



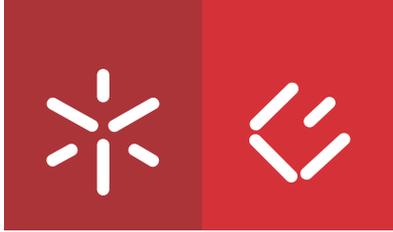
Universidade do Minho
Escola de Economia e Gestão

**O Papel da União Europeia na Segurança
Marítima: O Caso do Atlântico Sul**

Daniella da Silva Nogueira de Melo

Daniella da Silva Nogueira de Melo

**O Papel da União Europeia na Segurança
Marítima: O Caso do Atlântico Sul**



Universidade do Minho
Escola de Economia e Gestão

Daniella da Silva Nogueira de Melo

**O Papel da União Europeia na Segurança
Marítima: O Caso do Atlântico Sul**

Tese de Doutoramento
Doutoramento em Ciência Política e Relações Internacionais

Trabalho efetuado sob a orientação da
Professora Doutora Laura C. Ferreira-Pereira

DIREITOS DE AUTOR E CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO DO TRABALHO POR TERCEIROS

Este é um trabalho académico que pode ser utilizado por terceiros desde que respeitadas as regras e boas práticas internacionalmente aceites, no que concerne aos direitos de autor e direitos conexos.

Assim, o presente trabalho pode ser utilizado nos termos previstos na licença abaixo indicada.

Caso o utilizador necessite de permissão para poder fazer um uso do trabalho em condições não previstas no licenciamento indicado, deverá contactar o autor, através do RepositóriUM da Universidade do Minho.

Licença concedida aos utilizadores deste trabalho



**Atribuição-NãoComercial-SemDerivações
CC BY-NC-ND**

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar minha profunda gratidão e reconhecimento a todos que contribuíram para a realização deste trabalho e para a minha jornada acadêmica como um todo. Primeiramente, quero expressar minha mais sincera gratidão à minha orientadora, Professora Doutora Laura C. Ferreira-Pereira, pela orientação valiosa, paciência e apoio ao longo de todo o processo de pesquisa. Sua expertise e habilidade em apontar direções claras, levantar questionamentos relevantes e oferecer *insights* valiosos enriqueceram sobremaneira a qualidade da minha pesquisa. Agradeço também ao corpo docente do Programa de Ciência Política e Relações Internacionais da Universidade do Minho, por proporcionar um ambiente intelectualmente estimulante no qual pude desenvolver minha pesquisa. Os debates e discussões em sala de aula foram fundamentais para minha formação. À minha família e amigos, quero agradecer por seu constante incentivo, amor e compreensão. Suas palavras de encorajamento foram a força motriz que me impulsionou nos momentos desafiadores. Aos meus colegas de curso, Mary Papageorgiou, Mohammad Eslami, Abraão Sapalalo, obrigado por todas as discussões enriquecedoras, troca de ideias e apoio mútuo. Cada interação contribuiu para a minha formação acadêmica e pessoal.

Este trabalho é o resultado de esforços coletivos e do apoio de inúmeras pessoas, e por isso, expresso minha gratidão a todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram para o sucesso desta pesquisa.

Muito obrigado a todos

DECLARAÇÃO DE INTEGRIDADE

Declaro ter atuado com integridade na elaboração do presente trabalho acadêmico e confirmo que não recorri à prática de plágio nem a qualquer forma de utilização indevida ou falsificação de informações ou resultados em nenhuma das etapas conducentes à sua elaboração.

Mais declaro que conheço e que respeitei o Código de Conduta Ética da Universidade do Minho.

O Papel da União Europeia na Segurança Marítima: O Caso do Atlântico Sul

RESUMO

Desde 2007, a União Europeia (UE) tem desempenhando um papel significativo na segurança de oceanos e mares, inclusive avançado estrategicamente com a sua presença na região do Atlântico Sul. A evolução da dimensão marítima da PESC/PCSD tem proporcionado à UE reforçar a sua *actorness* de segurança, no que diz respeito à sua capacidade de agir como um ator estratégico no quadro da gestão de crises. Logo, o objetivo deste estudo é analisar o(s) tipo(s) de papel que a UE tem desempenhado na arquitetura de segurança do Atlântico Sul, de modo a destacar os atributos fortalecidos (ou enfraquecidos) da sua qualidade de ator (*actorness*), no período entre junho de 2006 e fevereiro de 2022. Para esse fim, a presente pesquisa utiliza o quadro teórico da *Role Theory* para lançar luz sobre o entendimento do comportamento de política externa da UE no âmbito da segurança do Atlântico Sul, oferecendo ferramentas que analisam as percepções das instituições comunitárias e as expectativas de organizações e países sul-atlânticos com base na posição social ocupada pela União. A pesquisa emprega uma abordagem qualitativa e interpretativa para a compreensão detalhada dos significados intersubjetivos e percepções de política externa dos atores políticos. Ainda, seleciona o Atlântico Sul como estudo de caso único por ser um oceano pouco explorado na literatura académica como espaço estratégico para a presença da UE. Como complemento ao estudo de caso, a pesquisa emprega também os métodos de *process tracing* e de análise crítica do discurso para extrair inferências descritivas e causais do fenómeno social, além de identificar, através da linguagem, aspectos de poder que as instituições comunitárias e representantes das organizações e países sul-atlânticos empregam para moldar ou assumir papéis sociais. Os resultados da pesquisa permitiram concluir que os papéis desempenhados pela UE no quadro da segurança no Atlântico Sul, nomeadamente o de facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos, o de agente-arquiteto, o de promotor da governança marítima e o de provisor de segurança marítima, fortaleceram a natureza multifacetada da sua *actorness*. Portanto, a presente investigação contribui para o reforço dos estudos sobre a PESC/PCSD, ao trazer propriedades do campo da segurança marítima para uma análise da *actorness* internacional.

Palavras-chave: *Actorness*, Atlântico Sul, PESC/PCSD, Segurança Marítima, União Europeia.

The Role of the European Union in Maritime Security: The Case of the South Atlantic

ABSTRACT

Since 2007, the European Union (EU) has played a significant role in the security of oceans and seas, including strategically advancing its presence in the South Atlantic region. The evolution of the maritime dimension of the CFSP/CSDP has enabled the EU to strengthen its security actorness in terms of its ability to act as a strategic actor in crisis management. Therefore, the study aims to analyze the type(s) of role the EU has played in the South Atlantic security architecture in order to highlight the strengthened (or weakened) attributes of its actorness in the timeframe between June 2006 and February 2022. To this end, the current research uses Role Theory as a theoretical framework to shed light on the understanding of the EU's foreign policy behaviour within the South Atlantic security domain. This theory offers tools that analyze the perceptions of European Community institutions and the expectations of South Atlantic organizations and countries based on the social position occupied by the Union. The research employs a qualitative and interpretive approach for a detailed understanding of the intersubjective meanings and foreign policy perceptions of political actors. Furthermore, it selects the South Atlantic as a unique case study because it is an ocean barely explored in the academic literature as a strategic space for the EU's presence. As a complement to the case study, the research also employs process tracing and critical discourse analysis methods to draw descriptive and causal inferences from the social phenomenon. Also, to identify, through language, aspects of power that community institutions and representatives of South Atlantic organizations and countries employ to shape or assume social roles. The research findings conclude that the roles played by the EU in the South Atlantic maritime security framework have strengthened the multifaceted nature of its actorness, namely the roles of facilitator of cooperation and dialogue in maritime affairs, agent-architect, promoter of maritime governance, and maritime security provider. The current research thus contributes to the enhancement of the CFSP/CSDP studies by introducing insights from the field of maritime security into an analysis of international actorness.

Keywords: Actorness, CFSP/CSDP, European Union, Maritime Security, South Atlantic.

ÍNDICE

DIREITOS DE AUTOR E CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO DO TRABALHO POR TERCEIROS.....	ii
AGRADECIMENTOS	iii
DECLARAÇÃO DE INTEGRIDADE.....	iv
RESUMO.....	v
ABSTRACT	vi
ACRÓNIMOS.....	ix
LISTA DE FIGURAS.....	xii
LISTA DE TABELAS	xiii
INTRODUÇÃO	1
Enquadramento e Relevância Temática.....	1
Estado da Arte.....	6
Estado da Arte: <i>Actorness</i> Internacional da UE.....	7
Estado da Arte: Segurança Marítima	12
Estado da Arte: Segurança no Atlântico Sul	14
Quadro Teórico.....	16
Identificação da Problemática	18
Metodologia de Investigação	21
Estrutura da Tese	30
CAPÍTULO 1.....	33
Role Theory	33
1.1 Dimensão Ego: Concepção de Papel.....	36
1.2 Dimensão Alter: Expectativa de Papel.....	38
1.3 Desempenho de Papel.....	40
CAPÍTULO 2.....	42
As Dinâmicas de Segurança do Atlântico Sul	42
2.1 A Evolução dos Estudos de Segurança Marítima.....	46
2.1.1 A Conceptualização do Poder Marítimo (<i>Seapower</i>)	50
2.1.2 A Dimensão Económica da Segurança Marítima.....	57
2.1.3 A Dimensão das Ameaças à Segurança Marítima	60
2.1.4 A Dimensão Normativa da Segurança Marítima	63

2.2 O Contexto Geoeconómico do Atlântico Sul	70
2.3 As Ameaças à Segurança no Atlântico Sul.....	77
2.4 Os Esforços de Atuação Regional e Principais Desafios.....	84
CAPÍTULO 3.....	94
Da Terra para o Mar: A Dimensão de <i>Actorness</i> Marítima da PESC e PCSD	94
3.1 A Conceptualização da <i>Actorness</i> Internacional da UE.....	96
3.2 O Desenvolvimento da <i>Actorness</i> da UE no Quadro da Segurança Marítima.....	108
CAPÍTULO 4.....	123
O Papel da UE no Atlântico Sul: Em Busca do Fortalecimento de sua <i>Actorness</i> no Domínio da Segurança Marítima	123
4.1 A UE como Facilitador da Cooperação e do Diálogo em Assuntos Marítimos no Atlântico Sul .	127
4.2 A UE como Agente-arquiteto na Segurança do Atlântico Sul.....	145
4.3 A UE como Promotor da Governança Marítima no Atlântico Sul	161
4.4 A UE como Provisor de Segurança no Atlântico Sul	181
CONCLUSÕES.....	204
BIBLIOGRAFIA	211

ACRÓNIMOS

ACCP	Agência Comunitária de Controle das Pescas
ACD	Análise Crítica do Discurso
ACP	África, Caraíbas e Pacífico
AED	Agência Europeia de Defesa
AESM	Agência Europeia de Segurança Marítima
AIFM	Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos
AIM	Área de Interesse Marítimo
AMG	Autoridade Marítima do Gana
APPS	Acordo de Parceria no Domínio da Pesca Sustentável
CCI	Centro de Coordenação Inter-Regional
CE	Comunidade Europeia
CECA	Comunidade Europeia do Carvão e do Aço
CED	Comunidade Europeia de Defesa
CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
CEE	Comunidade Económica Europeia
CEEAC	Comunidade Económica dos Estados da África Central
CGoG	Comissão do Golfo da Guiné
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPE	Cooperação Política Europeia
CRIMGO	Rotas Marítimas Críticas no Golfo da Guiné
EEES	Execução da Estratégia Europeia de Segurança
EES	Estratégia Europeia de Segurança
EGUE	Estratégia Global da União Europeia
EMI	Estratégia Marítima Integrada
END	Estratégia Nacional de Defesa
ESMUE	Estratégia de Segurança Marítima
EUA	Estados Unidos

EUNAVFOR	Força Naval da União Europeia
EUROMARFOR	Força Marítima Europeia
FAO	Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação
FED	Fundo Europeu de Desenvolvimento
FEDER	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
FRONTEX	Agência Europeia de Gestão e Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas
FRR	Força de Reação Rápida
G7++ FOGG	Grupo do G7 dos Amigos do Golfo da Guiné
GoG	Golfo da Guiné
GOGIN	Rede Inter-Regional do Golfo da Guiné
INN	Ilegal, Não declarada e Não regulamentada
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
MRRM	Mecanismo de Resposta Rápida Marítima
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas
OMAO	Organização Marítima da África Ocidental e Central
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PCSD	Política Comum de Segurança e Defesa
PESC	Política Externa e de Segurança Comum
PIED	Pequenas Ilhas e Estados em Desenvolvimento
PMA	Programa Mundial de Alimentos
PMAR	Pirataria, Consciência Marítima e Riscos
PMC	Presença Marítima Coordenada
PMI	Política Marítima Integrada
PND	Política Nacional de Defesa

RI	Relações Internacionais
RMC	Rotas Marítimas Críticas
RUP	Regiões Europeias Ultraperiféricas
SEAE	Serviço Europeu para a Ação Externa
SIPAO	Sistema de Informação Policial da África Ocidental
UA	União Africana
UE	União Europeia
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE	Zona Económica Exclusiva
Zopacas	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 <i>Principais Marcos do Quadro de Segurança Marítima da UE</i>	3
Figura 2 <i>Principais Marcos das Ações da UE para o Atlântico Sul</i>	5
Figura 3 <i>Contribuição da Pesquisa Científica</i>	6
Figura 4 <i>Quadro Teórico da Role Theory</i>	35
Figura 5 <i>Mapa do Atlântico Sul</i>	44
Figura 6 <i>Limites Internacionais Marítimos</i>	65
Figura 7 <i>Reservas de Hidrocarbonetos no Atlântico Sul</i>	72
Figura 8 <i>Depósitos de Recursos Minerais no Atlântico Sul</i>	75
Figura 9 <i>Incidência de Pirataria e Assalto à Mão Armada no Atlântico Sul</i>	82
Figura 10 <i>A Evolução do Papel da UE na Segurança do Atlântico Sul</i>	124
Figura 11 <i>Regiões Ultraperiféricas da UE no Atlântico</i>	130

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 <i>Conceptualização de Actorness Internacional</i>	8
Tabela 2 <i>Tipos de Poder como Critérios de Actorness</i>	9
Tabela 3 <i>Quadro de critérios de Actorness</i>	10
Tabela 4 <i>Variações dos Estudos de Segurança Marítima</i>	12
Tabela 5 <i>Amostra do Corpus Discursivo</i>	25
Tabela 6 <i>Descrição dos Papéis Sociais</i>	125
Tabela 7 <i>Percepções Europeias e Expectativas Sul-atlânticas para o Papel da UE como Facilitador</i>	134
Tabela 8 <i>Desempenho da UE no Papel de Facilitador</i>	136
Tabela 9 <i>Percepções Europeias e Expectativas Sul-atlânticas para o Papel da UE como Agente-arquiteto</i>	152
Tabela 10 <i>Desempenho da UE no Papel de Agente-arquiteto</i>	158
Tabela 11 <i>Percepções Europeias e Expectativas Sul-atlânticas para o Papel da UE como Promotor</i>	172
Tabela 12 <i>Desempenho da UE no Papel de Promotor da Governança</i>	180
Tabela 13 <i>Percepções Europeias e Expectativas Sul-atlânticas para o Papel da UE como Provisor</i> .	188
Tabela 14 <i>Desempenho da UE no Papel de Provisor de Segurança</i>	197
Tabela 15 <i>Quadro de Análise e Discussão dos Resultados</i>	202

INTRODUÇÃO

Enquadramento e Relevância Temática

A União Europeia (UE) tem-se afirmado como um ator influente da política internacional em diversos domínios. Em especial, a UE tem desempenhado cada vez mais um papel importante no contexto de segurança global através de progressos feitos no âmbito da sua Política Externa e de Segurança Comum (PESC). Ao avançar com o desenvolvimento de uma política externa integrada, multilateral e multifacetada, após a adoção de sua Estratégia Global (EGUE) em 2016, a União reforçou a capacidade de agir autonomamente de forma a influenciar o ambiente de segurança e o comportamento de outros atores em busca de seus interesses e valores no cenário global (Keukeleire & Delreux, 2022).

Além disso, a UE tem procurado atuar na promoção da estabilidade e segurança internacional mediante a condução de missões e operações civis e militares de gestão de crises fora do território europeu (Serrano de Haro, 2020). Para isso, a PESC integra uma Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD) direcionada a fortalecer a capacidade da UE em relação às crises e conflitos internacionais. A PCSD é considerada a “vanguarda da presença internacional da UE” (Toje, 2010, p.13) ao permitir que a União projete poder por meio do uso coordenado de instrumentos e por conduzir uma resposta holística, coerente e abrangente no contexto de gestão de crises (Rieker & Blockmans, 2021). No período entre 2003 e 2020, a UE lançou cerca de 34 operações e missões em três continentes, das quais 22 eram missões civis, 11 operações militares e uma mista (Serrano de Haro, 2020), fortalecendo assim o seu protagonismo no âmbito das crises internacionais.

Nas últimas décadas, o tema da segurança e sustentabilidade dos oceanos se consolidou como pauta estratégica na agenda política mundial, dado que as “relações internacionais estão cada vez mais se movendo para o domínio do mar” (Riddervold, 2018, p.01). Nota-se um engajamento crescente de atores emergentes (por exemplo, o Brasil, a China, Índia e a União Africana) e tradicionais (por exemplo, o Reino Unido, a França, os Estados Unidos e a OTAN) em elaborar políticas oceânicas, otimizar estratégias marítimas e investir em capacidades navais, movimentando assim a geopolítica dos oceanos.

Isso está relacionado com a relevância pela qual os oceanos e mares têm tido para a economia mundial e para o bem-estar humano. É conhecido que 90% do comércio global é realizado por meio de rotas marítimas e mais de 3 bilhões de pessoas no mundo utilizam os recursos marinhos

e costeiros como meios de subsistência (Organization for Economic Cooperation and Development, 2020). O ecossistema marítimo abriga enormes estoques de biodiversidade, de reservas minerais e depósitos de hidrocarbonetos que impulsionam o crescimento económico dos Estados, constituindo, portanto, uma fonte crucial para a segurança alimentar e para o abastecimento energético e de matérias-primas a nível global a longo prazo.

No entanto, oceanos e mares estão sendo ameaçados anualmente pelas atividades económicas predatórias, impactando na autossuficiência global dos recursos marinhos. Os crescentes episódios de poluição marinha e a exploração insustentável de recursos têm deteriorado o ecossistema marinho (United Nations, 2023). Na costa atlântica europeia, cerca de 712 resíduos de lixo são encontrados numa extensão de 100 metros de praia (European Environmental Agency, 2021). A UE também possui uma das maiores frotas pesqueiras, com cerca de 79.000 navios, porém, vem sofrendo com os baixos índices de produtividade causados pela sobreexploração de pesca em seu entorno e outras partes do mundo. O setor da pesca gera para a UE receitas anuais de 6,3 mil milhões de euros e é considerado um dos principais importadores de produtos de pesca (34% do valor total do comércio mundial) (Tribunal de Contas Europeu, 2022).

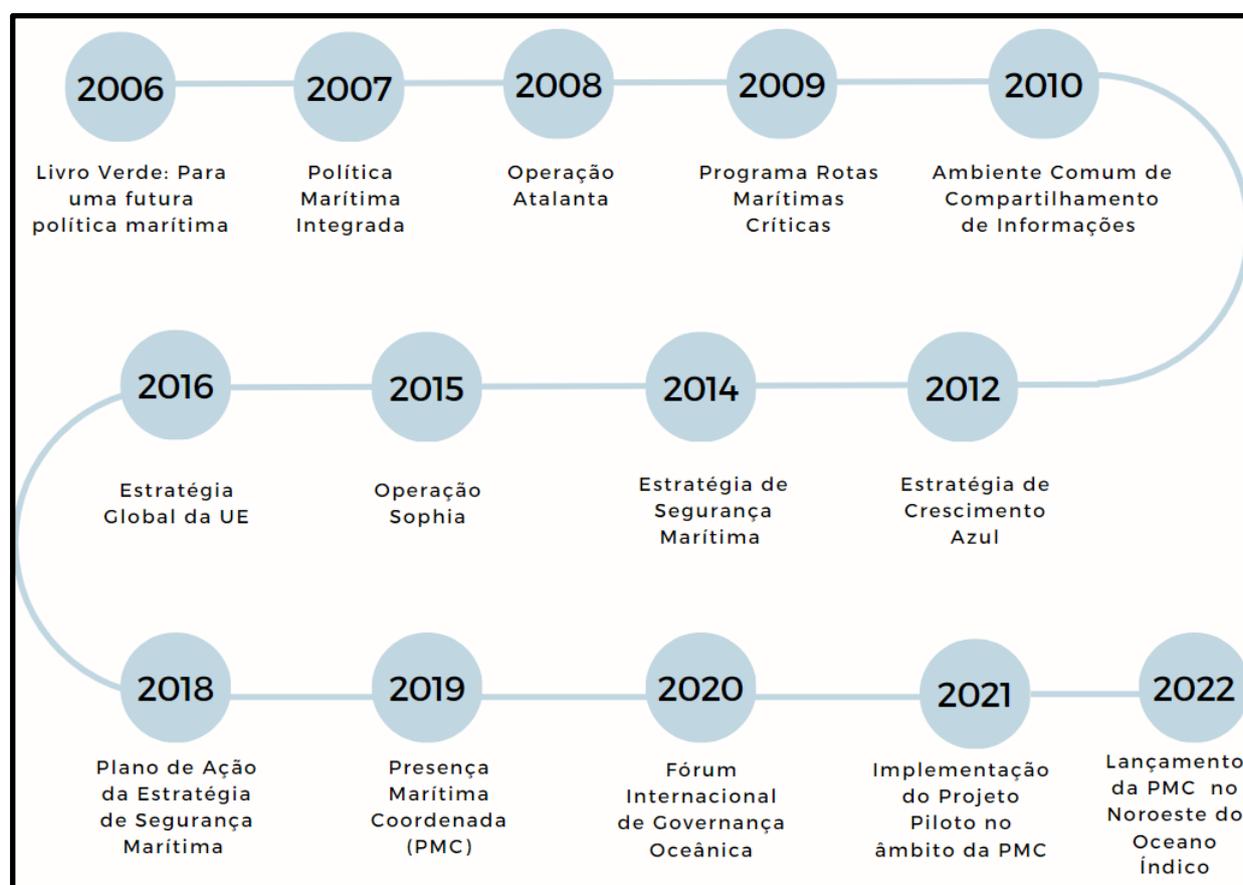
Além disso, a criminalidade marítima aumentou consideravelmente nas últimas décadas, afetando também os interesses económicos e políticos da comunidade internacional. A pirataria marítima em regiões de tráfego intenso contribui para o aumento de custos de transporte, afeta negativamente o comércio internacional e desestabiliza a política e a economia das regiões. Isso também acaba interferindo na cadeia de abastecimento dos países europeus. Em 2022, o relatório do Escritório Marítimo Internacional (2023) registrou 115 incidentes globais de pirataria e assalto à mão armada. O tráfico marítimo de drogas também vem a ser uma preocupação europeia já que os dados do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (2020) revelam que a maior parte da cocaína contrabandeada para os mercados europeus é realizada via mar. Ademais, a redução dos tráfegos aéreo e terrestre em virtude da pandemia de COVID-19 levou ao aumento do tráfego marítimo e, conseqüentemente, a uma maior quantidade de droga traficada via mar, sobretudo da América do Sul (United Nations Office on Drugs and Crimes, 2020).

Nesse sentido, a UE tem feito progressos significativos no domínio da segurança marítima, implementando uma série de políticas e medidas destinadas a garantir a segurança dos oceanos e dos mares dentro e fora de suas fronteiras, como pode ser visto na Figura 1. Desde 2006, a UE tem-se voltado para o desenvolvimento de um pensamento marítimo estratégico, que teve início com a adoção do Livro Verde, o qual discute sobre os diferentes aspectos de uma futura política marítima. Nos

primeiros anos, a UE desempenhou um papel importante em assuntos ligados à proteção e preservação do meio marinho, a economia azul, governança oceânica e gestão sustentável dos mares (Silveira, 2019). Mais tarde, a partir da sua Estratégia de Crescimento Azul (2012) e da criação de um Ambiente Comum de Partilha de Informações (2010), a UE implementou iniciativas para incrementar a coordenação entre setores e autoridades marítimas bem como a integração das capacidades e atividades de vigilância marítima, promovendo a partilha de informações sobre a situação marítima de seu entorno (Germond, 2015). Logo, o investimento da UE em ações do domínio marítimo tem contribuído para incrementar o alcance da sua PESC.

Figura 1

Principais Marcos do Quadro de Segurança Marítima da UE



Fonte: Elaborada pela autora

Conforme os interesses políticos e económicos da UE continuam a expandir-se e à medida que as ameaças complexas no meio marítimo aumentam, a União tem progressivamente intensificado o seu engajamento estratégico e operacional na segurança marítima (Larsen, 2019). A Estratégia de Segurança Marítima da UE (ESMUE) (2014) e as diretrizes da EGUE (2016) constituiram evidências de

uma viragem e enfoque marítimos no contexto da PESC (Riddervold, 2018). Isso porque tem criado expectativas para o fortalecimento da UE como um provisor de segurança marítima através de ações que impulsionam a cooperação internacional, o 'multilateralismo marítimo' e uma ordem oceânica global baseada em normas e regras europeias alinhadas à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Segundo a ex-Comissária Europeia para os Assuntos Marítimos e Pescas, Maria Damanaki, o "*Conselho Europeu fez da segurança marítima uma alta prioridade política*" (European Commission, 2014b, tradução e ênfase da autora), ao perceber que o crescente envolvimento da UE no domínio marítimo pode promover ainda mais a agenda de segurança desta organização (Larsen, 2019).

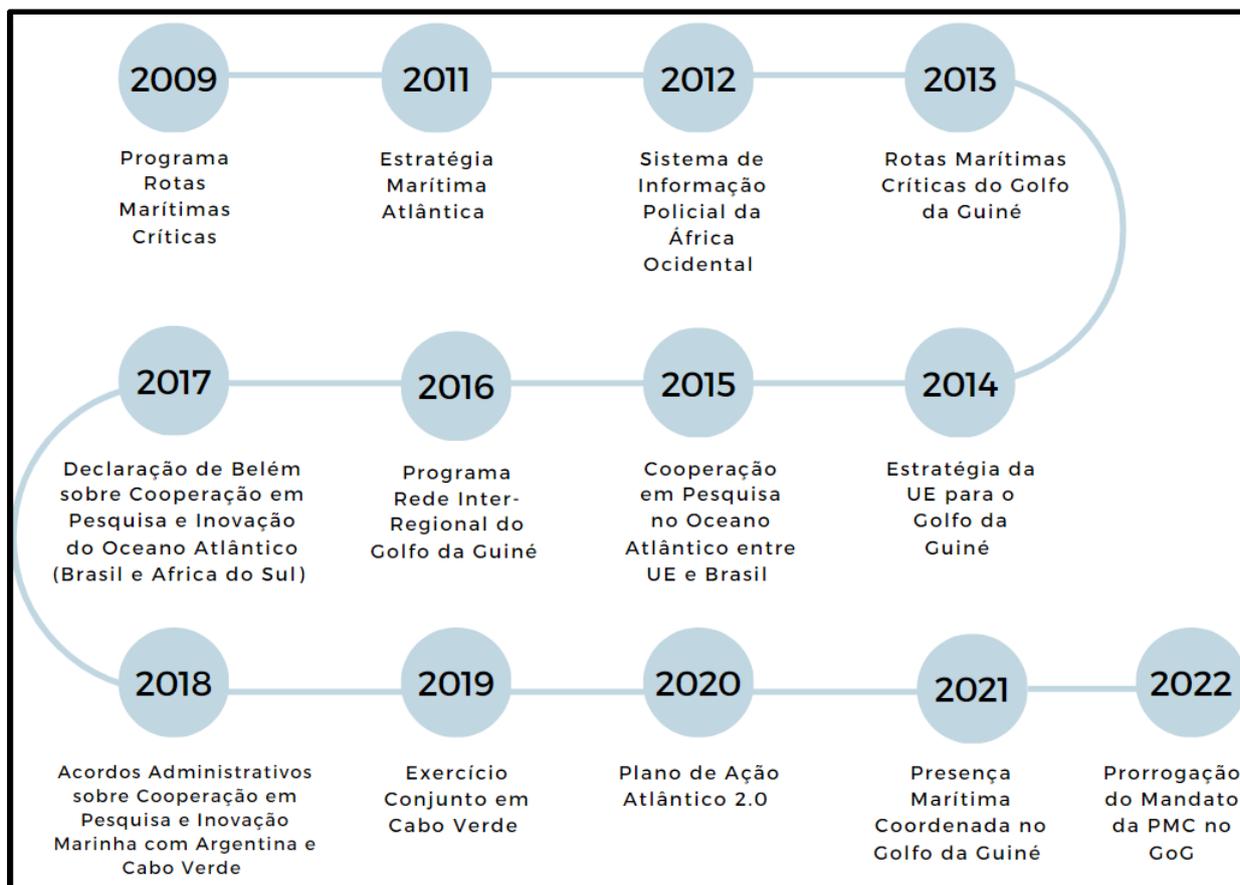
Como pode ser observado, a política externa marítima da UE também projeta influência para outras bacias marítimas do mundo. Os interesses económicos e políticos da organização que visam o acesso a fontes de recursos naturais marinhos vivos e não-vivos se estendem para outras regiões marítimas. Da mesma forma, a União tem percebido os oceanos e mares como uma oportunidade para promover valores, princípios europeus e aumentar sua visibilidade como ator estratégico de segurança global (Riddervold, 2018). As duas operações navais da UE, na Somália (Atalanta) e no Mediterrâneo (Sophia), segundo Serrano de Haro (2020, p.69, tradução da autora), "abriram uma dimensão de segurança marítima da PCSD com um forte potencial para uma projeção estratégica mais ampla". Mais tarde, em 2019, o lançamento do mecanismo de Presença Marítima Coordenada (PMC) da UE, a qual propõe uma melhor coordenação entre os ativos navais da União e de parceiros internacionais, tem demonstrado interesse em fortalecer a sua componente militar no domínio da gestão de crises marítimas.

Uma das regiões que tem recebido enorme atenção da UE é o Atlântico Sul. A sua presença nesse espaço tem crescido significativamente a partir de iniciativas que apoiam o conjunto de medidas e estruturas da arquitetura de segurança marítima regional - vide Figura 2. Através da elaboração de estratégias para o Oceano Atlântico e para o Golfo da Guiné (GoG), a UE tem revelado estar envolvida com a promoção da estabilidade e segurança no Atlântico Sul por meio de uma abordagem multilateral, baseada no diálogo, na cooperação e na parceria. A União tem assinado acordos de cooperação para o desenvolvimento de tecnologias e inovações que visam incrementar a segurança marítima regional, através de assistência técnica e financeira para implementação de sistemas de vigilância, detecção e prevenção de atividades ilegais no mar. No quadro das suas parcerias, a pesquisa marinha também tem-se constituído como uma das vertentes de cooperação e diálogo com as organizações e países sul-atlânticos para impulsionar o crescimento sustentável. Por fim, a UE tem

investido em esforços que fortalecem as capacidades dos países locais para lidar com a pirataria marítima e outras ameaças transnacionais. As ações estão concentradas tanto no âmbito civil como militar ao conduzir exercícios conjuntos com as marinhas e guarda-costeiras sul-atlânticas e na formação de autoridades jurídicas para aplicação da lei marítima.

Figura 2

Principais Marcos das Ações da UE para o Atlântico Sul



Fonte: Elaborada pela autora

A UE tem tido interesse estratégico na segurança do Atlântico Sul, uma vez que a região é uma das rotas comerciais de destaque, conectando a Europa, África e América do Sul. Além disso, este espaço marítimo é rico em recursos naturais, como o petróleo e minerais, e tem um grande potencial para a pesca. Logo, qualquer instabilidade nesta área afeta diretamente os interesses políticos e económicos da organização europeia. A escolha do GoG, em 2021, para a implementação do seu projeto piloto no âmbito da PMC da UE revelou seu propósito de continuar projetando influência no entorno, porém agora sob uma instância militar e operacional reforçada. Assim, a UE tem buscado

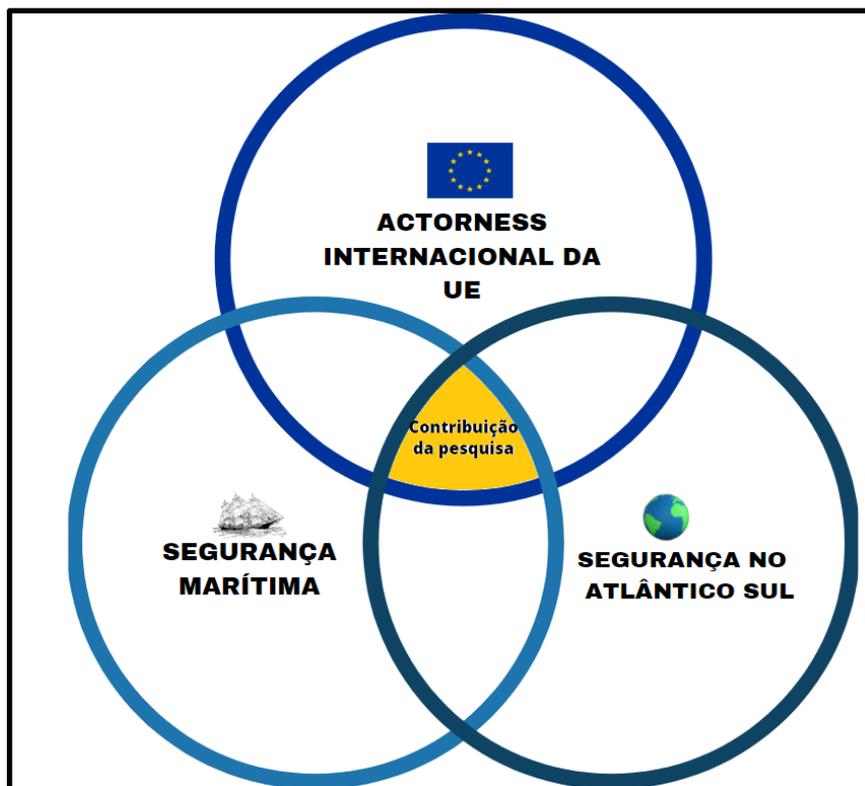
com o fortalecimento da sua *actorness* na região, promover a segurança e proteger os interesses europeus no Atlântico Sul.

Estado da Arte

A revisão da literatura fornece informações necessárias para planejar o processo de coleta de dados, especialmente no quadro de uma análise qualitativa (Kyngäs, 2020). Para esta pesquisa, o tratamento do tema permite combinar três principais grupos da literatura de Relações Internacionais (RI). O primeiro grupo é composto por trabalhos científicos que abordam a conceptualização de *actorness* e o seu desenvolvimento no âmbito de atuação internacional da UE no quadro da PESC e PCSD. O segundo grupo trata de estudos que remetem ao processo de construção do conceito de segurança marítima. Por fim, o tema traz também como literatura central para o estudo de caso desta pesquisa os trabalhos académicos que discutem as dinâmicas de segurança no Atlântico Sul. Logo, a contribuição da tese resulta da intersecção destas três principais literaturas - vide Figura 3.

Figura 3

Contribuição da Pesquisa Científica



Fonte: Elaborada pela autora

A presente tese tem como propósito incrementar os Estudos de Política Externa da UE ao trazer propriedades do campo da segurança marítima para uma análise da *actorness* internacional. Sendo assim, a tese contribui para uma compreensão do papel global da UE na segurança marítima do século XXI, ao analisar sua atuação no contexto de segurança do Atlântico Sul, uma lacuna identificada na literatura das RI.

Estado da Arte: *Actorness* Internacional da UE

Os estudos de *actorness* internacional, no geral, são um vertente da literatura das RI que se concentra na análise do comportamento e do papel dos atores na política mundial. Este campo académico examina as maneiras pelas quais vários atores, como os Estados, organizações internacionais, organizações não-governamentais e corporações multinacionais, interagem uns com os outros na arena global. Os trabalhos sobre *actorness* buscam explicar como os atores exercem poder, influência e autoridade na política mundial, bem como as condições sob as quais os atores surgem, evoluem e se dissolvem. Uma das principais áreas de pesquisa é a análise do papel das organizações internacionais, incluindo sua capacidade de moldar a governança global e sua eficácia de atuação na abordagem de questões transnacionais, como a mudança climática, os direitos humanos, a segurança e a saúde global. Sendo assim, para esta pesquisa, o debate tem como foco os estudos de *actorness* internacional, em particular, o desempenho da PESC/PCSD no contexto da segurança marítima.

O conceito de *actorness* surgiu como objeto de análise na literatura académica a partir dos anos 1970 após uma mudança no cenário das relações internacionais na era pós-Segunda Guerra Mundial, com foco no aparecimento de dois novos atores: a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Comunidade Económica Europeia (CEE). Parte das abordagens abrange estudos que procuraram estabelecer uma caracterização do conceito de *actorness* (Cosgrove & Twitchett, 1970; Sjostedt, 1977; Bretherton & Vogler, 1999). Um dos primeiros trabalhos a tratar desta temática foi a obra '*The New International Actors: the UN and the EEC*' de Cosgrove e Twitchett (1970). Nesse período, a CEE estava se transformando de um acordo económico regional para uma poderosa força política e económica na Europa. Os autores (1970) observaram que a CEE havia alcançado uma integração económica significativa, incluindo a criação de um mercado comum que começava a desenvolver políticas comuns em áreas tais como a agricultura e o comércio exterior. Nesse sentido, a CEE representava um 'novo ator' das relações internacionais capaz de desempenhar "funções significativas e contínuas com impacto nas relações interestatais" (Cosgrove & Twitchett, 1970, p.12, tradução da autora).

Ainda assim, foi com o trabalho de Sjostedt (1977), intitulado ‘*The External Role of the European Community*’ que o debate de *actorness* ganhou maior repercussão no campo das RI. A autora (1977, p.16, tradução da autora) reconheceu que a CE tinha um papel único a desempenhar no cenário mundial com a sua “capacidade de se comportar ativa e deliberadamente em relação a outros atores do sistema internacional”, combinando poder económico com influência política. Mais tarde, em 1999, Bretherton e Vogler trazem em sua obra ‘*The European Union as a Global Actor*’ outra grande contribuição para a conceptualização de *actorness* no contexto de atuação da UE. Os autores (1999, p.15, tradução da autora) entendem que o ator internacional é aquele “capaz de formular propósitos e tomar decisões e, assim, engajar-se em alguma forma de ação intencional”. De modo geral, enquanto Cosgrove e Twitchett (1970) trazem a análise da capacidade do ator como uma função de recursos externos, a Sjostedt (1977) se concentra em expor fatores internos, baseados em um modelo de Estado, que contribuem ou inibem a capacidade de atuação internacional da UE. Já Bretherton e Vogler (1999) apresentam uma visão mais abrangente ao combinar aspectos internos e externos para compreender a atuação da UE como produto de ação intencional, ou agência; ou ainda moldada ou limitada por fatores estruturais.

Tabela 1

Conceptualização de Actorness Internacional

Autores	Cosgrove & Twitchett (1970)	Sjostedt (1977)	Bretherton & Vogler (1999)
Definições	a capacidade de desempenhar “funções significativas e contínuas com impacto nas relações interestatais”, mediante um “grau de poder de decisão autónomo”(p.12, tradução da autora)	“capacidade de se comportar ativa e deliberadamente em relação a outros atores do sistema internacional” (p.16, tradução da autora)	“entidade capaz de formular propósitos e tomar decisões e, assim, engajar-se em alguma forma de ação intencional” (p.15, tradução da autora)

Fonte: Elaborada pela autora

Outra vertente dentro dos estudos de *actorness* propõe aplicar critérios para avaliar a capacidade de atuação internacional da UE. Um dos mais debatidos na literatura refere-se ao tipo de poder projetado pela organização, como pode ser observado na Tabela 2 (Duchêne, 1972; Bull, 1982; Hill, 1993; Manners, 2002; Diez, 2005; Hyde-Price, 2006; Sjursen, 2006; Aggestam, 2008; Björkdahl, 2011; Ferreira-Pereira, 2012). O centro do debate que transcorre há anos recai sobre uma tensão quanto ao perfil desempenhado pela UE no cenário internacional. Por um lado, alguns autores (Bull,

1982; Hill, 1993) argumentam que o desenvolvimento de uma forte presença militar é necessária para proteger os interesses da UE em regiões de instabilidade, enquanto outros (Duchêne, 1972; Manners, 2002) defendem que os mecanismos civis de persuasão e difusão de normas devem ser priorizados para a promoção da paz e segurança internacionais. Ainda assim, há estudiosos (Björkdahl, 2011; Aggestam, 2008; Ferreira-Pereira, 2012; Hyde-Price, 2006) que defendem um meio-termo para o aprimoramento do perfil de política externa da UE em contextos de crises. A projeção do uso da força pode servir como um instrumento de apoio para alcançar objetivos económicos e projetar valores, normas e princípios europeus.

Tabela 2

Tipos de Poder como Critérios de Actorness

	Duchêne (1972)	Bull (1972)	Manners (2002)	Aggestam (2008)	Ferreira-Pereira (2012)
Poder	<u>Civil</u> Exerce influência por meio de seu poder económico mediante utilização de instrumentos cooperativos e diplomáticos	<u>Militar</u> Exerce influência por meio do uso da força mediante capacidades militares	<u>Normativo</u> Exerce influência por meio da força das ideias e normas	<u>Ético</u> Exerce influência por meio da utilização de princípios e valores éticos de forma moralmente responsável, transparente e legítima	<u>Model Power</u> Exerce influência por meio da sua força de atração e emulação de comportamentos
Björkdahl (2011); Hyde-Price (2006) <i>Soft model of hard power</i> : potencial equilíbrio entre o exercício de poder normativo e militar simultaneamente ou sequencialmente					

Fonte: Elaborada pela autora

Além da dimensão de poder, autores como Allen e Smith (1990), Jupille e Caporaso (1998), Bretherton e Vogler (1999) discutem outros tipos de categorias para a avaliação da *actorness* internacional da UE que se vinculam tanto às percepções de agentes externos (Lucarelli & Fioramont, 2010; Chaban & Holland, 2019) quanto às transformações institucionais, operacionais e estratégicas que ocorrem no seio da PESC para o contexto de crises globais (Brandão, 2010; Brattberg & Rhinard, 2012; Brandão 2016; Dijkstra & Vanhoonacker, 2016; Diez & Tocci, 2017). À medida que a UE desenvolve e implementa novos organismos¹, políticas², tratados³, estratégias⁴ e missões⁵, as diversas

¹ De destacar, a Cooperação Política Europeia, PESC, PCSD, Força de Reação Rápida, SEAE, Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e Política de Segurança

² De destacar, Plano *Headline Goal* 2010

³ De destacar, Tratado de Maastricht, Tratado de Lisboa

⁴ De destacar, Estratégia Europeia de Segurança, Estratégia Global,

⁵ De destacar, Artemis, Concórdia, Missão de Polícia

facetas da sua *actorness* de segurança são fortalecidas (ou enfraquecidas) diante do contexto de crises - vide Tabela 3.

Entre os critérios estudados, o conceito de presença internacional emerge como discussão por um grupo de trabalhos (Allen & Smith, 1990; Hill, 1993; Bretherton & Vogler, 1999). O ator que tem presença atua para influenciar ações e expectativas de terceiros conforme o lugar que ocupa nas percepções dos formuladores de políticas e em relação à sua capacidade de mobilizar recursos. Inclusive, outros autores (Hill, 1993; Toje, 2010; Quille, 2010; Tercovich, 2014; Brandão, 2016) complementam a literatura ao examinar o comportamento de política externa da UE e seus desenvolvimentos institucionais que contribuem para consolidar a presença internacional no contexto de crises, ao mencionar a formalização de acordos e parcerias de cooperação, a inserção da PCSD, do Sistema de Resposta a Crises, entre outros marcos institucionais.

Tabela 3

Quadro de critérios de Actorness

Allen & Smith (1990)	Bretherton & Vogler (1999)	Jupille & Caporaso (1998)	Thomas (2012)
<p><u>Presença</u> capaz de influenciar atitudes e percepções de terceiros por meio de estímulos positivos, por restrições e exclusões de oportunidades, ou até mesmo por imposição de custos e punições.</p>	<p><u>Oportunidade</u> “engloba fatores no ambiente externo que permitem ou restringem a atuação” (p.5, tradução da autora)</p> <p><u>Presença</u> “a capacidade de exercer influência; para moldar as percepções e expectativas dos outros” (p.5, tradução da autora)</p> <p><u>Capacidade</u> “refere-se à capacidade de responder eficazmente a expectativas e oportunidades” (p.5, tradução da autora)</p>	<p><u>Reconhecimento</u> “entendido como aceitação e interação com a entidade por outros” (p.214, tradução da autora) por meio de um procedimento diplomático formal (de jure recognition) ou pelo processo de socialização com terceiros (de <i>facto recognition</i>)</p> <p><u>Autonomia</u> “uma organização internacional, para ser um ator, deve ter um aparato institucional distinto” (p.217, tradução da autora)</p> <p><u>Autoridade</u> “competência legal da UE em um determinado assunto” (p.216, tradução da autora)</p> <p><u>Coesão</u> “similaridade ou compatibilidade de objetivos</p>	<p><u>Eficácia</u> “a capacidade da União de moldar os assuntos mundiais de acordo com os objetivos que adota em questões específicas” (p.460, tradução da autora)</p> <p><u>Coerência</u> “quão claramente uma política adotada pela UE articula os objetivos” (determinação política), e “até que ponto os atores da UE apoiam qualquer política comum que tenha sido acordada” (coesão política) (p.459, tradução da autora)</p>

		<p>básicos” (coesão de valor), se diferentes “podem ser ajustados uns aos outros” (coesão tática) ou “consenso sobre as regras e procedimentos usados para processar questões onde existe conflito” (coesão processual) (p.219, tradução da autora)</p>	
--	--	---	--

Fonte: Elaborada pela autora

Além da dimensão de presença internacional, Bretherton e Vogler (1999) destacam duas outras componentes de *actorness* do ator na política global: a capacidade e a oportunidade. Estes dois conceitos abrangem a disposição de um ator para influenciar e moldar os resultados internacionais por meio do uso de recursos materiais e imateriais, a partir de circunstâncias que afloram do sistema (i.e. vácuo de poder ou mudança no equilíbrio de poder). Ademais, o critério de oportunidade está intimamente relacionado ao grau de autonomia do ator em responder a fatores do ambiente externo por meio de um aparato institucional distinto capaz de estabelecer independência de ação e decisão (Jupille & Caporaso, 1998). Essa autonomia de ação contribui, segundo Thomas (2010), para a eficácia de atuação da UE, ou seja, quando o ator consegue colocar em prática as ambições de sua política externa e atingir os objetivos de acordo com seus padrões.

Outra abordagem que qualifica a condição de ator internacional mencionado por Jupille e Caporaso (1998) se refere à construção de autoridade diante de alguma área da política mundial. A UE possui autoridade a partir da competência legal enraizada no seu sistema político e, portanto, na sua capacidade de fornecer experiência substancial em determinado assunto. Por outro lado, a autoridade só é atribuída quando o ator é reconhecido externamente por terceiros, seja por meio do direito internacional ou através de um processo de socialização. Por fim, Jupille e Caporaso (1998) e Thomas (2012) debatem similarmente a categoria de coesão como produto de uma confluência interna da UE diante de procedimentos e objetivos acerca de sua atuação no cenário internacional. Em outras palavras, tais categorias são usuais quando há consenso e compatibilidade entre as instituições comunitárias em relação aos propósitos de projeção internacional, as preferências políticas e aos meios pelos quais a UE desempenha o seu papel.

Estado da Arte: Segurança Marítima

A segurança marítima como campo de estudo envolve uma abordagem multidisciplinar que combina conhecimentos de várias áreas, incluindo o direito, a política, a tecnologia e a segurança, além de trazer para a literatura de RI um ampla leque de perspectivas geopolíticas, liberais e construtivistas - vide Tabela 4.

Embora a expressão 'segurança marítima' seja recente na literatura das RI, sua abordagem remete à subárea dos estudos estratégicos da geopolítica clássica de meados do século XIX e XX. Nesse campo de estudo, o objeto é centrado no Estado com uma visão tradicional militar de segurança. Os principais autores desta vertente são Alfred Mahan (1840–1914) e Julian Corbett (1854–1922) que escreveram sobre a importância do poder naval e marítimo (*seapower*), da estratégia e da tática no contexto da política mundial. Até hoje, os seus trabalhos influenciam o pensamento e a política naval de formuladores políticos, estrategistas e de outros estudiosos da área de segurança e defesa (Spykman, 1942; Mackinder, 1962; Brooks, 1986; Gray, 1994; Germond, 2014). Enquanto Mahan (1890) argumenta que o poder naval é a chave para a grandeza nacional e que o controle dos mares é essencial para alcançar a influência global, Corbett (1911) vai além e defende que a estratégia naval não se resume a vencer batalhas no mar, mas usar o poder naval para atingir objetivos estratégicos de forma a influenciar a diplomacia, proteger o comércio e apoiar as operações terrestres.

Tabela 4

Variações dos Estudos de Segurança Marítima

Perspectivas da Geopolítica Clássica	Perspectivas da abordagem Liberal	Perspectivas da abordagem Construtivista
<p>O poder marítimo (<i>seapower</i>) é uma ferramenta vital para a segurança nacional e a prosperidade econômica. Importância das forças navais na proteção das rotas marítimas, garantindo o acesso aos recursos e projetando poder no exterior.</p> <p><u>Principais autores:</u> Mahan (1890); Corbett (1911); Spykman (1942); Mackinder (1962); Brooks (1986); Gray (1994); Germond (2014)</p>	<p>Conjunto de medidas preventivas e responsivas que visam a boa ordem no mar através da aplicação da lei. O uso do poder naval para funções diplomáticas e colaborativas.</p> <p><u>Principais autores:</u> Rahman (2009); Rothwell & Klein (2010); Klein (2011); Kraska & Pedrozo (2013); Feldt, Roell & Thiele (2013); Le Mière (2014); Fink, Dickey, Schildknecht & Ferris, (2018); Wilson & Sherwood (2000); Rahman (2009); Galletti (2015); Lukaszuk (2019); Haas et al. (2021)</p>	<p>Securitização de preocupações marítimas. O conceito de segurança marítima não apresenta uma definição clara e universal o que leva os atores a interpretarem 'ameaças' de acordo com a sua percepção estratégica, podendo ser facilmente manipuladas para esconder interesses geopolíticos</p> <p><u>Principais autores:</u> Pugh (2004); Leonard (2010); Bueger (2015); Bueger & Edmunds (2017); Vuori (2022)</p>

Fonte: Elaborada pela autora

Mais tarde, a ilimitada liberdade nos mares passou a ameaçar a estabilidade económica e política dos Estados. Com o desenvolvimento da tecnologia naval, os Estados modernizaram suas capacidades militares e passaram a reivindicar maior controle de áreas marítimas no mundo, levando a frequentes conflitos e a exploração insustentável dos ambientes marinhos. Esse cenário abriu espaço para que a comunidade internacional desenvolvesse um quadro normativo para a regulação de oceanos e mares (Till, 2009; Pérez, 2022). Assim, uma abordagem liberal à segurança marítima (Rahman, 2009; Rothwell & Klein, 2010; Klein, 2011; Kraska & Pedrozo, 2013; Le Mière, 2014; Feldt, Roell & Thiele, 2013; Fink, Dickey, Schildknecht & Ferris, 2018) surge para analisar o contexto de construção de uma ordem internacional marítima apoiada pelo avanço de instituições multilaterais, por políticas e estratégias de cooperação e diplomacia bem como pelo desenvolvimento de um direito internacional marítimo. Ainda dentro desta abordagem, surgem também trabalhos (Wilson & Sherwood, 2000; Bateman, 2000; Sutton, 2000; Rahman, 2009; Galletti, 2015; Lukaszuk, 2019; Haas et al., 2021) que retratam o papel da governança marítima global no estabelecimento de estruturas legais e regulatórias para uma gestão sustentável do domínio marítimo, além de atuar como um pilar da arquitetura de segurança marítima. A concepção de governança envolve a criação de políticas, acordos e estruturas institucionais para garantir a sustentabilidade e o uso adequado dos recursos marinhos, a proteção do meio ambiente marinho, a segurança marítima e a cooperação internacional (Kam Kah, 2012; Kubiszewski & Cleveland, 2012; Grip, 2017; Martins & Pinheiro, 2019; Schöttli, 2019).

Ao mesmo tempo, cresce o número de episódios ilegais no mar ligados a questões não tradicionais de segurança, ou seja, não militares (por exemplo, a pirataria, o crime transnacional e a imigração). À medida que os atores políticos veem seus objetivos estratégicos afligidos por preocupações de natureza assimétrica emergentes de oceanos e mares, observa-se uma ampliação do escopo de segurança marítima. Sendo assim, um grupo de trabalhos (Bueger, 2015; Bueger & Edmunds, 2017; Vuori, 2022) surgiu para analisar o processo de securitização a partir de uma perspectiva construtivista, onde preocupações marítimas se tornam questões de segurança e exigem medidas extraordinárias para resolvê-las. Nesse contexto, a securitização é vista como um fenómeno socialmente construído que depende da forma como as questões de segurança são definidas, percebidas e comunicadas (Vuori, 2022).

Conforme a perspectiva estratégica e política dos atores, a segurança marítima passa a contemplar uma série de questões do domínio marítimo relacionadas à economia azul, a pesca, a gestão de recursos, a poluição marítima, o tráfico ilícito de drogas, pessoas e armas, os refugiados marítimos e as práticas terroristas (Bueger, 2015). Isso porque a percepção de segurança é

influenciada por normas, valores e crenças sociais, bem como pela dinâmica de poder entre os diferentes atores da sociedade. Por meio de um processo de interação social, negociação e representação discursiva, os atores políticos de maior voz na estrutura social conseguem mobilizar apoio para enquadrar a questão marítima e convencer os outros de que a questão é de fato uma ameaça à segurança marítima (Bueger & Edmunds, 2017; Vuori, 2022).

Estado da Arte: Segurança no Atlântico Sul

Por um lado, no âmbito da literatura acadêmica das RI, o Oceano Atlântico ainda é pouco explorado nos estudos de segurança internacional e, em termos de relevância geopolítica, os Oceanos Pacífico e Índico têm estado no centro das discussões estratégicas. Por outro lado, isso não significa que o Oceano Atlântico seja irrelevante. Nos últimos anos, tem havido uma crescente atenção da comunidade internacional para a segurança no Atlântico Sul, o que representa uma valorização geoestratégica renovada da região, em grande parte devido ao aumento da sua importância econômica e política (Seabra, 2017; Hoffman & Marcondes, 2017; Duarte, 2019). De acordo com Lesser (2010):

“O centro de gravidade das relações transatlânticas está firmemente enraizado no hemisfério norte. Mas a próxima década provavelmente trará um reequilíbrio significativo das relações em torno e dentro do espaço atlântico, com o Atlântico Sul desempenhando um papel maior em termos políticos, econômicos e de segurança” (p.03, tradução da autora).

Entre as vertentes de estudo existentes sobre a segurança do Atlântico Sul, há um grupo de autores (Onuoha, 2013; Kamal-Deen, 2015; Luengo-Cabrera & Moser, 2016; Duarte, Marcondes & Carneiro, 2016; Siebels, 2020, Kiss, 2020; Skrdlik, 2022; Ojewale & Le Roux, 2022) focados em mapear e analisar os crescentes desafios à segurança da região. Boa parte dessa literatura está preocupada em retratar os incidentes de pirataria e assaltos à mão armada que assolam, sobretudo, o GoG. Autores como Richardson et. al. (2012), Onuoha (2013), Duarte, Marcondes e Carneiro (2019) e Siebels (2020) aprofundam a análise dos desafios ao apresentar suas principais causas que, no geral, estão relacionadas com a má governança na região, as assimetrias de capacidades entre os atores, a ausência de uma mentalidade marítima sul-atlântica e as iniciativas inadequadas e pouco colaborativas (Okafor-Yarwood, 2017; 2022; Espach, 2019; Duarte, 2019b; Sobrino-Heredia, 2022). Nesse mesmo grupo de estudos, outras atividades criminosas como o tráfico de drogas, o contrabando de imigrantes

e armas via Atlântico Sul são igualmente objeto de investigação, pois desestabilizam a estratégia de 'crescimento azul' de atores sul-atlânticos e globais. Por fim, esta vertente explora também as ameaças que impactam a sustentabilidade do ecossistema marinho. As questões como a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), a exploração predatória de recursos energéticos e minerais e a poluição marinha causada por despejo de lixo e substâncias tóxicas tornam-se objeto de discussão da segurança marítima.

Uma outra vertente de trabalhos científicos que reflete sobre a segurança do Atlântico Sul apresenta analiticamente as agendas políticas e as estratégias dos principais atores regionais e extrarregionais em relação a este espaço marítimo (Abdenur & Souza Neto, 2013; Vaz, 2015; Duarte, 2015; Belhabib et al., 2015; Figueiredo & Monteiro, 2015; Duarte, 2016; Mattos, de Matos & Kenkel, 2017; Soares & Leopoldino, 2019; Teixeira & Melo, 2019; da Silva Cortinhas, 2019; Medeiros & de Mattos, 2019; Adogamhe, 2019; Neethling, 2019; Ferreira-Pereira & Duarte, 2023). A literatura expõe as particulares abordagens e perspectivas dos diferentes atores políticos sobre a segurança marítima regional, destacando os interesses estratégicos de atores como o Brasil, China, UE, Estados Unidos (EUA), Nigéria, OTAN, África do Sul e Argentina em relação ao Atlântico Sul. Nessa rede de interesses, elencam-se objetivos voltados para a exploração económica e sustentável do oceano, a preocupação com as ameaças e suas abordagens de segurança, a pretensão dos Estados litorâneos de expandir juridicamente suas Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs) e a utilização do oceano como estratégia de projeção de influência regional e internacional.

Por fim, há um grupo de trabalhos na literatura sobre a segurança do Atlântico Sul que está focado em refletir sobre o estabelecimento de esforços de cooperação regional e internacional para lidar com os desafios na região (Perkovic et al., 2012; Bernardino, 2015; Ali, 2015; Pimentel, 2016; Medeiros & Moreira, 2017; Seabra, 2017; 2019; Brits & Nel, 2018; Espach, 2019; Fernandes, 2020; Yücel, 2020; Gesami, 2021; Sobrino-Heredia, 2022). Os estudos expõem o florescimento de potenciais iniciativas de cooperação Sul-Sul. Como por exemplo, o estabelecimento da Comissão do Golfo da Guiné, da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas), do IBSAMAR, do Código de Conduta de Ilaoundé e outras iniciativas que surgem do âmbito das organizações sul-atlânticas, além dos acordos diplomáticos entre os países sul-atlânticos e potências extrarregionais (o *Obagame Express*, o G7++FOGG, a Declaração de Belém) que, em seu conjunto, edificam a arquitetura de segurança marítima neste entorno (Moreira et. al., 2017). No entanto, a literatura revela que a região ainda carece de robustez em suas ações e maior colaboração entre os atores envolvidos na sustentabilidade desta arquitetura de segurança. Isso ocorre em virtude da falta de tecnologia avançada, de mecanismos

pouco institucionalizados e da falta de alinhamento de prioridades entre os atores envolvidos com relação à segurança marítima regional que impacta em resultados de segurança pouco duradouros.

A revisão da literatura realizada acima confirma a contribuição científica da presente pesquisa porque fica demonstrado o *gap* no que toca a ausência de estudos que exploram de forma aprofundada a *actorness* internacional da UE com relação ao domínio de atuação na segurança do Atlântico Sul.

Quadro Teórico

Para o desenvolvimento desta pesquisa foi escolhido o quadro teórico da *Role Theory*. Os principais estudos dessa vertente teórica (Cooley, 1902; Mead, 1934; Holsti, 1970; Biddle, 1979, Thies, 2009; Harnisch, 2011) resgatam elementos conceituais da antropologia, sociologia e psicologia para uma análise do comportamento social dos atores. O filósofo norte-americano, George Herbert Mead, considerado por muitos o pai da escola do interacionismo simbólico, desenvolveu uma teoria do desenvolvimento do Eu (*Self*) através de sua obra '*Mind, Self, and Society*, publicada em 1934, que contribuiu posteriormente para os estudos da *Role Theory* ao enfatizar a importância da comunicação e da interação social na formação do comportamento humano.

No geral, a abordagem da *Role Theory* fornece mecanismos de análise comportamental em relação aos papéis sociais ocupados pelos atores na sociedade. Os papéis são um produto do processo de socialização que refletem ao mesmo tempo as percepções do ator sobre si mesmo (dimensão ego) e as expectativas de terceiros (dimensão alter). Tanto a dimensão ego quanto a alter podem impactar significativamente no comportamento e nas atitudes dos atores. Posto que, tais percepções são influenciadas por crenças, valores, normas e culturas próprias de cada ator que moldam os comportamentos sociais (Biddle, 1979; Harnish, 2011, Thies, 2009) . Além disso, a *Role Theory* abrange na análise dos papéis a influência de um conjunto de fatores materiais, como o arsenal militar, a questão territorial e os recursos económicos. Dentro desta lógica teórica, cada papel social prevê certos direitos, deveres, expectativas, normas e comportamentos que são assumidos pelos atores (Thies, 2009).

A escolha da *Role Theory* para esta pesquisa se justifica por constituir uma ferramenta teórica valiosa para entender como os atores políticos se comportam na arena internacional de acordo com fatores tangíveis e intangíveis que moldam a sua política externa. Pode-se inferir que a *Role Theory* foi introduzida no campo das RI, especialmente após a obra '*National Role Conceptions in the Study of*

Foreign Policy, publicada em 1970, pelo cientista político Ole Holsti. Este examina como as políticas externas de diferentes Estados são influenciadas por suas concepções de papel nacional, enfatizando a importância de análise da compreensão do ator sobre o seu lugar no sistema internacional, a percepção de sua própria identidade e de objetivos que moldam a sua política externa. A partir de então, floresceram estudos (Thies, 2009; Breuning, 2011; Wehner; 2014) no âmbito da política externa que passam a empregar a *Role Theory* como ferramenta teórica analítica deste fenómeno.

A política externa se refere às formulações estratégicas e à condução de políticas, por parte de um Estado, para desenvolver as relações com outros países, instituições e pessoas em um sistema dinâmico internacional (Alden & Aran, 2017). Em paralelo, o comportamento de política externa de um ator é influenciado pelas concepções do ator sobre si mesmo, pelas expectativas de terceiros, por fatores materiais e pela percepção do ator quanto a sua posição vis-à-vis o papel social ocupado por outros (Harnish, 2011). Em outras palavras, ao elaborar estratégias para conduzir a sua política externa, o ator imagina papéis para si mesmo com base nas suas relações históricas com outros países, nos laços culturais, nas crenças ideológicas e nas expectativas de *outsiders*. Dessa forma, a abordagem da *Role Theory* traz uma característica de fácil adaptação por ser capaz de interligar diferentes níveis de análises e contribuir para um valor descritivo, organizacional e explicativo do estudo da política externa (Thies, 2014; Walker 1987). Isso permite que os estudiosos da política externa usem essa abordagem para entender como o perfil de líderes, das instituições e do sistema afetam o comportamento dos atores.

Logo, a proposta desta pesquisa é analisar o desenvolvimento do papel da UE no contexto de segurança do Atlântico Sul, destacando aspectos da sua *actorness* internacional. O emprego da *Role Theory* é essencial para explorar a forma como as instituições comunitárias e os representantes das organizações e países sul-atlânticos percebem o desenvolvimento do papel da UE no quadro de segurança regional entre junho de 2006 e fevereiro de 2022 com base no conjunto de valores, crenças, identidades e recursos materiais. A teoria traz instrumentos que apoiam a análise deste processo de interação entre os atores e ajudam a compreender as diversas interpretações de significados do(s) tipo(s) de papel da UE.

Do mesmo modo, elementos conceituais teóricos da *Role Theory* permitem também examinar os aspectos de *actorness* que são fortalecidos quando a UE ocupa uma posição social na segurança do Atlântico Sul. Dado que a *actorness* se refere à capacidade da União de agir diante de situações de crises marítimas, a *Role Theory* viabiliza fundamentos teóricos que expõe a forma como a política externa da UE é conduzida para moldar comportamentos e percepções de terceiros com base na

interação de recursos tangíveis e intangíveis associados ao tipo de papel assumido e/ou atribuído. As múltiplas facetas da *actorness*, como, por exemplo, elementos de poder, presença e reconhecimento são produto de um processo intercomportamental e relacional, justificando a relevância da teoria aplicada.

Ademais, a pesquisa traz uma contribuição significativa por estabelecer uma conexão fundamentada entre as conceptualizações de *actorness* e o emprego da *Role Theory*. Até o momento, há poucos estudos (Klose, 2018; Koenig, 2014, Appelkvist, 2019; Ioannou, 2021) que exploram essa conexão. As teorias existentes sobre a *actorness* da UE, como o neorrealismo, o liberalismo e o construtivismo, são limitadas na sua capacidade de explicar o papel complexo e em evolução da UE na política mundial. Klose (2018) propõe que a interação entre os elementos da *Role Theory*, designadamente as expectativas, recursos e ação criativa, é essencial para moldar a *actorness* da UE. Dado que a *actorness* é um fenômeno social e negociado. Já o estudo de Koenig (2014) aborda a forma como as expectativas de papéis para a UE na dinâmica do conflito na Líbia afetaram a sua capacidade de atuação efetiva em gerir a crise. O autor (2014) explora a questão da dissonância entre as expectativas sobre o papel da UE e a falta de capacidade material para desempenhar tal papel, prejudicando a *actorness* em termos de credibilidade como ator de segurança internacional. Portanto, o emprego da *Role Theory* para os estudos de *actorness* e política externa da UE traz contribuições relevantes na literatura de RI.

Identificação da Problemática

Pode-se ressaltar que esta tese tem por objetivo preencher uma lacuna de investigação que diz respeito ao desempenho da política externa da UE no contexto de segurança do Atlântico Sul, enfatizando o desenvolvimento de sua *actorness* no âmbito da segurança marítima. De fato, a dimensão dos estudos da PESC e PCSD em relação ao domínio dos oceanos e mares é uma temática relevante e atual para as relações internacionais, especialmente ao tratar do desenvolvimento da atuação da UE em questões de segurança do Atlântico Sul como contribuição em potencial para a evolução destes estudos.

Aqui, o objeto da pesquisa se refere à projeção do protagonismo da UE no campo da segurança marítima internacional, abrangendo como tema a sua crescente posição no espaço de segurança do Atlântico Sul. A UE tem adotado medidas substanciais para promover esta posição social como ator estratégico global de segurança marítima, incluindo o reforço da segurança no Atlântico Sul

por meio da cooperação com países da região, do ‘multilateralismo marítimo’ e da governança oceânica. Desta forma, a presente tese parte da seguinte pergunta central de investigação: ‘De que forma a evolução do papel da UE no Atlântico Sul tem fortalecido a sua *actorness* internacional de segurança marítima?’.

De modo a responder essa pergunta será analisado o(s) tipo(s) de papel que a UE tem ocupado na arquitetura de segurança do Atlântico Sul de forma a destacar os atributos fortalecidos (ou enfraquecidos) da sua qualidade de ator (*actorness*). O período da análise tem início por altura dos primeiros passos de um pensamento estratégico marítimo da UE formalizado com a publicação, em junho de 2006, de um Livro Verde intitulado ‘Para uma futura política marítima da União: uma visão europeia para os oceanos e os mares’. Os Livros Verdes são documentos publicados pela Comissão Europeia com o propósito de estimular a reflexão sobre um assunto específico a nível da UE. Esta iniciativa visou fornecer uma abordagem mais estratégica, holística e integrada da UE para lidar com questões relacionadas aos oceanos e aos setores marítimos.

Desde a adoção da Política Marítima Integrada (PMI) em 2007, a UE tem trabalhado para implementar as medidas propostas pela política no âmbito internacional através da cooperação e de acordos de parceria, inclusive com países sul-atlânticos. A PMI oferece uma estrutura crucial para a proteção do meio ambiente marinho, a competitividade das empresas, o desenvolvimento económico sustentável dos setores marítimos da UE e, portanto, para a promoção da segurança marítima. Uma das principais características da PMI é focar numa abordagem de gestão baseada no ecossistema e não numa gestão de recursos compartimentalizada (Meiner, 2010). Isso significa que a política leva em conta as interações complexas entre os diferentes componentes do ecossistema marinho e costeiro relacionadas com o meio ambiente, pesca, transporte marítimo, inovação, energia, pesquisa, turismo, entre outros. Logo, a condução da PMI, segundo as expectativas da Comissão Europeia, elevaria a liderança da UE nos assuntos marítimos internacionais (Meiner, 2010).

O período de análise termina em fevereiro de 2022, momento em que a UE renova o mandato da iniciativa de sua PCM no GoG. A PMC surge como um mecanismo de política externa da UE para contribuir para o reforço da segurança marítima em regiões de seu interesse estratégico, com foco no envolvimento europeu operacional e naval. A iniciativa constitui uma estratégia da UE para coordenar melhor os ativos navais dos seus Estados-membros nas regiões específicas de forma a impulsionar e manter a presença europeia (Sobrino-Heredia, 2022; Novàky, 2022). Outro marco que justifica o término da análise em fevereiro de 2022 é o início da intervenção militar russa no território ucraniano

nesse mesmo mês, momento em que a comunidade internacional volta a sua atenção para o leste europeu.

A fim de responder a pergunta de investigação do presente estudo, a análise está dedicada a prosseguir com três objetivos específicos:

- Elucidar a forma como a UE percebe a sua posição social na arquitetura de segurança do Atlântico Sul;
- Identificar as expectativas das organizações e países sul-atlânticos em relação ao papel de segurança desempenhado pela UE no Atlântico Sul;
- Explorar as iniciativas do quadro de gestão de crises marítimas implementadas pela UE no Atlântico Sul a fim de evidenciar os atributos de sua *actorness* internacional.

As instituições comunitárias, nomeadamente a Comissão Europeia, o Conselho da UE, o Conselho Europeu e o Serviço Europeu para a Ação Externa (SEAE), têm buscado cada vez mais assegurar uma posição de influência da UE na arena mundial. No domínio dos mares e oceanos essa realidade também tem sido incentivada. Isso porque as instituições comunitárias têm observado na segurança dos mares uma oportunidade de expandir a sua presença internacional e ser reconhecida como um ator global estratégico de segurança. Portanto, a pesquisa tem como objetivo elucidar a forma como as instituições comunitárias percebem a posição social da UE na arquitetura de segurança do Atlântico Sul. Ao longo desta análise, são observados os aspectos materiais da União (capacidade militar, económica, técnica, financeira), os aspectos imateriais (seus valores, cultura, normas e tradições) bem como a percepção de sua posição vis-à-vis a posição das organizações e países sul-atlânticos. A conjuntura desses aspectos ajuda a compreender o papel esperado pelas instituições comunitárias a ser ocupado pela UE no Atlântico Sul.

Os países sul-atlânticos, particularmente o Brasil, Cabo Verde, a Nigéria, os Camarões e a África do Sul, e suas instâncias representativas, o Ministérios das Relações Exteriores e as Embaixadas, assim como as organizações sul-atlânticas, tais como a União Africana (UA), Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) e a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e suas instâncias representativas, como o Centro de Coordenação Inter-regional de laoundé também criam expectativas durante o processo de interação social com a UE mediante os acordos de parceria e cooperação em assuntos marítimos. Entende-se, assim, a necessidade de compreender as percepções desse grupo conforme os seus valores históricos, a cultura e tradições construídas em relação aos europeus e as suas percepções quanto ao perfil da UE. Também leva-se em conta a forma como este grupo percebe a sua posição na arquitetura de segurança do Atlântico Sul vis-à-vis a posição

da UE. Nesse sentido, convém identificar as expectativas das organizações e países sul-atlânticos em relação ao papel de segurança a ser ocupado pela UE na região.

Por fim, à medida que se expõe as percepções e expectativas das instituições comunitárias e das organizações e países sul-atlânticos é possível compreender o tipo de comportamento de política externa conduzida pela UE e o papel desempenhado no quadro da segurança do Atlântico Sul. Logo, a pesquisa visa igualmente explorar as iniciativas operacionais, estratégias e políticas de gestão de crises marítimas implementadas pela UE no Atlântico Sul, com o intuito de evidenciar os atributos de sua qualidade de ator (*actorness*) internacional. É durante essa análise que se nota o tipo de poder (i.e. militar, civil, normativo, ético, *mode*) exercido pela União, a sua capacidade de responder a momentos de crises e de influenciar os resultados de segurança marítima na região, salientando-se os critérios de autonomia, autoridade, reconhecimento, presença e eficácia, tais como referidos na Tabela 3. A partir das percepções é possível elencar os atributos da qualidade de ator (*actorness*) da UE que foram fortalecidos (ou enfraquecidos) durante o processo de interação social.

Metodologia de Investigação

A presente tese está dedicada a realizar uma análise qualitativa de pesquisa cujo propósito é obter uma compreensão profunda do fenómeno que está sendo estudado, designadamente o papel da UE no contexto de segurança do Atlântico Sul. Para isso, a investigação conta com estágios de coleta, análise e interpretação de dados para fazer inferências descritivas sobre o fenómeno, as experiências de atuação e as percepções dos atores. A partir desta análise, procura-se compreender sobre os fatos observados em relação ao significado do desempenho de papel da UE no Atlântico Sul, levando em conta que o papel é derivado da influência de fatores materiais e intangíveis. Esta abordagem metodológica enfatiza a importância de entender o contexto e as interações sociais que moldam as experiências e percepções, produzindo dados descritivos que podem ajudar a iluminar os processos complexos da *actorness* internacional da UE. A sua natureza indutiva de pesquisa visa desenvolver uma teoria com base numa nova perspectiva ainda não estudada sobre o fenómeno social (King, Keohane & Verba, 1994; Goertz & Mahoney, 2012; Barakso, Sabet & Schaffner, 2014; Kyngäs, 2020).

Desse modo, a posição epistemológica desta pesquisa assenta sobre uma abordagem interpretativista, dado que há uma premência em entender os significados e as interpretações subjetivas que as instituições comunitárias e as organizações e países sul-atlânticos, destacados na seção anterior, dão às suas experiências e expectativas. Para o entendimento de aspectos de *actorness*

(i.e. poder; presença; influência) e da própria formulação de papel da UE, as percepções se tornam parte do objeto de estudo e, portanto, a abordagem interpretativista apoia a análise de uma realidade social ou discursivamente construída por meio das interações e interpretações dos atores (Furlong & Marsh, 2010; Bevir & Rhodes, 2010; Alharahsheh & Pius, 2020). A pesquisa promove a interpretação de percepções, significados e expectativas tanto das instituições comunitárias quanto de organizações e países sul-atlânticos em relação ao desempenho do papel da UE na segurança marítima da região, uma vez estabelecida dentro das narrativas.

Para a condução da estratégia desta pesquisa, alguns métodos são selecionados para a coleta e análise de dados. Decide-se pelo emprego de um estudo de caso único (*single case study*), cujo objetivo não é produzir premissas generalizadas. Este método fornece uma compreensão detalhada sobre o fenômeno em questão ao explorar características únicas do desempenho de papel da UE no Atlântico Sul e os aspectos de *actorness* internacional destacados por essa atuação no quadro da segurança regional (Gerring, 2007; Levy, 2008). Os princípios gerais que guiam o processo de escolha do Atlântico Sul como estudo de caso liga-se ao fato de ser um oceano pouco explorado pela literatura acadêmica das RI e ao mesmo tempo por ser escassamente estudado como espaço estratégico para o desenvolvimento gradual da presença da UE. O estudo de caso está vinculado a uma tipologia básica de vertente ideográfica (Levy, 2008) que visa interpretar um caso particular. A pesquisa é focada em um estudo de caso único e indutivo a fim de obter profunda observação dos fatos, maior especificidade de resultados e abrangência de contexto. Além disso, a escolha de um estudo de caso único favorece a qualidade e a perspectiva inovadora para a análise (Gustafsson, 2017; Levy, 2008).

A pesquisa também é conduzida através do método de *process tracing* que busca analisar o mecanismo causal entre a variável independente (fenômeno) e o resultado da variável dependente (George & Bennett, 2005). Nesta investigação, a variável independente se refere ao desenvolvimento do papel da UE no contexto de segurança do Atlântico Sul, enquanto a variável dependente está relacionada ao fortalecimento (ou enfraquecimento) da sua *actorness* de segurança marítima. Este método é uma ferramenta analítica que contribui para o estudo de caso único ao extrair inferências descritivas e causais do fenômeno social, além de combinar com o estudo de significados intersubjetivos como parte de uma sequência temporal de eventos (Collier, 2011; Norman, 2015). Nesse sentido, o *process tracing* é essencial para analisar as trajetórias causais e de mudanças no quadro da evolução do papel da UE no Atlântico Sul entre junho de 2006 e fevereiro de 2022 para verificar a produção de resultados específicos referentes ao reforço da *actorness* internacional da organização.

O *process tracing* interpretativo, segundo Norman (2015, p.07, tradução da autora), “coloca os significados intersubjetivos dos agentes na base dos mecanismos causais que explicam a continuidade e a mudança” dos resultados. Sob uma abordagem interpretativista e qualitativa de pesquisa, a explicação causal de um fenômeno é construída a partir da interpretação dos significados que os atores atribuem às suas práticas (Bervir & Rhodes, 2010). Logo, a interpretação de papéis sociais dos atores políticos é constituída por uma narrativa particular que produz mudanças e molda resultados políticos. Com este método, é possível examinar como as instituições comunitárias, as organizações e países sul-atlânticos compreendem os seus papéis em uma situação específica (segurança do Atlântico Sul) e como atribuem significados (expectativas/percepções) às ações de outros (desempenho de papel) numa sequência causal de eventos (Norman, 2015). Portanto, esta pesquisa se enquadra na variante ‘explicando os resultados’ (*explaining outcomes*) do *process tracing* analisado por Beach e Pedersen (2013, p.03, tradução da autora), pois é um “estudo que tenta elaborar uma explicação (minimamente) suficiente de um resultado histórico num caso específico”.

Outro método complementar aplicado para aumentar a validade e a confiabilidade dos resultados desta pesquisa se refere a análise crítica do discurso (ACD). Este método analisa o uso da linguagem e o discurso para revelar os fundamentos sociais, estratégicos e ideológicos da comunicação dos atores políticos e compreender as suas relações de poder (Fairclough & Fairclough, 2012). Para Foucault (1972), a linguagem é um dos mecanismos pelo qual é possível analisar ações, o contexto social e histórico e a visão de mundo em que o discurso é produzido, já que a linguagem é moldada por normas sociais, práticas culturais e condições históricas. Inclusive, é pelo discurso que se extrai o contexto particular em que as práticas emergem, a maneira como os problemas são construídos, as rupturas e continuidades políticas, bem como as contradições e ambiguidades de ação (Foucault, 1972). A ACD pode ser aplicada a uma ampla variedade de unidades discursivas que incluem textos, discursos, conversas, eventos comunicativos, declarações, entre outras. Logo, a ACD fornece uma ferramenta analítica para compreender através da linguagem as percepções e identificar aspectos de poder que as instituições comunitárias e as organizações e países sul-atlânticos empregam para moldar ou assumir papéis sociais no âmbito da segurança do Atlântico Sul.

As práticas discursivas são produto de uma interação social e, portanto, entendidas como construções sociais (Fairclough, 1992). A aplicabilidade da ACD é oportuna ao analisar a dimensão textual com o propósito de explorar as três funções da linguagem, nomeadamente o acional, representacional e identificacional (Fairclough, 2003). O significado textual de uma linguagem acional é utilizada como um meio de ação (solicitar, persuadir, ordenar, informar) cujo principal objetivo é

influenciar o comportamento dos outros. Já o significado representacional trata a linguagem como uma forma de descrever eventos e situações do mundo físico e social com o intuito de transmitir informação. Por fim, o significado textual de uma linguagem identificacional se refere a um meio de expressão sobre a identidade de si próprio e a do outro, demonstrando valores, crenças e julgamentos para o estabelecimento de relações sociais (Fairclough, 2003; Salles & Dellagnelo, 2019). Sendo assim, o significado textual explorado no *corpus* discursivo desta pesquisa está mais alinhado com o acional e o identificacional dado que o objetivo é compreender as interações entre os atores políticos e o tipo de relação estabelecida entre eles (simétrica ou assimétrica; cooperativa ou competitiva; dominante ou subordinada) de acordo com a percepção de sua identidade (Salles & Dellagnelo, 2019).

A compreensão da posição social que a UE ocupa no quadro da segurança do Atlântico Sul, assim como o fortalecimento da sua *actorness*, está intimamente relacionada às relações de poder estabelecidas na região. Segundo H. Larsen (2018, p.67), a “representação da *actorness* da UE é uma questão central a ser abordada a partir de uma perspectiva discursiva”, ao permitir aprofundar a análise de política externa da organização. Portanto, através do emprego da ACD é possível identificar as diferentes percepções de poder vis-à-vis a posição do outro. A ACD examina como as relações de poder são construídas, reforçadas e desafiadas por meio do uso da linguagem. Como Thies (2009, p.21, tradução da autora) ressalta o “poder fornece os meios para agir, mas o papel explica os objetivos da ação” dado que o contexto do discurso incorpora tanto fatores materiais quanto ideacionais e os enunciados revelam um tipo de comportamento (Biddle, 1979). Além disso, os discursos são a chave para entender como os papéis são moldados e atribuídos aos atores no cenário da política internacional (Thies, 2009), tendo em vista que o papel é construído socialmente e engloba relações de poder. O papel social se refere ao conjunto de comportamentos, expectativas e responsabilidades associadas a uma determinada posição na sociedade que pode ser influenciada pelas relações de poder (Brooks, 2015).

Para efeitos de coleta de dados, a pesquisa utiliza fontes primárias que compõem boa parte da amostra do *corpus* discursivo - vide Tabela 5, num total de 83 unidades discursivas, entre elas, comunicações, documentos políticos, estratégias, discursos, relatórios institucionais, resoluções, acordos de parceria, declarações políticas, comunicados de imprensa, fichas informativas institucionais, artigos de jornais e de websites institucionais. A fim de selecionar materiais relevantes para a ACD sobre o fenômeno social desta pesquisa, mapeou-se um conjunto de representantes, instituições e eventos proeminentes que apoiam a compreensão do fluxo de informação (Salles & Dellagnelo, 2019). Os dados primários são filtrados conforme categorias temáticas relacionadas à

política externa, segurança, defesa nacional, segurança marítima, ameaças marítimas, desenvolvimento marítimo sustentável, economia azul, crescimento azul, governança oceânica, parceria estratégica, política marítima, domínio marítimo, transporte marítimo, pesquisa marinha, Atlântico Sul, GoG.

Tabela 5

Amostra do Corpus Discursivo

Ano	Autoria	Título	Tipo
2006	Comissão das Comunidades Europeias	Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares	Comunicação
2006	Presidente da República do Brasil: Luiz Inácio Lula da Silva	Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, por ocasião da visita do presidente da Comissão Europeia, José Manuel Durão Barroso	Discurso
2007	Comissão das Comunidades Europeias	Uma política marítima integrada para a União Europeia	Comunicação
2007	Comissão das Comunidades Europeias	Para uma Parceria Estratégica UE-Brasil	Comunicação
2007	Conselho da União Europeia	Cimeira UE Brasil Lisboa, 4 de Julho de 2007 Declaração Comum	Declaração
2007	Comissão das Comunidades Europeias	Estratégia para as Regiões Ultraperiféricas: Progressos Alcançados e Perspectivas Futuras	Comunicação
2007	Comissão das Comunidades Europeias	Sobre o futuro das relações entre a União Europeia e a República de Cabo Verde	Comunicação
2007	Conselho da União Europeia	EU Maritime Dimension Study - REV 2	Documento Político
2007	Conselho da União Europeia	Sobre o Futuro das relações entre a União Europeia e a República de Cabo Verde	Documento Político
2007	Presidente Durão Barroso e Comissária Ferrero-Waldner	O Presidente Lula visita a Comissão Europeia	Discurso
2007	União Africana e União Europeia	Parceria Estratégica África-UE: Estratégia Conjunta África-UE	Documento de Política
2007	Ministra da Defesa de Cabo Verde: Cristina Fontes Lima	Parceria Especial com a União Europeia: “Uma vitória que prestigia o País”	Comunicado à imprensa
2007	Primeiro-ministro de Cabo Verde: José Maria Neves	Parceria especial Cabo Verde/União Europeia é uma vitória de todos os cabo-verdianos: afirma PM	Comunicado à imprensa

2007	Ministro cabo-verdiano dos Negócios Estrangeiros, Cooperação e Comunidades: Victor Borges	Cabo Verde procura estabelecer uma parceria especial com a União Europeia	Discurso
2007	Presidente da República do Brasil: Luiz Inácio Lula da Silva	Cúpula de Lisboa	Discurso
2007	Presidente do Conselho da UE: Manuel Lobo Antunes	Segunda Cimeira UE-África	Discurso
2007	Membro da Comissão Europeia: Louis Michel	Segunda Cimeira UE-África	Discurso
2007	Presidente da República do Brasil: Luiz Inácio Lula da Silva	Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante a Sessão Plenária da Cimeira Empresarial Brasil-União Europeia	Discurso
2008	Comissão das Comunidades Europeias	As regiões ultraperiféricas: um trunfo para a Europa	Comunicação
2008	Conselho da UE	Relatório sobre a Execução da Estratégia Europeia de Segurança	Relatório
2008	Governo de Cabo Verde	Parceria Especial Cabo Verde - UE: Quadro Orientador para a Implementação	Documento de Política
2008	Ministério da Defesa Brasileira	Estratégia Nacional de Defesa	Documento de Política
2008	Presidente do Parlamento Pan-Africano: Gertrude Mongella	Entrevista com Gertrude Mongella, Presidente do Parlamento Pan-Africano.	Discurso
2009	União Africana	Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa	Resolução
2009	Comissão das Comunidades Europeias	Parceria União Europeia - África Ligar a África e a Europa: reforçar a cooperação no sector do transporte	Comunicação
2009	Comissão das Comunidades Europeias	Desenvolver a dimensão internacional da política marítima integrada da União Europeia	Comunicação
2009	Comissão das Comunidades Europeias	Integração da vigilância marítima: Um ambiente comum de partilha da informação no domínio marítimo da UE	Comunicação
2009	Comissão das Comunidades Europeias	Relatório de Progresso sobre a Política Marítima Integrada da União Europeia	Relatório
2010	União Africana	Opening Statement By The Country Chairing The African Union (Malawi) H.E. Mr. Ernest M. Makawa	Declaração
2010	Presidente da Comissão Europeia: José Manuel Durão Barroso	José Manuel Durão Barroso Presidente da Comissão Europeia Conferência de Imprensa da IV Cimeira UE-Brasil – Brasília, 14 de julho de 2010	Comunicado de Imprensa
2010	Presidente da República do Brasil: Luiz Inácio Lula da Silva	XXI Cúpula do Grupo do Rio e II Cúpula da América Latina e do Caribe (CALC) - Cancún	Discurso

2011	Comissão Europeia	Desenvolver uma estratégia marítima para a Região Atlântica	Comunicação
2011	Presidente do Conselho Europeu: Hermann Van Rompuy	Cimeira UE-Brasil – consolidar a Parceria Estratégica.	Discurso
2011	Conselho da União Europeia	V European Union - Brazil Summit Joint Statement Brussels, 4 October, 2011	Comunicado de Imprensa
2012	Comissão Europeia	As regiões ultraperiféricas da União Europeia: Parceria para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo	Comunicação
2012	Comissão Europeia	Blue Growth: opportunities for marine and maritime sustainable growth	Comunicação
2012	Ministro da Defesa do Brasil: Celso Amorim	Conferência do Ministro da Defesa, Celso Amorim, na abertura do Seminário Estratégias de Defesa Nacional.	Discurso
2012	Ministério da Defesa Brasileira	Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa	Documento de Política
2012	União Africana	2050 Africa's Integrated Maritime Strategy.	Documento de Política
2013	Comissão Europeia	Elementos para a resposta estratégica da UE aos desafios no Golfo da Guiné	Comunicação
2013	Ministro da Defesa do Brasil: Celso Amorim	Intervenção do Ministro da Defesa, Celso Amorim, na VII Reunião Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)	Discurso
2013	Presidente de Camarões: Paul Biya	Discours du Président du Cameroun, M. Paul Biya, lors de la cérémonie d'ouverture du Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée	Discurso
2013	União Africana	Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain	Declaração
2013	Secretária- Geral Adjunto da CEEAC: Amb. Florentina Adenike Ukonga	CRIMGO	Discurso
2013	Chefe da Divisão da Segurança Regional da CEDEAO: Coronel Abdourahmane Dieng	CRIMGO	Discurso
2014	Comissão Europeia	Para um domínio marítimo global aberto e seguro: elementos para uma estratégia da União Europeia em prol da segurança dos mares	Comunicação
2014	Conselho da União Europeia	A UE adota uma estratégia para o Golfo da Guiné	Comunicado de imprensa
2014	Conselho da União Europeia	Estratégia de Segurança Marítima da EU	Documento de Política
2014	Conselho da União Europeia	Council conclusions on the Gulf of Guinea	Documento de Política
2014	Conselho da União Europeia	EU Strategy on the Gulf of Guinea	Documento de Política

2014	Alta representante da UE para os Negócios Estrangeiros e Segurança: Catherine Ashton	UE vai apoiar países africanos a monitorar as suas costas	Discurso
2015	Conselho da União Europeia	Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020	Documento de Política
2015	Comissão Europeia	The EU-Latin America submarine cable: Boosting the connection between our continents	Declaração
2015	Comissão Europeia	The EU and international ocean governance	Ficha Informativa
2015	Chefe da Delegação da União Europeia em Angola: Gordon Kricke	Segurança marítima tem apoio da Europa	Discurso
2016	Comissão Europeia	Governança internacional dos oceanos: uma agenda para o futuro dos nossos oceanos	Comunicação
2016	Serviço de Ação Externa da União Europeia	A Global Strategy for the European Union's Foreign and Security Policy	Documento de Política
2016	União Africana	Carta sobre a Proteção, Segurança Marítima e o Desenvolvimento em África (Carta de Lomé).	Documento de Política
2016	Embaixadora da UE em Camarões: Françoise Collet	Rede Inter-regional do Golfo da Guiné (2016-2021)	Discurso
2016	Diretor Executivo do Centro de Coordenação Inter-regional: Christian Trimua	Rede Inter-regional do Golfo da Guiné (2016-2021)	Discurso
2016	Embaixadora da Comissão do Golfo da Guiné: Florentine Ukonga	Rede Inter-regional do Golfo da Guiné (2016-2021)	Discurso
2016	Presidente nigeriano: Muhammadu Buhari	Buhari Seeks Collaboration on Maritime Security in Gulf of Guinea	Discurso
2016	Ministério da Defesa Brasileira	Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa	Documento de Política
2017	Conselho da União Europeia	Council conclusions on Global Maritime Security	Documento de Política
2017	Comissário Europeu responsável pela Investigação, Ciência e Inovação (Carlos Moedas)/ Ministro da Ciência e Tecnologia da África do Sul (Naledi Pandor)/ Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações no Brasil (Gilberto Kassab)	Declaração de Belém sobre Cooperação Atlântica em Pesquisa e Inovação	Declaração
2017	Comissário Europeu de Investigação, Ciência e Inovação: Carlos Moeda	UE, Brasil e África do Sul cooperam em investigação no Atlântico Sul	Discurso
2018	Conselho da União Europeia	Conclusões do Conselho sobre a revisão do Plano de Ação da Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia	Documento de Política
2018	Alta Representante da UE para os Negócios Estrangeiros e Política de Segurança: Federica Mogherini	Maritime security: EU revises its action plan	Comunicado de Imprensa

2018	Ministra das Relações Internacionais e Cooperação da África do Sul: Naledi Pandor	Minister Naledi Pandor: Debate on State of the Nation Address.	Discurso
2019	Alta Representante da UE para os Negócios Estrangeiros e Política de Segurança: Federica Mogherini	EU defence chiefs eye ad-hoc, naval security forces – but not for the Hormuz Strait.	Discurso
2019	Ministro brasileiro da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações: Gilberto Kassab	BR-AS-UE – Assinam a Declaração de Belém, pesquisas conjuntas sobre o Oceano Atlântico	Declaração
2019	Conselho da União Europeia	Council conclusions on Oceans and Seas	Comunicação
2019	República Federal da Nigéria	Estratégia Nacional de Segurança	Documento de Política
2020	Comissão Europeia	A new approach to the Atlantic maritime strategy – Atlantic action plan 2.0	Comunicação
2020	Ministério da Defesa Brasileira	Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa	Documento de Política
2021	Ministro das Relações Exteriores do Brasil: Carlos Alberto Franco França	Diálogo de Alto Nível União Europeia-Brasil sobre Mudanças Climáticas, Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável	Discurso
2021	Conselho da União Europeia	Council Conclusions launching the pilot case of the Coordinated Maritime Presences concept in the Gulf of Guinea	Documento de Política
2021	Conselho da União Europeia	Council conclusions on maritime security	Documento de Política
2021	Ministro brasileiro das Relações Exteriores: Carlos Alberto Franco França	Discurso do Ministro das Relações Exteriores, Embaixador Carlos Alberto Franco França, no Diálogo de Alto Nível União Europeia-Brasil sobre Mudanças Climáticas, Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável	Discurso
2021	Alto Representante da UE para os Negócios Estrangeiros e Política de Segurança: Josep Borrell	Why the EU needs to be a global maritime security provider	Discurso
2022	Conselho da União Europeia	Council Conclusions extending and enhancing the implementation of the Coordinated Maritime Presences Concept in the Gulf of Guinea	Documento de Política
2022	Coordenador da UE para o Golfo da Guiné: Nicolas Berlanga	Presenças Marítimas Coordenadas da UE em destaque nas comemorações.	Discurso
2022	Ministra da Defesa de Cabo Verde: Janine Lélis	Presenças marítimas coordenadas representam o sucesso da parceria entre Cabo Verde e UE – ministra da Defesa	Discurso

Fonte: Elaborada pela autora

O *corpus* discursivo se limita temporalmente entre junho de 2006 e fevereiro de 2022, abrangendo discursos das instituições comunitárias (Comissão Europeia, o Conselho da UE, o

Conselho Europeu e o SEAE) e de seus oficiais envolvidos na tomada de decisão e implementação de assuntos de política externa voltados para as questões de segurança marítima (Presidentes da Comissão Europeia e do Conselho da UE, Comissário para os Assuntos Marítimos e das Pescas, Alta Representante para os Negócios Estrangeiros e Política de Segurança, Coordenador da UE para o GoG, Comissário Europeu de Investigação, Ciência, Inovação e Comunicação, Embaixadores da UE, Chefes de Delegação da UE).

Também são envolvidos na análise o *corpus* discursivo das organizações regionais do Atlântico Sul e de suas instâncias (UA, CEDEAO, CEEAC, Centro de Coordenação Inter-regional de laoundé), dos oficiais de governo (Presidentes, Ministros das Relações Exteriores, Ministros da Defesa, Ministros da Ciência, Tecnologia, Inovação e Comunicação, Embaixadores da Comissão do Golfo da Guiné) dos países sul-atlânticos (Brasil, Cabo Verde, Camarões, África do Sul, Nigéria) bem como de suas instâncias representativas (Ministérios das Relações Exteriores e Embaixadas) para traçar posicionamentos em relação ao papel da UE no quadro da segurança regional. Além das fontes primárias, a pesquisa utiliza também dados secundários que fortalecem os argumentos e resultados encontrados nesta pesquisa por meio de artigos científicos, livros, capítulos de livros da área das RI e de Ciências Sociais, *policy briefs*, periódicos e jornais.

Estrutura da Tese

A presente tese é constituída por cinco capítulos, excluindo o presente capítulo de Introdução. No primeiro capítulo, são apresentados os pressupostos teóricos centrais do quadro da *Role Theory*, nomeadamente a concepção de papel (*role conception*), as expectativas de papel (*role expectation*) e o desempenho do papel (*role performance*). Para isso, o estudo mostra uma visão ampla e detalhada do processo de interação social que leva os atores a ocuparem e atribuírem papéis na sociedade. A análise é elevada ao nível da política externa ao expor os elementos materiais e imateriais que afetam a autoconcepção dos atores bem como as expectativas de terceiros em relação ao desempenho de papéis sociais na arena internacional.

Já o segundo capítulo examina as dinâmicas de segurança marítima dando-se particular destaque ao Atlântico Sul. Primeiramente, é conduzida uma análise evolutiva sobre os precedentes do estudo da segurança marítima, trazendo perspectivas da geopolítica clássica, liberal e construtivista sobre a segurança do domínio marítimo. Questões como *seapower*, crescimento azul, governança oceânica, direito internacional marítimo são explorados como parte integrante deste espectro. Com

base nesses pressupostos, o capítulo se concentra em mapear e investigar os estudos que retratam a geoeconomia e as ameaças que afligem o Atlântico Sul. Também apresenta os esforços implementados na região, as iniciativas internacionais colaborativas bem como os principais desafios enfrentados pelos atores para gerir a arquitetura de segurança marítima do Atlântico Sul.

Em seguida, o capítulo três traz como análise a dimensão da *actorness* marítima da PESC e PCSD. Previamente, o conceito básico de *actorness* e seus preceitos são discutidos para lançar luz ao contexto de manobra de atuação internacional da UE no âmbito da segurança marítima. Nesse momento, expõem-se os principais marcos da organização, sobretudo no contexto da gestão de crises, que a levaram a se desenvolver no âmbito institucional, operacional e estratégico, destacando em conjunto elementos da sua *actorness* internacional. Posteriormente, o capítulo evidencia os marcos da União no cenário de segurança marítima, abordando desde as principais motivações que a levaram a atuar no domínio dos oceanos e mares até as condições que permitiram a sua emergência como um ator global estratégico nessa área.

Após investigar a capacidade de atuação e resposta da UE a situações de crises marítimas regionais e internacionais, o quarto capítulo tem como enfoque a análise e discussão do papel da UE no Atlântico Sul com o intuito de compreender o fortalecimento (ou enfraquecimento) da sua *actorness* de segurança. A seção apresenta um quadro evolutivo da atuação da UE na região, trazendo percepções das instituições comunitárias sobre o papel da União bem como as expectativas das organizações e países sul-atlânticos em relação a sua posição social na arquitetura de segurança regional. Uma vez identificada as percepções, faz-se uma análise do desempenho do papel da União na região, destacando as fragilidades e potencialidades de sua *actorness* de segurança marítima.

Por fim, o último capítulo, o capítulo cinco, apresenta as principais conclusões desta tese que aqui antecipamos. Entre os anos 2006 e 2008, em virtude da sua (ainda) recente viragem marítima, a UE desempenhou um papel sutil no Atlântico Sul, o de facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos. Nesse papel, a UE impulsionou o diálogo, elevou a importância de questões de segurança marítima na região e instruiu ações na área da cooperação marítima de modo a permitir a execução de seu poder civil e normativo. Já no período entre 2009 e 2012, as percepções das instituições comunitárias e as expectativas das organizações e países sul-atlânticos viabilizaram um comportamento de política externa da UE associado ao de agente-arquiteto na segurança do Atlântico Sul. Esse papel ocupado na região contribuiu para o desenvolvimento de uma consciência situacional marítima, para o estabelecimento de uma base de dados criminal centralizada e acessível, criando oportunidades de ação, tornando-se autoridade no assunto e fortalecendo seus poderes civil e

normativo. Mais tarde, entre 2013 e 2015, a UE conseguiu avançar com o seu papel de promotor da governança marítima no Atlântico Sul ao viabilizar o reforço das capacidades locais, ao fortalecer a Arquitetura de laoundé e ao fomentar a conscientização sobre a importância da governança oceânica. Esse cenário favoreceu a consolidação de seus poderes civil e normativo, destacou sua presença e a capacidade da União em projetar-se como modelo de atração (*model power*) em relação aos seus princípios de governança marítima, além de ter demonstrado eficácia e autonomia de atuação com a implementação de iniciativas políticas e tomada de decisões. Por fim, conclui-se também que entre junho de 2016 e fevereiro de 2022, as expectativas sul-atlânticas e as percepções ambiciosas das instituições comunitárias conduziram a UE a ocupar o papel de provisor de segurança no Atlântico Sul. Nesse período, a União otimizou a arquitetura de gestão de crises marítimas, sobretudo desenvolvendo as capacidades das guardas-costeiras, incrementou um quadro coordenado de respostas multilaterais e uma ordem marítima regional que favoreceu a execução do seu poder militar, a coesão e o reconhecimento da UE como ator estratégico global de segurança marítima.

CAPÍTULO 1

Role Theory

O campo da *Role Theory* surgiu no final dos anos 1920 a partir dos estudos desenvolvidos nas escolas de Sociologia, Psicologia e Antropologia que tratam do comportamento social dos seres humanos. A primeira vertente inspiradora desse pensamento teórico se manifestou anteriormente no século XVIII sob o princípio do interacionismo simbólico que analisa a interação social entre humanos e os significados que emergem desses relacionamentos (James, 1890; Dewey, 1896; Blumer, 1962; Baldwin, 1906). Os humanos têm a capacidade de interpretar e manipular símbolos (linguagem verbal e não verbal), passando a ter um 'Eu' (*Self*) moldado pelo processo social. Os ambientes em que atuam são atribuídos de significados e funcionam como estímulos de forma que o indivíduo não apenas responde a fatores externos, mas também consegue interagir, refletir sobre seu papel na sociedade e reinventá-lo de forma a influenciar criativamente a estrutura social (Stryker, 2002).

Mais tarde, outros estudos (Cooley, 1902; Blumer, 1962; Mead, 1934) moldaram e expandiram os princípios do interacionismo simbólico, ampliando o espaço para o desenvolvimento da teoria da identidade e da *Role Theory*. O sociólogo norte-americano, Cooley (1902), expunha a constituição do Eu (*Self*) como algo intrinsecamente associado à percepção que as pessoas têm umas das outras durante a interação social. Em outras palavras, a construção do Eu (*Self*) é formada a partir de como as pessoas se imaginam de si mesmas ao se apresentarem uma para as outras. O estudo de Mead (1934) complementa ainda que a concepção do Eu (*Self*) resulta numa visão reflexiva de si mesmo que é concebida quando o indivíduo se identifica com a perspectiva de terceiros, internalizando suas atitudes. Logo, a autoconcepção do indivíduo permite que ele veja a si mesmo como os outros o veem e exprima reação a essas diferentes percepções. Sendo assim, o processo social gera um diálogo entre o 'Eu' (*I*) e o 'Mim' (*Me*). O Eu (*I*) refere-se aos impulsos e a espontaneidade do indivíduo, enquanto o Mim (*Me*) pertence à "auto-imagem do ator quando ele olha para si mesmo através dos olhos do outro" (Mead, 1934, p.352, tradução da autora).

A *Role Theory* faz parte de uma ciência preocupada com o "conjunto de expectativas normativas que supostamente definem posições ou *status* particulares na estrutura social e seus papéis ou comportamentos correspondentes na interação com os outros" (Hunter, 2015, p.852, tradução da autora). A concepção que o indivíduo tem sobre o seu papel nas esferas sociais produz um certo tipo de comportamento influenciado pela autoconcepção crítica do Eu (*Self*) e pelas expectativas de terceiros. O termo 'papel' emprega a ideia de posição social (Thies, 2009) ou "qualquer categoria

socialmente reconhecida de atores” (Wehner & Thies, 2014, p.411, tradução da autora) derivado de um “conjunto de padrões, descrições, normas ou conceitos mantidos para os comportamentos de uma pessoa” (Biddle, 1979, p.04, tradução da autora).

Atualmente, nota-se que a *Role Theory* tem ganhado cada vez mais força de aplicação em diversos estudos científicos (de gênero, negócios, enfermagem, etc⁶) (Van der Horst, 2016; Murray, 2021). No campo do conhecimento das RI, há uma crescente literatura interessada em aplicar a *Role Theory* na análise de Política Externa. A primeira geração de estudos (Holsti, 1970; Walker, 1987; Le Preste, 1997) surgiu na década de 1970, sob uma perspectiva norte-americana, preocupada em examinar os padrões comportamentais dos Estados durante o cenário da Guerra Fria. Estes estudos se limitaram a entender o ego dos papéis dos Estados a partir de traços pessoais e materiais analisados durante a experiência histórica, sem aprofundar contextos relacionais. Posteriormente, a segunda geração (Harnisch & Maull, 2001; Elgström & Smith, 2006), influenciada por uma perspectiva europeia, teve o cuidado de envolver a dinâmica sistêmica no conjunto de elementos que condicionam a mudança de papel e alterações de expectativas. Dessa maneira, a linguagem permitiu gerar percepções externas sobre o reconhecimento da posição social do ator, ou seja, de uma forma relacional (Harnisch, 2011).

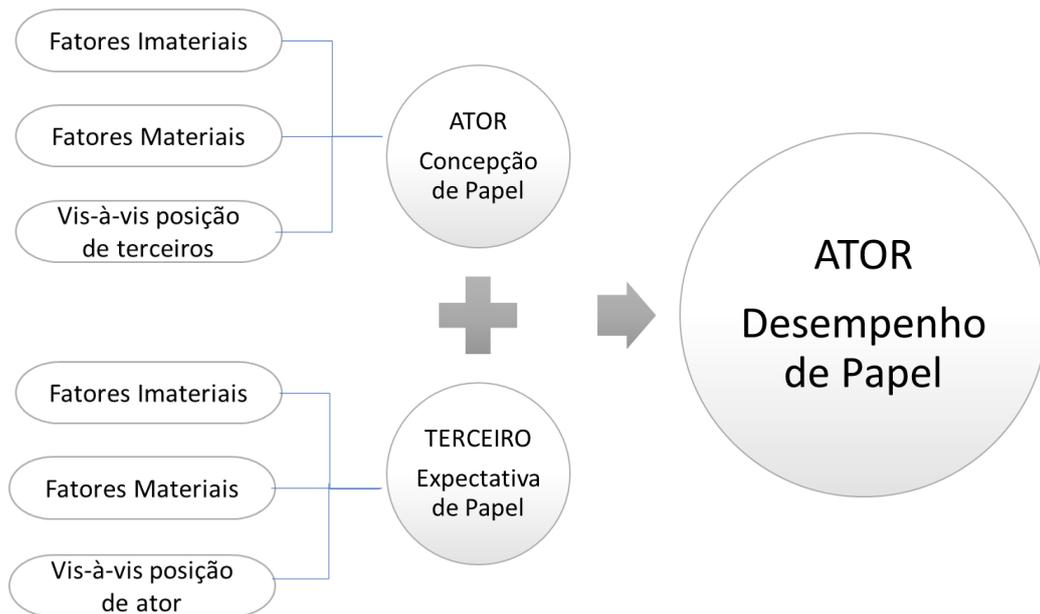
Considerada uma teoria de médio alcance, pode-se dizer que a *Role Theory* está mais alinhada com os princípios da abordagem intelectual do construtivismo social (Breuning, 2011). O construtivismo é uma abordagem teórica nas RI que enfatiza o papel das ideias, normas e construções sociais na formação da política internacional. Enquanto a *Role Theory* transpõe diferentes níveis de análise (individual, estadual, sistêmico), gera entendimentos sobre atribuições de significados, imagem e crenças de grupos e ainda reforça a interação entre estrutura e agente (Thies, 2009). A *Role Theory*, segundo Thies e Breuning (2012), é uma vertente teórica capaz de servir como recurso de síntese e integração para os estudos de Política Externa e RI. A sua capacidade de explicar o papel dos Estados por meio de seu comportamento de política externa no sistema internacional é uma das contribuições. Elementos ideacionais e a própria identidade dos atores internacionais são importantes fatores de análise para compreensão da política externa visto que influenciam no desempenho comportamental destes atores (Michalski & Pan, 2017). A teoria “fornece as ferramentas que permitem a investigação empírica sistemática da importância relativa do agente e da estrutura como determinantes do comportamento da política externa” (Breuning, 2011, p.16, tradução da autora).

⁶ Cf. Veja mais: <<https://kar.kent.ac.uk/55160/1/Role%20Theory.pdf>> e <<https://doi.org/10.3928/0022-0124-19980501-05>>

Para os estudos das RI, portanto, a *Role Theory* traz uma contribuição em nível comportamental da política externa e abrange em sua análise tanto as capacidades materiais do Estado (recursos militares, tecnológicos, económicos) quanto às percepções dos tomadores de decisão baseadas em valores, crenças e ideais para a compreensão da estrutura internacional (Breuning, 2019), como observado na Figura 4.

Figura 4

Quadro Teórico da Role Theory



Fonte: Adaptado de Harnisch (2011) pela autora

Diante desta lógica, o papel é o elemento central da discussão teórica que interconecta variadas dimensões, a saber, a autopercepção (ego), as expectativas de terceiros (alter) e o desempenho dos atores. Sendo assim, o presente capítulo tem por objetivo apresentar a conceptualização teórica destas três principais dimensões, nomeadamente, a concepção de papel (*role conception*), a expectativa de papel (*role expectation*) e o desempenho de papel (*role performance*) que contribuem para esta pesquisa como referenciais para o entendimento do papel da UE no quadro de segurança do Atlântico Sul.

1.1 Dimensão Ego: Concepção de Papel

No domínio do estudo de Política Externa, os primeiros trabalhos a empregarem a base teórica da *Role Theory* estiveram focados sobretudo no ego dos papéis estatais e na autoconcepção da sua posição social (Holsti, 1970; Walker, 1979; Wish, 1980). A noção de ‘concepção de papel’ teve início principalmente com o trabalho de Holsti (1970) que classificou e tipificou diferentes concepções de papel nacional por meio da codificação de declarações de formuladores de políticas de mais alto nível (Presidentes, Primeiros-Ministros e Ministros das Relações Exteriores). Os papéis listados (líder regional, protetor, mediador, aliado, etc) foram delineados conforme o substrato de valores domésticos, da herança cultural dos países e da compreensão do ‘ego’ referente à imagem de suas posições e funções no sistema internacional (Breuning, 2011). A concepção de papel define-se, segundo Holsti (1970), pelas:

“próprias definições dos formuladores de políticas sobre o tipo geral de decisões, compromissos, regras e ações adequadas ao seu estado, e das funções, se houver, que seu estado deve desempenhar continuamente no sistema internacional ou em sistemas regionais subordinados. É sua “imagem” das orientações ou funções apropriadas de seu estado em relação ao ambiente externo ou dentro dele” (p. 245–246, tradução da autora).

A concepção de papel está fortemente vinculada a um caráter inter-relacional. A interação entre os atores influencia a construção da autoconcepção de papel do Estado (Breuning, 2019). A dimensão ego é determinada tanto pela percepção do próprio ator sobre sua posição em relação ao papel de terceiros (ego), quanto pelas expectativas de atores externos (alter). Os papéis refletem entendimentos subjetivos e auto-visões políticas de um ator sobre qual deve ser o seu comportamento apropriado, levando em conta tanto o contexto em que está inserido como as percepções externas (Chatin, 2016). Ademais, os papéis podem fortalecer o senso de identidade dos Estados (Duggan, 2017). A concepção de papel revela a ‘intenção’, os ‘motivos’ e o ‘significado de ação’ do ator (Aggestam, 2006, p.19). Posto isto, a manifestação de papéis globais e regionais podem diferir para um mesmo ator (Breuning, 2019) e as expectativas que expressa de si mesmo apontam para suas responsabilidades e obrigações de política externa.

Note-se ainda que a concepção de papel é moldada a partir de elementos intangíveis (ideacionais) e tangíveis (materiais). A herança cultural, a experiência histórica e as tradições de um

ator influenciam na definição da sua auto-imagem perante o sistema internacional. Inclusive, construída ao longo dos anos através de narrativas históricas, a identidade impulsiona expectativas domésticas que interferem na tomada de decisão dos formuladores de política externa. Interesses, crenças, valores e normas internalizadas servem como base para orientar o comportamento que o ator aspira (Duggan, 2017). Sob uma perspectiva institucional, as próprias entidades regionais ou internacionais podem determinar papéis e gerar expectativas sobre determinado comportamento de membros e não-membros (Aggestam, 2006). Isto porque o conjunto de normas e regras internalizadas de uma instituição servem para “prescrever papéis comportamentais para os atores, além de restringir a atividade e moldar as expectativas” (Keohane, 1988, p.383, tradução da autora).

Do mesmo modo, a disposição de capacidades materiais de um ator também influencia a autopercepção da sua posição social no meio internacional. O arsenal militar, o potencial económico, a posição geográfica e o tamanho de um Estado são fatores de peso na construção da auto-imagem do ator. Holsti (1970), por exemplo, expõe que Estados que se viam na posição de não-alinhados durante o período da Guerra-Fria sabiam das suas condições socioeconómicas e capacidades limitadas. Na mesma linha de raciocínio, Chatin (2017) retrata a autopercepção do Brasil quanto ao seu papel de mediador e *soft power* no meio internacional devido à sua considerável dimensão socioeconómica, mas também pela sua capacidade militar limitada e pela sua posição geográfica que se caracteriza por estar numa região quase sem intensos conflitos e guerras.

Quanto maior a clareza da autoconcepção de papel, maior é a previsibilidade do comportamento do ator (Thies, 2009). No entanto, os atores podem ao mesmo tempo assumir posições sociais ou receber atribuições de papéis por terceiros. Isto porque os papéis correspondem a um “conjunto de expectativas comportamentais ligadas a uma posição” (Sluss, Dick & Thompson, 2011, p.04, tradução da autora) que estão sujeitos a negociação. Os papéis egocêntricos são aqueles em que o ator alcança uma certa posição social por autoidentificação e consciência de suas funções no sistema global. Enquanto os altercêntricos afirmam que o papel assumido é condicionado pela atribuição de papéis resultantes das percepções externas (Mehemtcik & Belder, 2018). Assim, o impacto que a política externa de um ator (ego) pode gerar sobre os outros atores (alter) está inter-relacionado com a forma como a ação é recebida e interpretada pelo ator (Wehner, 2014).

Logo, o estudo das concepções de papel é fundamental para as RI, pois fornece “amplas diretrizes de política externa, e estão em constante necessidade de reafirmação e/ou modificação para refletir as mudanças nas circunstâncias” (Maull, 2018, p.89, tradução da autora). A análise das concepções de papel traz consigo um entendimento sobre as decisões e ações da política externa de

um ator ao interligar percepções de identidade do agente com o seu comportamento de política externa. Compreender a concepção de papel permite conhecer melhor a “orientação para a ação” de um ator (Aggestam, 1999, p.01, tradução da autora), ou seja, fornece informações sobre as motivações e valores subjacentes que orientam o comportamento de um agente no cenário internacional, permitindo que os demais antecipem suas decisões de política externa. As concepções de papel podem ser extraídas da linguagem que operacionalizam as normas e os valores sobre o comportamento esperado de política externa.

1.2 Dimensão Alter: Expectativa de Papel

No domínio das RI, compreende-se cada vez mais a importância de englobar, na análise do desempenho de política externa dos atores, o estudo das percepções externas, ou seja, das expectativas de *outsiders* (Wehner, 2014). Segundo Combs e Freedman (2016, p.213, tradução da autora), o Eu (*Self*) é moldado “por nossas experiências com os outros e nosso senso de como esses outros nos percebem e respondem a nós. Somos moldados por suas respostas e expectativas”. Segundo esta lógica, o emprego da *Role Theory* explora muito bem a questão das expectativas e reações de *outsiders* que constituem fatores de interferência na construção das concepções de papel nacional. A teoria informa que, durante o processo de interação social, o *outsider* cria expectativas sobre o comportamento de política externa do ator. Sob variados contextos, os *outsiders* naturalmente atribuem e esperam/exigem do ator a execução de papéis específicos de acordo com as suas expectativas baseadas em normas e crenças, podendo constranger a autopercepção de papel do ator (Thies, 2009; Aggestam, 2006).

Tal como ocorre na formação da concepção de papel do ator, as expectativas de terceiros são “maleáveis e mudam através de um processo constante de interação e adaptação” (Delcour & Wolczuk, 2020, p.06, tradução da autora). O processo de socialização permite que o ator e os *outsiders* interajam e partilhem valores, princípios e preferências que podem influenciar na geração de expectativas um dos outros (Delcour & Wolczuk, 2020; Thies, 2009). Além disso, os *outsiders* também possuem suas próprias normas, cultura e tradições internalizadas que influem sobre a criação das suas percepções sobre o ator.

Qualidades intangíveis (materiais) de um ator são igualmente capazes de influenciar as impressões de terceiros quanto às expectativas do papel esperado, isto porque “as expectativas de outros Estados são guiadas em parte pelas avaliações da capacidade de um estado de agir” (Breuning,

2019, p.06, tradução da autora). A percepção de um *outsider* sobre um arsenal militar grandioso de um ator pode intimidá-lo e gerar expectativas contrárias ao papel aspirado pelo ator.

Nesse sentido, infere-se que as expectativas de terceiros constituem variáveis independentes no estudo de papéis e, portanto, são levadas em consideração na autoconcepção de papel do ator e na análise de seu comportamento de política externa. Por outro lado, as expectativas de terceiros não necessariamente determinam o tipo de papel assumido pelo ator (Thies, 2009). Dado que o processo de socialização viabiliza uma negociação de papéis atribuídos e assumidos, podendo resultar na confluência de valores, normas e princípios entre o ator e o *outsider* em suas respectivas funções sociais (Thies, 2012; Michalski & Pan, 2017). Isto é possível visto que a socialização permite que o *outsider* internalize “as regras comportamentais previamente definidas por uma comunidade” (Harnisch et al., 2011, p.13, tradução da autora).

O contrário também é válido. O papel do ator pode ser afetado tanto por papéis contrastantes (*counter-roles*) como por papéis complementares (*complementary roles*), em relação à posição social que assume (Harnisch et al., 2011; Mehemtcik & Belder, 2018). Ao invés de gerar convergência entre as percepções de papel, a socialização pode acarretar competição e contestação de papéis entre o ator e o *outsider*. Isto porque a socialização é igualmente um processo por onde gera “reconhecimento por status e posição no sistema internacional” (Michalski & Pan, 2017, p.612, tradução da autora). Os *outsiders* são elementos cruciais na validação e reconhecimento do papel assumido pelo ator, assegurando legitimidade ao ator por seu comportamento desempenhado no cenário regional ou global (Thies, 2009). Ademais, Biddle (1979, p.118, tradução da autora) explica que as expectativas são “modeladas a partir de injunções para o comportamento que foram enunciadas por outros, ou são estabelecidas pela observação dos comportamentos dos outros”. Do mesmo modo, Sarbin e Allen (1968) acrescentam que as expectativas de *outsiders* são consideradas projeções de deveres e obrigações para os atores que ocupam posições na estrutura social. Portanto, a interação entre o ego e o alter surge como um processo pelo qual o ator está sujeito a encontrar um papel ‘apropriado’ dentro da estrutura social, ou seja, aceitável por terceiros (Thies, 2009, p.08).

Assim como ocorre na concepção de papel, as expectativas de *outsiders* são extraídas por meio de elementos simbólicos identificados na linguagem e na ação. Por meio dos discursos de terceiros, é possível detectar expressões de reação ao desempenho comportamental de um ator (Biddle, 1979). Ao analisar as expectativas, descobre-se o impacto do desempenho de política externa do ator sobre as percepções de terceiros, assim como o seu comportamento e papel têm sido interpretados e validados pelos demais (Wehner, 2014). Posto isto, em variadas situações, as

expectativas também são fundamentais para integrar a análise do sucesso ou fracasso de política externa de um ator. Convém, no entanto, verificar se o ator considera as expectativas de *outsiders* como relevantes instrumentos de análise da própria condução de política externa apropriada (Delcour & Wolczuk, 2020). Ao mesmo tempo, focar no conhecimento de expectativas de terceiros pode também assegurar previsibilidade sobre os objetivos e comportamentos de política externa de *outsiders* (Elgstrom & Smith, 2006).

1.3 Desempenho de Papel

Além das percepções, a *Role Theory* traz em sua vertente teórica um conceito que analisa a maneira como um ator desempenha o seu papel. Isso inclui comportamentos, atitudes e valores que um ator exibe em relação às expectativas associadas ao seu papel. O desempenho de papel pode ser influenciado por vários fatores, como a identidade, as experiências de socialização, as capacidades materiais e o contexto em que o papel está sendo executado (Breuning, 2019). A sua abordagem, portanto, está focada na ação de política externa e reflete os traços das percepções do próprio ator e de terceiros (Aggestam, 2006). Logo, o desempenho de um papel pode ser alterado quando ocorrem mudanças nas expectativas de *outsiders* e na autoconcepção do ator (Dal & Ersen, 2014).

Os atores podem executar diversos papéis ao longo dos anos (Holsti, 1970). O número de papéis executados por um ator revela o seu grau de preparação para as exigências e atribuições do sistema e o quanto internalizado o ator está às normas da sociedade. Inclusive, se o tipo de papel assumido pelo ator está significativamente alinhado às características de sua identidade, maior é a sua dedicação ao desempenho deste papel (Thies, 2009). No entanto, o comportamento de política externa do ator pode ser transformado para se adequar às expectativas de terceiros.

Para isso, a natureza inter-relacional dos papéis deriva de um processo de socialização entre os atores ocorrida em fases de adaptação e/ou aprendizagem. Ao provocar mudanças nas estratégias e orientações à execução do papel, o ator passa pela fase de adaptação cujo objetivo do papel continua fixo, mas pode levar à transformação de seu papel e comportamento de política externa. Em contrapartida, quando a mudança recai sobre crenças, valores e elementos ideacionais, a transformação incide sobre a autoconcepção do papel social do ator, seu objetivo é alterado, caracterizando a fase de aprendizagem (Harnisch et al., 2011).

Em relação aos papéis atribuídos por *outsiders*, o ator pode decidir executá-los ou não. Ao negligenciar um papel prescrito para a sua política externa, o ator está contestando as percepções de

outsiders, acarretando uma diminuição na interação com a comunidade internacional. Inclusive, rejeitar um papel atribuído por terceiros pode sinalizar uma “lacuna social e material entre o papel que um estado busca para si e as expectativas que o grupo tem do papel atribuído” (Mehemtcik & Belder, 2018, p.03, tradução da autora). No entanto, o ator pode escolher desempenhar o papel social que lhe foi atribuído, alterando o seu significado em conformidade com seu interesse (Mehemtcik & Belder, 2018) por meio do recurso de *altercasting*. Este é uma prática de socialização (Thies, 2009) e convencimento que envolve a “manipulação consciente de seu próprio comportamento de papel para (re) moldar o papel de outro ator, presumivelmente um papel de contrapartida ou comensurável” (Harnisch et al., 2011, p.13, tradução do ator).

Em suma, a *Role Theory* fornece fundamentação teórica para entender como o comportamento de polícia externa dos atores é moldado por seus papéis sociais e de que forma está em constante interação com as expectativas internas e externas. Os atores não buscam simplesmente maximizar seus próprios interesses, seu desempenho é influenciado por normas, valores e expectativas sociais. Além disso, o papel de um ator não é fixo, pode mudar ao longo do tempo devido a sua natureza inter-relacional. Como resultado de vários fatores, a transformação de comportamento pode surgir devido às mudanças no ambiente internacional, na política doméstica ou nas próprias percepções do ator sobre sua posição social.

CAPÍTULO 2

As Dinâmicas de Segurança do Atlântico Sul

A região do Atlântico Sul tem ganhado cada vez mais relevância geoestratégica tanto na agenda dos países ao longo do seu perímetro, como na de potências extrarregionais (Guedes, 2012; Duarte, 2019a). A natureza complexa e dinâmica de segurança na região tem chamado atenção dos atores políticos devido aos seus interesses de crescimento económico e consolidação de sua posição como potência marítima global influente. Para compreensão dessas dinâmicas regionais, o presente capítulo também resgata conceptualizações evolutivas dos estudos de segurança marítima que abordam desde questões tradicionais de segurança quanto tópicos mais abrangentes do domínio marítimo, trazendo *insights* para uma melhor análise do papel de atuação da UE no contexto de segurança do Atlântico Sul.

Este oceano envolve aproximadamente 40.270.000 km² de área (Cope, 2020) segundo concepções geográficas e abriga enormes reservas de minerais, hidrocarbonetos e ainda uma rica biodiversidade de recursos naturais vivos. Sob uma boa gestão e governança sustentável, o Atlântico Sul pode contribuir consideravelmente para o crescimento azul global, para os desafios relativos à crise energética e à segurança alimentar e para o desenvolvimento de novos medicamentos e produtos oriundos da inovação e pesquisa científica oceânica. Todavia, este oceano é considerado cientificamente um dos espaços marítimos globais pouco mapeados, estudados e menos conhecidos (Miloslavich et al., 2011; Cope, 2020).

Convém mencionar que o Atlântico Sul não possui uma demarcação consensual nem universal sobre o seu perímetro. Em termos geográficos, o Atlântico Sul corresponde à faixa sul (abaixo) da linha do Equador que divide o Oceano Atlântico em dois espaços, o meridional e o setentrional. Contudo, a sua delimitação varia conforme as diferentes percepções estratégicas dos atores políticos. O Tratado de Washington, assinado em 1949, que deu origem à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), por exemplo, demarca o espaço do Atlântico Norte conforme o limite do Trópico de Câncer no paralelo 23°. Logo, todo o resto a meridional desse limite corresponde ao Atlântico Sul segundo a visão estratégica dos membros norte-americanos e europeus. Já sob a percepção brasileira, o Atlântico Sul remete a linha que vai desde o Amapá no Brasil até a Mauritânia na África Ocidental, contornando o arquipélago de Cabo Verde. Ao sul seu limite estende-se até o paralelo 60° que se refere ao Tratado da Antártida (1991) (Penha, 2011). Para muitos outros atores políticos, não há divisão entre Norte e Sul, mas sim um Oceano Atlântico uno. Em boa parte de seus discursos, representantes das instituições

comunitárias, por exemplo, usam o termo ‘Oceano Atlântico’ para elaborar e direcionar iniciativas estratégicas para esta região (European Union External Action Service, 2016; Conselho da União Europeia, 2014b).

No geral, o Atlântico Sul interliga três continentes, a América do Sul, a África e a Antártica, como mostra a Figura 5. Compreende vias de passagem estratégicas tais como o Estreito de Drake e a Rota do Cabo que impulsionam a conectividade entre os Oceanos Pacífico e Índico. Ademais, o oceano envolve ilhas e arquipélagos geoestratégicos como o Arquipélago de São Pedro e São Paulo, a Ilha da Trindade, o Atol das Rocas, Fernando de Noronha e o Arquipélago de Martim Vaz que ficam mais próximas à costa brasileira (Viegas Filho, 2016) e os arquipélagos de Cabo Verde, São Tomé e Príncipe próximos à costa africana. Já as ilhas Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Ilha Gonçalo Álvares (*Cough Island*), Malvinas (*Falklands*), Geórgia do Sul, Sandwich do Sul e Órcadas do Sul constituem territórios ultramarinos britânicos que servem de bases logísticas e militares (Dodds, 2012).

É neste oceano também onde se encontram as Bacias de Santos, Espírito Santo, Campos (Brasil), Orinoco (Venezuela), Cabinda (Angola) e o delta Níger (Nigéria) relevantes para a produção de petróleo e gás natural. O Atlântico Sul também abriga uma das regiões de maior atenção atualmente localizada na costa ocidental africana, o GoG. O GoG também não apresenta consenso sobre seus limites geográficos e é delimitada conforme a perspectiva estratégica dos atores políticos. De acordo com a delimitação geográfica, o GoG compreende o limite a oeste pelo meridiano que passa no Cabo Palmas (Libéria) e o paralelo do Cabo Lopez (Gabão). Enquanto na perspectiva da Organização Marítima da África Ocidental e Central (OMAOC), assim como da UE, as iniciativas de segurança marítima no GoG se estendem de Senegal a Angola (Rodrigues, 2014). Já a interpretação estratégica da Comissão do Golfo da Guiné (CGoG) considera a extensão que vai da Nigéria ao sul de Angola (Comissão do Golfo da Guiné, 2021).

Figura 5

Mapa do Atlântico Sul



Fonte: On the World Map (2023)

Historicamente, o Atlântico Sul se tornou a principal via de comunicação quando houve a consolidação do império ultramarino português a partir do século XV. A mentalidade expansionista, em conjunto com o desenvolvimento tecnológico, viabilizou a navegação e a abertura do Oceano Atlântico para trocas comerciais e aquisição de novos territórios ultramarinos. Por consequência, o Atlântico Sul se tornou uma rota marítima de destaque para o comércio de escravos, de matérias-primas e de insumos agrícolas realizado entre as metrópoles europeias e suas colônias na América e África (Thompson, 2012). A partir do século XVIII, a Grã Bretanha fortaleceu a sua presença naval e de embarcações da marinha mercante neste espaço oceânico, impulsionando ainda mais a valorização do Atlântico Sul como via estratégica para o crescimento industrial através da sua expansão marítima (Luís, 2015). Assim, os britânicos consolidaram cada vez mais sua presença no Atlântico Sul por meio

do controle de rotas estratégicas, estreitos, utilização de portos e aquisição de ilhas para suas bases navais (Penha, 2011).

Mais tarde, o século XX caracterizou-se pela ascensão norte-americana no cenário da política internacional como potência global, influenciando na queda do império britânico e conseqüentemente na desvalorização do Atlântico Sul. Isso porque o desenvolvimento das relações políticas, comerciais e econômicas passaram a se concentrar no Atlântico Norte e outras rotas marítimas começaram a ter maior proeminência, como o canal de Suez e do Panamá, reduzindo a relevância do Atlântico Sul (Luís, 2015). A posição secundária deste oceano permaneceu durante o período das duas Grandes Guerras e no contexto de Guerra-Fria. No geral, esta região marítima continuou servindo como uma via de fornecimento de matérias-primas aos países desenvolvidos e como espaço para operações estratégicas secundárias das grandes potências (Penha, 2011). A União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), por exemplo, ameaçava obstruir as linhas de comunicação marítima de petróleo e matérias-primas que passavam pelo Atlântico Sul e abasteciam as economias ocidentais como parte de sua estratégia de 'guerra de recursos' (Bartolomé, 1997; Viegas Filho, 2016). Ademais, na concepção das potências tradicionais, o Atlântico Sul se tornou um "vazio de poder" pelo seu *status* marginalizado e por nenhum país sul-atlântico emergir como um ator de influência na região (Penha, 2011; Luís, 2015, p.81).

Embora a região tenha se envolvido ocasionalmente nas tensões geopolíticas internacionais, o Atlântico Sul ainda é percebido como um oceano pacífico por não servir como palco principal das grandes guerras tradicionais. Como complementa o Almirante brasileiro Eduardo Bacellar Leal Ferreira, "hoje não há oceano mais pacífico que o Atlântico Sul [...] é o único oceano onde as grandes potências não têm navios de guerra" (El País, 2015, para. 5, tradução da autora). Este entorno marítimo é ainda caracterizado por sua heterogeneidade. As diferenças políticas, econômicas e culturais estão muito mais evidentes entre os Estados do Atlântico Sul do que os do Atlântico Norte que se mostram mais homogêneas, o que resulta numa maior complexidade de segurança (Richardson, De la Gorce & Saint Salvy, 2012).

Embora essa percepção de 'passividade' crie maiores oportunidades comerciais e econômicas diante da liberdade de navegação, da facilidade de instalações portuárias e de atividades pesqueiras, outras características deste espaço marítimo também têm impulsionado a revalorização do Atlântico Sul. As descobertas das camadas de pré-sal em 2006, a existência de depósitos *offshore* ainda não explorados e a presença de uma biodiversidade rica tem chamado atenção de potências regionais e globais, principalmente no âmbito do crescimento azul. Contudo, em paralelo a essa crescente

valorização, a região tem estado mais vulnerável às ameaças à segurança marítima. A natureza assimétrica e transnacional destas ameaças predomina na região, como o aumento de episódios de pirataria, assaltos à mão armada, tráfico de drogas, pessoas e armas por via marítima, atividades de pesca irregular, exploração insustentável de recursos, degradação ambiental e algumas disputas territoriais marítimas.

Este capítulo, portanto, tem por objetivo focar nas dinâmicas de segurança do Atlântico Sul sob uma análise abrangente. A primeira seção apresenta uma ampla literatura sobre a evolução dos estudos de segurança marítima que integram a base do conhecimento desta pesquisa. Em seguida, relevantes estudos retratam a dimensão valorativa do Atlântico Sul e suas oportunidades económicas e comerciais derivadas das reservas minerais e energéticas da região. Já a terceira seção identifica as vulnerabilidades deste oceano, expondo os principais desafios à segurança marítima das últimas décadas. Por fim, a quarta seção descreve as iniciativas estratégicas desenvolvidas por países e organizações sul-atlânticas, individualmente e em colaboração com outras potências extrarregionais, para lidar com as problemáticas de segurança e os decorrentes desafios.

2.1 A Evolução dos Estudos de Segurança Marítima

Na área das RI, os estudos de segurança marítima são relativamente recentes. O termo 'segurança marítima' foi inserido na agenda da política internacional na década de 1990 e sofreu uma evolução significativa nos últimos anos. Este campo de estudos desenvolveu-se em resposta às mudanças nas ameaças à segurança e à crescente importância do comércio e do transporte marítimo (Germond, 2014). A evolução da segurança marítima levou a uma compreensão mais abrangente dos desafios enfrentados pelo domínio marítimo e resultou no desenvolvimento de novas estratégias e políticas. Este campo do conhecimento é de importância crítica para salvaguardar a economia mundial, o comércio e a infraestrutura de transporte e para promover a sustentabilidade ambiental e a estabilidade social nas comunidades costeiras.

Anteriormente, os estudos de segurança marítima estavam concentrados principalmente em questões tradicionais de segurança do poder naval e na competição estratégica entre os Estados. Até o final da Guerra Fria, a abrangente concepção de segurança marítima que existe hoje não era conhecida pela comunidade internacional. Naquele período, pronunciava-se segurança do domínio marítimo, literatura submetida à subárea dos estudos estratégicos da geopolítica clássica (Mahan, 1890; Corbett, 1911; Spykman, 1942). O uso político e estratégico dos mares tinha como enfoque o alcance da

supremacia naval e a projeção de poder marítimo (*seapower*), altamente dependente da geografia uma vez que aparecia “a serviço da estratégia de política externa” (Baracuhy, 2021 p.20). Sendo assim, a busca pelo controle e acesso a espaços geográficos estratégicos constituíam parte dos objetivos marítimos principais dos Estados para garantir a prosperidade econômica e a segurança nacional (Owens, 2015).

Inclusive, os geopolíticos entendem que o senso político da geografia está vinculado às dinâmicas de poder (Baracuhy, 2021). À medida que a modernização naval era impulsionada, novos locais de recursos naturais eram descobertos e a geografia se destacava na agenda das questões estratégicas. Ao mesmo tempo, crescia o acirramento da competição entre potências marítimas e continentais e surgiam novas configurações de poder (Wu, 2018).

Desde então, os oceanos passaram a ser percebidos como um ambiente de rivalidade político-militar e uma via por onde era possível projetar poder marítimo (*seapower*). As visões geoestratégicas marítima e naval da época eram moldadas por *insights* da lógica realista. O sistema internacional é descrito como um cenário constante de luta pelo poder (Morgenthau, 1957). A configuração de poder do sistema impacta na ordem internacional do mar e interfere nas mudanças de percepção de ameaças e no desenvolvimento da capacidade tecnológica naval (Bekkevold & Till, 2016). A partir dos mares, os Estados exploram novos meios de maximizar o poder.

Além disso, orientadas pelo princípio da segurança nacional, as potências marítimas estavam focadas em preservar a existência do Estado por meio do fortalecimento da sua estratégia naval e poder marítimo (*seapower*). Dado que a mentalidade realista era a dominante e a que direcionava os Estados a implementarem uma defesa nacional em mar como resposta a potenciais guerras interestaduais e disputas militarizadas. Durante a Guerra Fria, por exemplo, as superpotências temiam ter as suas principais linhas de comunicação marítimas obstruídas pelo adversário (Bartolomé, 1997), delegando às marinhas principalmente a função de defesa, escolta e dissuasão regional (Germond, 2015).

Além disso, obter o comando do mar nesse período se tornava cada vez mais limitado e temporário. O investimento em tecnologia naval possibilitou que os Estados conseguissem um alcance militar mais amplo (mísseis, torpedos, submarinos) sobre outras áreas marítimas. E diante de uma possível escalada de tensões militares, a comunidade internacional manifestou a importância de adotar regulamentações político-jurídicas que restringissem o livre uso do poder marítimo (Till, 2009). Nesse momento, ideias e princípios liberais passam a direcionar questões da segurança do domínio marítimo.

Conferências e convenções sobre questões marítimas elaboradas no âmbito das Nações Unidas impulsionaram a propagação de inúmeros regimes internacionais que desde então contribuem com a formulação do direito internacional marítimo e com a construção de uma ordem marítima coletiva (United Nations, 1998). Segundo Klein (2011), a segurança marítima deve ser entendida como um interesse inclusivo e, portanto, partilhado pela comunidade internacional através da aplicação da lei no mar de forma a apoiar o uso comum e deter interesses individuais.

O pós-Guerra Fria significou, por um lado, a retração de um pensamento estatocêntrico e militar de segurança e, por outro, a expansão mais ampla da agenda de segurança internacional. A globalização e a crescente interdependência económica conduziram a um ambiente de vulnerabilidades cuja natureza das ameaças estavam cada vez mais interligadas. A dissolução da URSS, em 1991, representou o fim da rivalidade político-ideológica e da ameaça de competição militar com o ocidente. Todavia, o surgimento de desafios transfronteiriços de segurança passou a ocupar o nicho de preocupação global. Questões como imigração irregular, a poluição, conflitos étnicos, mudanças climáticas e o aparecimento de doenças revelaram que somente o uso dos estudos estratégicos fundamentado na lógica do poder militar não forneceria soluções eficazes (Łukaszuk, 2019).

Durante a década de 1990, os princípios marítimos fundamentaram-se na garantia da “segurança de vida, saúde e propriedade contra os riscos ambientais e operacionais associados à navegação” (Formela, Neumann & Weintrit, 2019, p. 286, tradução da autora). Estes princípios estão vinculados a uma das componentes básicas da segurança marítima, a “*maritime safety*”, que segundo Germond (2015, p.73), envolve iniciativas que visam a proteção do mar (*protecting the sea*) contra as degradações ambientais, as colisões de embarcações e acidentes com transporte de mercadorias perigosas, além de ações de busca e salvamento.

Mais tarde, nos anos 2000, a regularidade de atividades criminosas no mar salientou a atenção da comunidade global para o âmbito da segurança marítima. Os atentados terroristas contra os navios *USS Cole* (2001), o filipino *SuperFerry* (2004), o petroleiro francês *Limburg* (2002) e a intensificação de episódios de pirataria no estreito de Malaca e no Chifre da África (Germond, 2014; Bueger, 2015) causaram instabilidade à segurança internacional. Além disso, nota-se uma crescente atuação de criminosos não-estatais que se aproveitam da porosidade das fronteiras marítimas, da ineficiência de patrulhamento das rotas de comunicação, do desgaste dos serviços e agências marítimas de vigilância e da fraqueza da aplicação da lei no mar. Por essa razão, Estados e organizações internacionais implementaram ações no âmbito do que Germond (2015, p.73, ênfase da

autora) chama de “*securing the sea*”. Em outras palavras, são ações que têm por objetivo o combate às ameaças marítimas não militares e transnacionais e ao policiamento dos bens comuns globais.

Sendo assim, a segurança marítima, sob uma perspectiva liberal, pode significar a combinação de medidas preventivas e responsivas que visam a aplicação da lei e operações de defesa para proteger o domínio marítimo contra ameaças e práticas ilegais (Feldt, Roell & Thiele, 2013). O compromisso com a proteção de rotas marítimas de comunicação “é mais do que nunca vital para a estabilidade, crescimento económico e desenvolvimento em todo o mundo”, segundo Bekkevold e Till (2016, p.03, tradução da autora). Além disso, a natureza multifacetada e holística da segurança marítima exige o envolvimento de entidades de setores internacional, público e privado, para garantir a liberdade de navegação dos mares, a facilidade do comércio marítimo e a boa governança no mar (Feldt, Roell & Thiele, 2013).

A segurança marítima evoluiu ao ponto de abranger uma diversidade de vertentes interdisciplinares e setoriais. A segurança marítima contempla princípios da segurança nacional que remetem ao campo tradicional da estratégia, defesa e projeção de poder naval interligadas às funções de dissuasão e vigilância em mar (Mahan, 1890; Corbett, 1999, Till, 2009). Ao mesmo tempo, a segurança marítima pode estar vinculada à ideia de garantir o bem-estar do ecossistema marinho e o desenvolvimento económico de seu país. Portanto, questões voltadas para a gestão sustentável de recursos, para a poluição marinha, pesca predatória, derramamento de substâncias nocivas ao mar são colocadas como preocupações da agenda de segurança (Feldt, Roell & Thiele, 2013; Bueger, 2015). Inclusive, a segurança humana é abrangida pelo domínio da segurança marítima quando se expressa em proteção de comunidades costeiras, ações de busca e salvamento em mar e combate a todas as atividades de criminalidade marítima que ameaçam a vida humana (por exemplo, o sequestro, assaltos à mão armada, pirataria, contrabando de imigrantes, tráfico de pessoas por via marítima) (Bueger, 2015).

Ainda assim, a segurança marítima não pode ser compreendida dissociadamente das eventualidades em terra. Muitas das causas dos desafios marítimos se originam da instabilidade em terra, como ações de corrupção, má governança estatal e atuação de organizações criminosas (Klein, 2011; Accord, 2017). A configuração de segurança do domínio marítimo é dinâmica e complexa simultaneamente, o que abre espaço para riscos e ameaças que transcendem os limites geográficos e as competências do Estado. Logo, exige-se da comunidade internacional medidas de natureza transnacional e interjurisdiccional para lidar com esses desafios marítimos (Bueger & Edmunds, 2017).

Sendo assim, até o momento, o conceito de segurança marítima não apresenta uma definição clara e universal. É ainda considerada uma “*buzzword*” (Germond, 2014, p.137), em virtude da sua natureza imprecisa e ambígua de significado que varia de acordo com a percepção estratégica dos atores. Sob um viés construtivista, as narrativas e discursos de atores políticos de maior voz no sistema internacional podem criar ou moldar a percepção de ameaças marítimas. Essa indefinição pode levar a interesses políticos e entendimentos subjetivos divergentes. O conceito de segurança marítima, portanto, pode ser facilmente manipulado para esconder interesses geopolíticos (Bueger, 2015).

Posto isto, as subseções seguintes trazem relevantes conceitos e abordagens numa escala evolutiva dos estudos de segurança marítima que analisam a transformação dos objetivos estratégicos, da natureza das ameaças, do poder marítimo e do quadro de regulamentação internacional.

2.1.1 A Conceptualização do Poder Marítimo (*Seapower*)

Dentro das vertentes de discussão dos estudos de segurança marítima, o poder marítimo (*seapower*) surge como um conceito central. Este contempla uma abrangência do ambiente marítimo, incluindo não só características físicas do oceano, como também o comportamento de atores em mar e a emergência de potenciais ameaças. Este conhecimento é essencial para formuladores de políticas, planejadores militares e oficiais navais na tomada de decisões, no desenvolvimento de estratégias marítimas e na implantação de forças navais (Till, 2009). Ao compreender o papel do poder marítimo nas relações internacionais, os formuladores de políticas podem antecipar e responder melhor ao comportamento de outros Estados em contextos de crises marítimas.

No geral, os estudos do poder marítimo referem-se à análise do uso dos poderes naval e marítimo de um Estado para projetar sua influência e proteger seus interesses no cenário internacional. Logo, envolve examinar aspectos estratégicos, operacionais e táticos de operações militares marítimas, mas também fatores políticos, económicos e culturais que moldam as práticas e políticas marítimas. Essa subseção explora uma ampla literatura que vai desde os estudos tradicionais de estrategistas navais (Mahan, 1890; Corbett, 1911) até abordagens de autores contemporâneos (Till, 2009) de forma a traçar a evolução do conceito de poder marítimo.

Alfred Thayer Mahan foi um estrategista naval americano que escreveu sobre a relevância do papel do poder marítimo (*seapower*) nas relações internacionais e na obtenção do comando do mar. Na sua clássica obra ‘*The Influence of Sea Power upon History (1660-1783)*’, publicada no final do

¹ Palavra da moda

século XIX, Mahan (1890, p.141, tradução da autora) argumenta que um Estado pode exercer influência global quando detém do “controle do mar pelo comércio marítimo e pela supremacia naval”. Para o autor (1890), o mar representa uma via logística por onde o comércio deve ser fomentado e, ao mesmo tempo, um espaço que está aberto para a aproximação de inimigos. Por essa razão, o estrategista (1890) afirma que o comando do mar é crítico para o comércio e que o poder naval pode ser usado para proteger as rotas marítimas, estabelecer bases navais no mundo e projetar força em tempos de guerra. Nota-se ainda que a sua noção de comando marítimo deriva de um pensamento estratégico terrestre que expressa ‘conquistas geográficas’ da superfície marítima. Especialmente, em em um período centrado na expansão europeia de impérios por meio de oceanos e investimento em tecnologia naval. Portanto, aquele que domina as linhas de comunicação marítimas e que dispõe de uma força naval capaz de ameaçar os interesses económicos e comerciais do inimigo por meio de uma batalha decisiva exerce o poder e a influência absoluta sobre o mar. Além disso, Mahan (1890) incentiva a construção de uma marinha grande e moderna para garantir a segurança e a prosperidade dos Estados.

Mais tarde, o geoestrategista britânico do final do século XIX, Julian Stafford Corbett, ficou renomado pela obra ‘*Some Principles of Maritime Strategy*’, em que contraria boa parte das reflexões de Mahan. Para Corbett (1911), é incoerente alegar que os objetivos comerciais e militares de um Estado só são alcançados através do comando absoluto das rotas marítimas e pela destruição total do poder naval inimigo (Latham, 2020). O comando do mar, segundo Corbett (1911), é possível por meio do controle das comunicações marítimas. E embora esse controle estivesse constantemente em disputa, as estratégias marítimas são desenvolvidas para atender às especificidades de cada Estado. Nem todas as estratégias precisam envolver a destruição do poder naval inimigo já que o “único valor positivo que o alto mar tem para a vida nacional é como meio de comunicação” (Corbett, 1911 apud Janick, 2019, p.35). Nesse sentido, os Estados se concentram em obter o controle do mar de maneira temporária e local, implementando uma estratégia marítima que busca garantir a liberdade de navegação e o livre trânsito de mercadorias através do poder marítimo (Latham, 2020).

Esta noção de comando do mar de Corbett (1911) é reforçada, mais tarde, pelos estudos do contemporâneo historiador naval britânico, Geoffrey Till (2009), ao complementar que:

“O valor de comandar o mar não está em sua conquista ou posse física - uma ideia que só faz sentido na guerra terrestre - mas no uso que pode ser dado ao comando do mar. Se a estratégia

marítima é sobre o uso do mar, então comandá-la significa que você pode usá-lo para seus propósitos e evitar que o inimigo o use para os seus” (p.145-146, tradução da autora).

Em paralelo a esta lógica de controle do mar via poder marítimo, os Estados passam a incorporar em suas estratégias o elemento da negação do mar. O controle e a negação não são variáveis mutuamente exclusivas. A negação resulta numa ação de “impedir parcial ou totalmente o uso do mar pelo inimigo para fins militares e comerciais” (Vego, 2018, p.18, tradução da autora). O conceito de negação está mais alinhado à noção de defesa da costa e, portanto, refere-se também à proteção dos recursos marinhos. Por meio do seu poder marítimo, um Estado pode aplicar a estratégia de negação do mar para impedir que o inimigo use o mar para seus próprios fins, negando-lhes o acesso a áreas marítimas importantes, interrompendo suas linhas de abastecimento e atacando seus navios. Normalmente, as potências marítimas aplicam a estratégia de negação no contexto de suas águas jurisdicionais de forma a fortalecer a regulação sobre o acesso à sua ZEE. Essa prática se estende ao que os autores Behr, Aaltola e Brattberg (2013, p.04, tradução da autora) chamam de “territorialização dos mares”. Os Estados passam a reivindicar controle soberano sobre as águas e recursos dentro de determinadas áreas marítimas, com direitos exclusivos para explorar os recursos naturais e exercer controle sobre todas as atividades nesta zona.

Para o emprego eficiente do poder marítimo na obtenção do controle do mar, também exige-se do Estado a elaboração de uma estratégia marítima coerente. A visão de Mahan (1890) para o desenvolvimento de uma estratégia marítima foca em um conjunto de doutrinas navais que impulsionam uma marinha forte e moderna para proteger o comércio de um Estado, manter sua influência global e garantir sua integridade territorial. Para Mahan (1890), a estratégia marítima deve incentivar a obtenção de um navio de guerra poderoso para comandar os mares e rotas marítimas e defender os litorais do Estado. Também se refere à relevância de estabelecer em várias áreas do mundo bases navais estratégicas e estações de carvão para a projeção de influência do Estados. E como uma maneira de manter o seu poder naval grandioso, a estratégia deve também garantir uma marinha mercante robusta para a produção de riqueza através do comércio internacional.

Corbett (1911) partilha da visão de que uma estratégia marítima bem elaborada é a chave para manter o poder marítimo. No entanto, o geoestrategista britânico contribui para uma perspectiva mais ampla da estratégia marítima ao conciliar elementos de ambas esferas naval e marítima. Para o autor (1911), além do espectro das forças militares (naval), a estratégia marítima deve envolver um leque mais abrangente de aspectos relacionados às questões políticas, logísticas, económicas,

geopolíticas, sociais e diplomáticas (Violante, 2015). Cobertt (1911) menciona uma estratégia marítima que incentiva o uso da força naval em combinação com outros recursos de poder não militares. O papel de uma marinha não deve ser resumir em batalhas no mar, mas apoiar a estratégia nacional mais ampla, controlando as rotas marítimas, protegendo o comércio e projetando poder em terra quando necessário.

Mais tarde, essa visão abrangente de estratégia marítima para implementação do poder marítimo é reforçada por autores contemporâneos. A estratégia marítima não deve apenas tratar de fazer uso de forças navais ou avaliação de uma estratégia naval, mas se manifestar com o objetivo de “direcionar os recursos marítimos para atingir os objetivos políticos exigidos” (Grove, 1990, p.52, tradução da autora) e controlar “atividades humanas no mar” (Germond, 2015, p.49, tradução da autora).

Pode-se afirmar que até o período da Guerra Fria, a concepção de poder marítimo se manteve baseada numa visão limitada do uso do mar (Richmond, 1934; Booth, 1977). O fortalecimento do poder marítimo de um Estado é impulsionado para promover a livre passagem de bens e pessoas em mar e a exploração de recursos económicos através da aplicação de forças navais (Booth, 1977).

Ao mesmo tempo, o poder marítimo está condicionado a diversas variáveis, sejam elas, geográficas, económicas, políticas e militares. Ao analisar o poder marítimo de um Estado, Mahan (1890) percebeu que alguns fatores podem influenciar seu desenvolvimento. Um deles está relacionado aos atributos naturais os quais um Estado está sujeito, como sua posição geográfica, extensão territorial e conformação física (recursos naturais, relevo, clima, fronteira). Igualmente, o carácter da população e de governo também influem sobre o poder marítimo.

Uma localização geográfica estratégica é aquela que dispõe de fácil acesso às rotas marítimas para fins comerciais e para a projeção ofensiva de forças navais. O tamanho da costa e a qualidade dos portos naturais também dizem muito sobre a vocação marítima de um Estado. Isso porque o volume de portos profundos e saídas de rios navegáveis contam como elementos favoráveis ao poder marítimo. Contudo, a extensão da costa só pode ser vista como vantajosa quando o tamanho da população é relativamente proporcional. Além disso, a mentalidade e a cultura estratégicas da população devem estar orientadas para as atividades comerciais marítimas e a produção naval (Baracuhy, 2021; Mattos & Carvalho, 2022). O mesmo se aplica ao tipo de governo e às instituições políticas estabelecidas de um Estado. Um governo predisposto a aproveitar todo o seu potencial marítimo e naval assim como “a canalização da política para a fomentação do poder naval deveria ser a principal preocupação do governo” (Violante, 2015, p.235).

Embora o poder marítimo esteja intimamente vinculado a um conjunto de práticas e instrumentos aplicados em mar, episódios marítimos podem influenciar direta ou indiretamente os resultados em terra (Corbett apud Mattos & Carvalho, 2022). O uso do poder marítimo de um Estado, segundo Gray (1994), pode ter implicações em terra como parte de sua estratégia marítima para alcançar objetivos políticos. A estratégia de ‘guerra de recursos’ usada pelas superpotências durante a Guerra Fria resultou no uso do poder marítimo para obstruir as linhas de comunicação marítima do adversário, afetando consideravelmente as questões econômicas e sociais em terra. Isso porque o poder marítimo, segundo Till (2009), abrange duas dimensões de recurso, o tangível e o intangível. A sua natureza de poder envolve ativos navais (materiais) e marítimos concentrados no arranjo da guarda costeira, navegação mercante, indústria naval, pesca, construção naval e marinha.

Ao mesmo tempo, o poder marítimo traz em sua natureza uma dimensão intangível que é a sua “capacidade de influenciar o comportamento de outros pelo que se faz *at ou from the sea*” (Till, 2009, p.21, tradução e ênfase da autora). Através do poder marítimo, os Estados conseguem influenciar um leque de questões políticas, normativas, econômicas e comerciais de terceiros ao fazer uso do mar. Os Estados podem obter controle sobre rotas marítimas estratégicas e recursos naturais, consolidar sua presença naval e promover espaços de cooperação e diálogo multilateral com o emprego do poder marítimo (Germond, 2015), repercutindo os efeitos em terra. As capacidades marítimas de um Estado e sua disposição em projetar poder por meio de sua marinha podem ter uma influência significativa em seu comportamento e no comportamento de outros Estados (Till, 2009).

Por fim, estudiosos da segurança marítima (Germond, 2015; Booth, 1977; Grove, 1990) se referem também à relevância do poder marítimo na projeção de segurança e poder de um Estado. As potências marítimas têm-se concentrado em atuar cada vez mais em áreas distantes de suas fronteiras. Estas potências vinculam a sua condição de segurança interna à estabilidade além de suas fronteiras marítimas e lidam com ameaças e crises em seu estágio inicial em outras partes do mundo com o discurso de assegurar a sua própria segurança. Esta prática se baseia numa lógica estratégica preventiva de Estados para justificar suas ações de intervenção em outras partes do mundo, utilizando tanto de elementos tradicionais marítimos de *hard power* quanto *soft power*. A projeção de segurança além de suas fronteiras por meio do poder marítimo viabiliza também a difusão de normas e princípios de um ator e serve como uma estratégia de “intervir para prevenção e gestão de crises (ou mesmo para reforçar a paz)” (Germond, 2015, p.56, tradução da autora).

No âmbito do poder marítimo, a projeção de influência pode ocorrer por meio do poder naval de um Estado. De acordo com Booth (1977) e Grove (1990), as marinhas exercem diversas funções

essenciais que corroboram o desenvolvimento do poder marítimo. Uma delas é a função militar que corresponde ao papel tradicional das marinhas e a origem da sua formação e significado. O uso da força militar serve como um instrumento de ameaça real e material em situações de conflitos e crises marítimas. Para Booth (1977), em tempos de guerra, as marinhas cumprem sua função militar com o objetivo de estabelecer o equilíbrio de poder por meio de ações de dissuasão e defesa. Um excelente poder naval é capaz de deter a ação hostil, contribuir para a estabilidade marítima local, proteger interesses em ZEEs e restabelecer a ordem marítima internacional. Já em tempos de paz, as marinhas cumprem funções militares com a finalidade de projetar força. Nesse caso, apoiam operações de manutenção de paz internacional, intervenções e conseguem o controle sobre áreas marítimas estratégicas (Booth, 1977; Grove, 1990).

As marinhas também podem exercer a função policial ao “manter autoridade dentro das fronteiras marítimas do Estado” (Booth, 1977, p.85, tradução da autora) igualmente conhecida por função constabular (Grove, 1990). Nesse caso, as marinhas assumem a responsabilidade de guarda costeira para garantir a soberania, a aplicação da lei, a proteção e exploração dos recursos sobre suas águas jurisdicionais. A força naval detém o compromisso de manter a boa ordem no mar, evitando a presença de organizações e atividades criminosas como a pirataria, a pesca irregular, o contrabando de drogas, armas e pessoas e a poluição do meio marinho. A função policial envolve também elementos de *nation-building* ao contribuir para a segurança interna e para o desenvolvimento econômico-social de um Estado (Booth, 1977).

Por fim, as marinhas podem exercer uma função diplomática ao “apoiar a política externa sem o emprego efetivo da força” (Booth, 1977, p.85, tradução da autora), comumente conhecido como ‘mostrar a bandeira’ (*showing the flag*). As marinhas fortalecem relações entre seu país e aliados ao realizarem exercícios militares conjuntos, ao oferecerem ajuda externa para governos locais por meio de suprimentos e recursos materiais, logísticos e de capacitação ou até mesmo ao atuarem em áreas de tensões de maneira preventiva e reativa. A natureza diplomática de uma marinha em relação a um parceiro visa contribuir para a vigilância marítima e com atividades de inteligência de forma a desencorajar intervenções de terceiros em áreas de aliados, contribuindo para a prática de negociação de política externa de um país (Booth, 1977).

Ainda através de sua função diplomática, as marinhas conseguem manipular a posição de barganha de terceiros num quadro de cooperação. As marinhas podem criar um grau de dependência naval em relação a estes aliados quando fornecem apoio de diferentes naturezas (por exemplo, material, capacitação, logístico, etc) e projetam demonstração de força. Essa lógica está alinhada à

noção de “diplomacia marítima persuasiva” de Le Mière (2014, p.12, tradução da autora) que considera a importância de uma marinha em sinalizar presença, capacidade e reconhecimento por meio do poder marítimo. Tanto Booth (1977) quanto Le Mière (2014) partilham da visão de que as marinhas através do seu papel diplomático são capazes de elevar a posição de um ator em um nível de reconhecimento e prestígio ao transmitir uma imagem de força naval poderosa.

Ao mesmo tempo, os autores Cable (1971) e Grove (1990) compreendem que a função diplomática das marinhas exige um certo nível de uso da força para se fazer influente no âmbito da negociação, desempenhando aquilo que se chama de diplomacia das canhoneiras (*gunboat diplomacy*). Esta prática refere-se à uma ação da marinha para intimidação por meio do uso ou ameaça de uso de força naval limitada, exercendo vantagem sobre a disputa de interesses em uma negociação. Essa função está muito próxima daquilo que Le Mière (2014, p.13) analisa por diplomacia marítima coercitiva.

Pode-se inferir que uma diplomacia marítima consiste em assegurar a “gestão das relações internacionais através do domínio marítimo” (Le Mière, 2014, p.07, tradução da autora). Parte desta gestão é realizada com o apoio das marinhas ao implementar atividades de cooperação, persuasão e/ou coerção. No que diz respeito à diplomacia marítima cooperativa, além das forças navais (marinha), participam também a guarda-costeira e as agências policiais marítimas para atuarem em operações de assistência humanitária, missões de resgate, resposta a desastres ambientais, visitas diplomáticas em portos de outros países e capacitação de forças locais. Nesse sentido, a diplomacia cooperativa é capaz de atrair aliados, aumentar a confiança de terceiros e projetar influência sobre outras regiões ao utilizar “ferramentas de atração, cooptação e inspiração” (Le Mière, 2014, p.11, tradução da autora).

Sendo assim, o poder marítimo (*seapower*) é um componente crítico das estratégias militar e marítima de um Estado, especialmente se tiver um litoral significativo ou depender fortemente do comércio internacional. O poder marítimo inclui um amplo leque de atividades, que envolvem desde a condução de operações navais para controlar rotas marítimas, proteger a navegação e projetar poder militar a partir do mar, como também práticas que garantem a aplicação de leis e regulamentos marítimos, a vigilância marítima, coleta de informações e fornecimento de assistência técnica e naval. Por essa razão, a noção do uso do mar é ampliada para abranger a “passagem de força militar para fins diplomáticos ou para uso contra alvos em terra ou no mar no topo da lista, seguido de transporte econômico, e por último os recursos, que crescem cada vez mais lentamente em importância” (Grove,

1990, p.232, tradução da autora). A noção do uso do mar é analisada de forma mais aprofundada nas subseções seguintes.

2.1.2 A Dimensão Económica da Segurança Marítima

À medida que o processo de globalização se intensificou, os países passaram a investir em infraestrutura e comércio marítimos modernos para atender às transformações provocadas pela retração de fronteiras físicas, pelo aumento no fluxo de pessoas e produtos e pela crescente procura por acesso a recursos e mercados (Sakhuja, 2010). Como consequência, esse cenário impulsionou uma rápida expansão da rede marítima global, repercutindo também na geopolítica dos mares. Desde a segunda metade do século XX, muitos atores do sistema internacional desenvolveram suas políticas externas orientadas para o controle de áreas marítimas ricas em recursos naturais, gerando uma competição estratégica por recursos (Brozowski & Padula, 2016). Nesse sentido, a segurança marítima surge como um elemento essencial na agenda dos atores políticos para garantir a circulação segura de bens e pessoas de forma a apoiar o desenvolvimento económico das potências marítimas. Logo, a segurança marítima e o desenvolvimento económico estão intimamente relacionados, já que um ambiente marítimo seguro é essencial para o crescimento e a sustentabilidade das economias internacionais (Menzel, 2022). Essa seção, portanto, tem como objetivo retratar o potencial perfil económico dos oceanos e sua implicação para a dimensão da segurança marítima.

Os oceanos cobrem cerca de 70% da superfície da Terra (Bollmann et al., 2010), constituindo um espaço promissor de oportunidades para o crescimento económico global, empregabilidade e inovação. De acordo com as estimativas da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) (OECD, 2016), o valor agregado produzido pela indústria oceânica global revela uma previsão de crescimento de US\$ 1,5 trilhão em 2010 para US\$3 trilhões em 2030. Há também uma tendência de expansão das atividades económicas humanas nos mares relacionadas à mineração, à energia *offshore*, à biotecnologia marinha e à pesca (Economist Intelligence Unit, 2015). Por outro lado, estima-se que até 2050, a população mundial pode chegar a quase 10 bilhões de pessoas, o que exigirá maior aproveitamento dos oceanos e mares para a garantia da subsistência das comunidades costeiras e globais por meio fornecimento de comida, energia, matéria-prima (OECD, 2016).

Hoje, cerca de 90% das mercadorias comercializadas são transportadas via oceano. O comércio marítimo ganhou impulso global devido ao seu maior custo-benefício. A utilização do transporte marítimo é um meio mais económico e eficiente para longa distância. A sua capacidade de

transportar grande volume de bens e materiais a menor custo traz vantagens não só para consumidores como também gera menor impacto ambiental. Além disso, agrega valor à comunidade internacional ao promover o aumento da escala comercial e, por consequência, a prosperidade econômica dos países (International Chamber of Shipping, 2021)

O mar é visto também como uma relevante fonte de recursos minerais e energéticos. Este espaço dispõe de uma variedade de nódulos polimetálicos (níquel, cobalto, ferro, manganês, cobre), crostas cobaltíferas (manganês enriquecidas por cobalto) e sulfetos polimetálicos (ferro, zinco, prata, ouro e cobre) que se distribuem pelas ZEEs dos países e na região dos fundos marinhos. Nas últimas décadas, o aumento do preço dos metais comercializados levou à procura de novas jazidas (Geo-Ocean, 2022) para suprir a procura. Os metais são matérias-primas essenciais para as indústrias de processo, sobretudo nos setores de tecnologia, química, aeroespacial, construção, entre outros (Industry Today, 2022). Estima-se que de 35% a 45% da procura por metais críticos virão de minas em oceano profundo até 2065 (U.S. Geological Survey, 2022). Do mesmo modo, a exploração *offshore* de gás natural e petróleo também é um interesse econômico latente das potências tradicionais e emergentes. Segundo o Relatório '*Offshore Energy Outlook*' da Agência Internacional de Energia (2018), mais de um quarto do suprimento atual de petróleo e gás natural é produzido *offshore*, sobretudo dos campos no Oriente Médio, Mar do Norte, Brasil, Golfo do México e Mar Cáspio. A tendência é que a procura por petróleo aumente 0,8% ao ano até 2030, impactando ainda mais a crescente crise global energética das últimas décadas (International Energy Agency, 2022). Portanto, há uma busca constante dos atores internacionais por fontes alternativas energéticas no mundo. Até 2025, estima-se que 28% do petróleo bruto global será produzido *offshore* (Statista, 2021).

Além de recursos naturais não vivos como importante valor econômico para a comunidade internacional, a rica biodiversidade marinha também apoia significativamente o crescimento global. A pesca é uma das principais atividades marítimas tanto para a economia quanto para a segurança alimentar (Unesco, 2019). Em 2020, de acordo com a Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) (2022), a produção pesqueira e aquícola chegou a produzir um valor total de US\$ 406 bilhões, enquanto o valor das exportações entre 1979 e 2020 teve uma taxa de crescimento média anual de 3,9 por cento em termos reais. Ao mesmo tempo, o consumo per capita de alimentos de animais aquáticos cresceu em 1,4% ao ano (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2022). Os peixes e frutos do mar são a principal fonte de proteína de muitas comunidades regionais (Unesco, 2019). Inclusive, a atividade pesqueira contribui para a

empregabilidade da população. Em 2020, cerca de 58,5 milhões de pessoas estavam empregadas no setor da pesca e aquicultura.

Além da atividade pesqueira, o setor marítimo do turismo impulsiona oportunidades de emprego à população, sendo que em 2030 está prevista a admissão de 1,5 milhões de pessoas (Tonazzini et al., 2019). Nas últimas décadas, o turismo marítimo também faz parte de um mercado em expansão. Atividades recreativas marítimas e costeiras, tais como passeios de barco, cruzeiros, esportes náuticos, pesca submarina produzem um faturamento de mais de US\$ 1,1 trilhão (Jamshidi, 2015).

Os oceanos também se tornaram uma via pela qual a inovação e a ciência oceânica têm contribuído para aumentar a competitividade entre as potências (Suárez-de Vivero & Mateos, 2014). O século XXI é marcado por uma transformação estratégica do domínio marítimo. Investimentos em ciência, tecnologia e inovação fornecem formas mais eficientes de explorar os recursos marinhos, desenvolvendo as economias nacionais (Zhong, 2019). Uma prática recentemente empregada pelas grandes indústrias e que exige investimento na pesquisa é a biotecnologia marinha. Um campo da inovação conhecido por criar produtos e processos a partir do potencial dos organismos aquáticos vivos (como por exemplo, microalgas, bactérias, fungos, estrelas do mar, pepinos do mar, ouriços do mar) a fim de desenvolver novos fármacos para tratamento, produtos químicos, enzimas, alimentos, rações e cosméticos (European Commission, 2021c).

Toda essa conjuntura de atividades marítimas reflete a economia oceânica de um Estado. Ainda assim, o aproveitamento a longo prazo do potencial oceânico como valor económico requer uma exploração sustentável e iniciativas institucionais que garantam a proteção e o bem estar do ecossistema marinho. Em função disso, diversos atores internacionais (por exemplo, a UE, a Austrália, a Índia, o Brasil e os EUA) têm adotado estratégias vinculadas ao conceito de 'economia azul' (*blue economy*) ou 'crescimento azul' (*blue growth*). De acordo com a FAO (2018):

“O crescimento azul é uma abordagem inovadora, integrada e multissetorial para a gestão dos recursos aquáticos que visa maximizar os bens e serviços do ecossistema obtidos a partir do uso dos oceanos, águas interiores e zonas húmidas, ao mesmo tempo que proporcionam benefícios sociais e económicos. Seu objetivo é uma gestão coordenada que resulte em um crescimento inclusivo que contribua para os três pilares do desenvolvimento sustentável (social, económico e ambiental) e o alívio da pobreza, fome e desnutrição” (p.166, tradução da autora).

Este conceito surgiu durante discussões realizadas pelo grupo Pequenas Ilhas e Estados em Desenvolvimento (PIED)⁸. Os países membros insulares defendiam interesses no âmbito das jurisdições marítimas para partilhar os desafios decorrentes das indústrias marítimas e do desenvolvimento sustentável de suas economias nacionais (Voyer et al., 2018). Mais tarde, em junho de 2012, o conceito ‘economia azul’ foi oficialmente adotado durante a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável Rio + 20, realizada no Rio de Janeiro. O propósito era integrar e articular a dimensão marítima no quadro de desenvolvimento da economia verde⁹. A noção de ‘economia verde’ reflete a ideia de promover o crescimento económico de forma sustentável, ecológica e inclusiva. Dessa forma, abranger a economia azul significava olhar para o crescimento económico sob uma perspectiva político-ambiental em que se preze pela conservação do ecossistema marinho em conformidade com a igualdade e inclusão social (Patil et al., 2016).

A economia azul envolve os mais diversos setores interligados ao mar – construção naval, transporte, indústria marítima, empresas farmacêuticas, turismo, pesca, comunicação e pesquisa – a fim de revitalizar e “transformar o modelo de desenvolvimento económico” (Wenhai et al., 2019, p.02, tradução da autora). O conceito é fortemente promovido para descrever o uso sustentável dos oceanos. Por outro lado, por ser um conceito recente, assim como o termo segurança marítima, a economia/crescimento azul é também uma *buzzword* em que os atores políticos utilizam conforme o seu interesse estratégico (Menzel, 2022). Ainda mais quando o crescimento económico é afetado por inúmeros desafios marítimos como serão retratados na subseção seguinte.

2.1.3 A Dimensão das Ameaças à Segurança Marítima

No contexto das oportunidades oceânicas de crescimento económico, os oceanos e mares estão sujeitos às implicações do uso e gestão insustentável de recursos marinhos, bem como ao aumento de atividades criminosas que ameaçam as linhas de comunicação e a infraestrutura marítima. Por essa razão, as potências globais elaboram suas estratégias de economia azul em articulação com políticas de segurança marítima. Tanto para a economia azul quanto para a segurança marítima, as ações estão focadas em promover a estabilidade e sustentabilidade do ambiente marinho de forma a garantir o crescimento económico dos países (Menzel, 2022).

Em decorrência da negligência humana e do pensamento estratégico predatório de certos governos e empresas do sistema internacional, o ecossistema marinho é explorado e utilizado de forma

⁸ Grupo de pequenos países insulares que tendem a partilhar desafios semelhantes de desenvolvimento sustentável.

⁹ A concepção de economia verde foi desenvolvida pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) em 2008

insustentável e desmedida causando enormes impactos ambientais. A poluição marinha por derramamento de óleo e outras substâncias nocivas nos mares se tornou uma problemática frequente que tem provocado desequilíbrio e morte de muitas espécies no ambiente marinho (United Nations Environment Programme, 2006). O despejo destas substâncias pode ocorrer de forma acidental através de colisão de embarcações de carga, ou de forma intencional que acaba sendo a situação mais habitual. A exploração ilegal ou incorreta de instalações *offshore* de petróleo como também atividades de criminosos que desviam oleodutos para roubar combustível e vendê-lo no mercado negro ocasionam grande parte da contaminação no mar (De la Gorce & De Saint Salvy, 2012).

Em março de 2021, organizações internacionais como a Europol, Frontex e Interpol apoiaram a Operação *30 Days at Sea 3.0* realizada em 67 países com o intuito de combater a poluição marítima. As ações de vigilância e investigação registraram cerca de mil crimes de poluição em áreas costeiras e rios e quinhentos atos ilegais de poluição, envolvendo despejo de óleo, desmantelamento ilegal e emissão de enxofre das embarcações (Interpol, 2021). Ao mesmo tempo que a presença de óleo nos oceanos é tóxica para a vida marinha, outros produtos químicos, como o excesso de nitrogênio e fósforo decorrentes do despejo de lixo e esgoto nos mares, levam a proliferação de organismos capazes de liberar toxinas prejudiciais à pesca e ao turismo (United Nations Environment Programme, 2006).

A produção acelerada de plástico no mundo também tem causado enorme impacto na poluição marítima. Segundo os dados da União Internacional para a Conservação da Natureza (2021), pelo menos 14 milhões de toneladas de plástico entram anualmente nos oceanos e ainda estima-se que até 2040 a quantidade de lixo plástico irá triplicar nesse ambiente (Ritchie, 2021). Nota-se que 80% da presença de plásticos que entra nos mares vem por meio de rios e zonas costeiras, enquanto 20% deriva de atividades marítimas que utilizam as redes de pesca, cordas e frotas (Ritchie, 2021). Essa enorme quantidade de prejudica o ecossistema marinho pois afeta sobretudo as espécies (por exemplo, as baleias, os peixes e tartarugas) ao ingerirem plástico, causando asfixia ou ficam emaranhadas nos detritos, provocando graves ferimentos e até a morte (International Union for Conservation of Nature, 2021).

Os avanços da ciência e da tecnologia marinha ampliaram a identificação dos estoques e extração de recursos marinhos vivos e não vivos de forma acelerada que, no entanto, tem provocado a sobreexploração destes recursos (Zhong, 2019). A tecnologia permitiu desenvolver embarcações pesqueiras cada vez mais sofisticadas capazes de capturar maiores quantidades de espécies e evitar a detecção pelas autoridades costeiras dos Estados (Klein, 2011). A pesca INN, por exemplo, constitui

um dos maiores desafios no que diz respeito à sua gestão, pois afeta consideravelmente a biodiversidade marinha, a segurança alimentar e os meios de subsistência das comunidades locais.

A crescente prática da pesca INN está relacionada com a má governança das potências marítimas, aos esforços ineficientes de monitorização e regulação nas ZEEs e as práticas de corrupção alimentadas pela estrutura falha de governos (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2021). A pesca ilegal está juridicamente ligada às ações de “embarcações nacionais ou estrangeiras em águas sob a jurisdição de um Estado, sem a permissão desse Estado, ou em violação de suas leis e regulamentos” (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2023, seção Illegal fishing, para. 2, tradução da autora). Já a pesca é considerada não declarada quando os pescadores das embarcações não relatam a quantidade extraída, ou relatam incorretamente à autoridade nacional competente. Por fim, a pesca não regulamentada condiz com a atuação de embarcações, sem nacionalidade ou sob a bandeira de um Estado externo, que pescam nas águas jurisdicionais de outrem ou em áreas que não dispõem de regulamentação específica, infringindo as medidas de conservação e gestão (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2023).

A sobrepesca ocorre quando a captura de espécies é realizada de maneira ilimitada, excede a capacidade de recuperação por reprodução e crescimento da espécie, levando ao esgotamento dos estoques e redução da produção nacional. Segundo o Fórum Económico Mundial (2018), quase 90% dos estoques de peixes marinhos do mundo estão totalmente explorados, sobreexplorados ou esgotados. Além disso, a prática da pesca INN, na maioria dos casos, é realizada por frotas pesqueiras estrangeiras às ZEEs, sobretudo nas águas jurisdicionais de países costeiros em desenvolvimento.

A pesca leva à degradação ambiental, o que reduz as atividades económicas das comunidades costeiras e impõe obstáculos à sua segurança alimentar. Como consequência, a população local é afetada economicamente o que leva parte dessa população a se envolver em atividades marítimas ilícitas. Assim como afirma Potgieter (2017, p.03, tradução da autora) “a degradação ambiental alimenta a insegurança”, pois acarreta a escassez de recursos que impactam no modo de subsistência das populações costeiras. Por essa razão, este cenário reforça a conexão necessária entre o crescimento azul e a segurança marítima.

Atos de pirataria e assaltos à mão armada nas águas jurisdicionais e alto mar são as atividades criminosas mais usuais entre os pescadores afetados pelo esgotamento de estoques de espécies marinhas em sua região devido à exploração predatória das indústrias marítimas, sobretudo estrangeiras. Em 2022, segundo o relatório do Escritório Marítimo Internacional (International Chamber of Commerce, 2023), foram registrados ao todo 115 incidentes de pirataria e assalto à mão armada. A

pirataria não é uma ameaça recente, seu contexto de ação surgiu durante a Grécia Antiga e o Império Romano e perdurou nos séculos XVII e XVIII (Klein, 2011). Nesse período, os piratas eram percebidos ora como aliados, ora como inimigos pelos Estados caso estivessem corroborando ou impedindo seus interesses políticos, respectivamente. Os piratas podiam ter autoridade legal para roubar outros no mar ou em terra costeira (Haywood & Spivak, 2012).

Atualmente, a pirataria continua sendo uma ameaça significativa ao comércio marítimo e à segurança da tripulação, porém, sob circunstâncias distintas. A pirataria moderna está sujeita a ser tratada por via judicial pela comunidade internacional, já que os piratas passam a ser percebidos como criminosos e não mais como aliados ou inimigos devido ao aumento de custos econômicos para os atores políticos e o surgimento do direito internacional marítimo (Haywood & Spivak, 2012). A CNUDM (1982, p.61, tradução da autora) define a pirataria como “quaisquer atos ilegais de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação, cometidos para fins privados pela tripulação ou passageiros de um navio ou aeronave particular” dirigidos contra navio, pessoas ou bens e ocorridos em alto mar. Enquanto os assaltos à mão armada ocorrem em águas interiores ou mares territoriais de um Estado e, portanto, não são considerados pirataria pela CNUDM (Haywood & Spivak, 2012).

Um ambiente marítimo inseguro pode impedir investimentos, prejudicar o turismo e o setor pesqueiro, trazendo impactos econômicos e sociais à população global. As iniciativas direcionadas à economia azul e à segurança marítima, portanto, precisam estar intimamente interligadas. O uso sustentável dos recursos oceânicos depende da capacidade de garantir a segurança marítima. O inverso também é observado. Os atores políticos têm notado que o investimento em políticas e estratégias eficientes de desenvolvimento marítimo sustentável tem levado à promoção da segurança marítima, ao fomentar empregos, reduzir a pobreza e assegurar o crescimento econômico.

Além disso, a economia azul e a segurança marítima estão submetidos a um contexto mais amplo de governança oceânica. Seus efeitos estão sujeitos às normas e regras do direito internacional marítimo como será visto na próxima subseção.

2.1.4 A Dimensão Normativa da Segurança Marítima

Por muitos anos, os oceanos e mares foram vistos como um espaço “desconhecido, perigoso, imprevisível, inóspito, infinito, não regulamentado, sem lei e, em última análise, inabitável” (Germond & Germond-Duret, 2016, p.02, tradução da autora). A percepção de que os oceanos não poderiam ser controlados, tampouco ocupados, marcou o século XVII e manteve-se presumido entre os Estados. Isso

porque a liberdade de navegação, o fluxo livre de pessoas e mercadorias e o uso do alto mar para atividades económicas dependia da ausência de controle dos Estados sobre os oceanos. Um oceano sem soberania estatal “permitiria a passagem desimpedida de frotas navais das potências marítimas para áreas de influência política e militar” (Klein, 2011, p.13, tradução da autora), favorecendo a economia dos Estados e o comércio internacional. Essa premissa é inspirada na noção de ‘liberdade dos mares’ (*mare liberium*) trazido por Hugo Grotius em 1609 (p.37, tradução da autora) ao afirmar que o “mar é comum a todos, porque é tão ilimitado que não pode se tornar uma posse de ninguém e porque é adaptado para o uso de todos, se o considerarmos do ponto de vista da navegação ou da pesca”.

Entretanto, em meados do século XX, o contexto de ‘liberdade dos mares’ passou a ameaçar a estabilidade da comunidade internacional. Nesse período, diversos Estados reivindicavam soberania sobre os mares, levando a disputas territoriais marítimas. Entre estes, os EUA, a Argentina, o Chile, o Peru, a Indonésia, as Filipinas e o Canadá pressionaram fortemente por direitos soberanos para além das suas áreas marítimas jurisdicionais com o intuito de obter controle sobre recursos marinhos (especialmente, o petróleo e gás offshore, minerais e estoques de peixes) em mares adjacentes. Essas reivindicações geraram competição e tensão entre os Estados. Além disso, a aplicação da noção de ‘liberdade dos mares’ pelos Estados estava contribuindo para crescentes danos ao ecossistema marítimo, levando a exploração predatória dos recursos. O petróleo, por exemplo, era cada vez mais explorado longe da costa e extraído pelos governos através de perfurações mais profundas, impactando no bem-estar da vida marinha. As embarcações de pesca navegavam por longas distâncias para a captura de maior quantidade de peixes de forma insustentável, repercutindo no esgotamento de estoques de espécies marinhas. Como consequência da crescente utilização de embarcações para o comércio marítimo e outras atividades económicas, episódios de poluição dos oceanos se tornaram mais frequentes devido ao derramamento de petróleo, substâncias nocivas e material de pesca (United Nations, 1998).

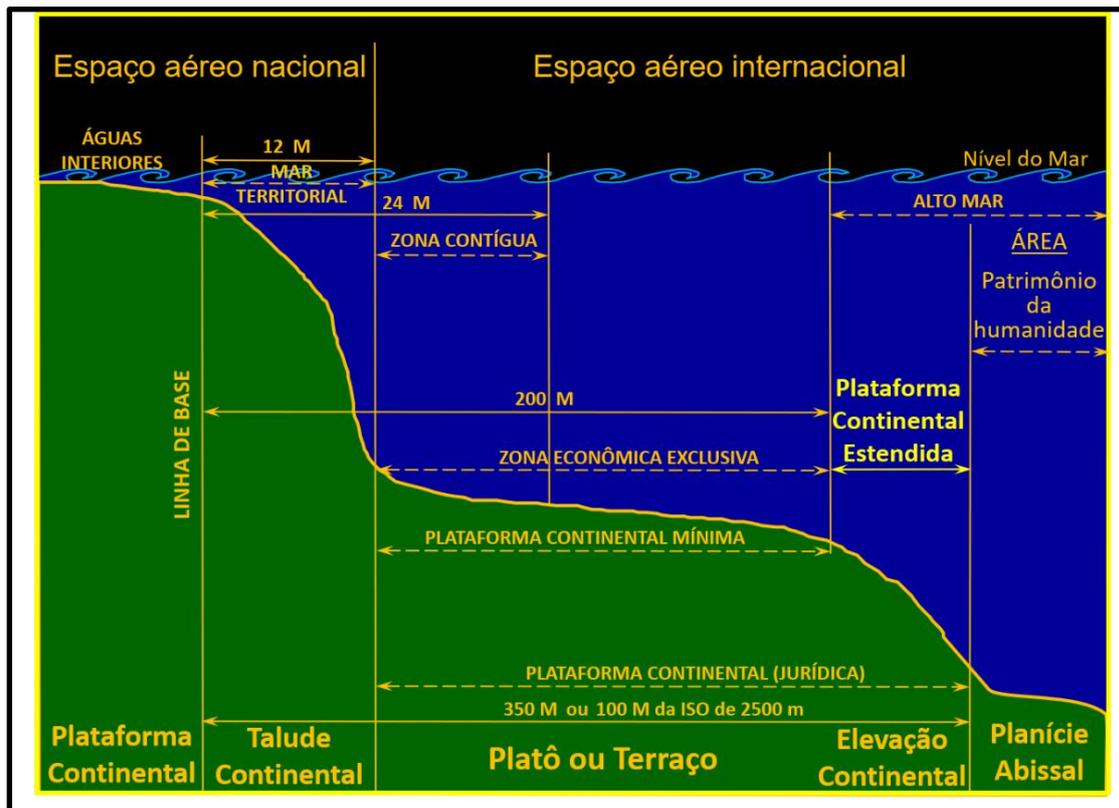
Nesse sentido, a comunidade internacional entendeu a necessidade de estabelecer um quadro de regulação oceânica. Em 1982, durante a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, mais de 160 países se reuniram para discutir assuntos relacionados com a ZEE e a exploração de recursos, resultando na adoção da CNUDM, com entrada em vigor em 1994. A CNUDM significou uma conquista histórica e ambiental para os oceanos. O tratado define os direitos e responsabilidades dos países sobre o uso e a gestão dos oceanos e mares do mundo, estabelecendo o direito do mar. O texto do tratado inclui disposições para a proteção e preservação da vida marinha, incluindo espécies

ameaçadas de extinção e seus habitats, a prevenção da poluição por navios, além de direitos de navegação, mares territoriais, ZEEs e fundo do mar. Embora a CNUDM estabeleça normativamente os direitos e deveres dos atores políticos sobre a soberania dos oceanos, o princípio de 'liberdade dos mares' de Grotius manteve-se presente na convenção como uma forma de preservar a liberdade de navegação em importantes rotas de comunicação internacional (Klein, 2011).

Segundo a CNUDM, os Estados costeiros têm direitos soberanos sobre o mar territorial que se estende até 12 milhas náuticas (22km) e onde podem exercer autoridade sobre o espaço marítimo (leito e subsolo) e aéreo. No mar territorial, é permitida a passagem de trânsito de embarcações internacionais. Ao mesmo tempo, os países litorâneos têm também direitos soberanos sobre uma ZEE que se estende a 200 milhas náuticas (370 km), como observado na Figura 6. A diferença é que nas ZEEs, o Estado exerce soberania exclusiva sobre a exploração, conservação e gestão dos recursos naturais (leito e subsolo), assim como o aproveitamento para a produção de energia e pesquisa científica marinha (United Nations, 2020).

Figura 6

Limites Internacionais Marítimos



Fonte: Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (nd)

Para além das 200 milhas náuticas dos Estados, o espaço que resta é considerado pelo direito internacional como alto mar, representando mais de 60% dos oceanos. Esta é uma área de uso comum a todos. Neste espaço, segundo a CNUDM, é permitido a liberdade de navegação e sobrevoo, realização de pesquisa científica e instalação de cabos e dutos submarinos. Ao mesmo tempo, é considerado um local em que “nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania” (United Nations, 1982, p. 57, art 87º, tradução da autora). Embora as embarcações tenham acesso irrestrito em alto mar, os Estados têm autoridade e responsabilidade legal sobre seus navios para fazer cumprir as diretrizes das convenções internacionais. As embarcações sem registro e sem bandeira de Estado não possuem proteção do direito internacional e correm o risco de serem impedidas de entrar em portos e realizarem atividades comerciais em águas internacionais (Talley, 2016).

O alto mar também contempla o que é particularmente conhecido como fundo marinho. Este espaço permanece fora das jurisdições nacionais e é considerado um patrimônio comum da humanidade. Embora ainda pouco explorado devido aos altos custos e as condições naturais adversas, já se sabe que o fundo marinho possui uma riqueza protuberante de minerais (como por exemplo, cobre, cobalto, níquel, zinco, prata e ouro, lítio), flora e fauna. Como uma forma de promover a gestão desses recursos, a CNUDM criou a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (AIFM), em 1994. Esta entidade detém a responsabilidade regulatória e autoridade para conceder licenças de exploração nesse espaço. Desde 2001, a AIFM aprovou cerca de trinta contratos de exploração para países como a China, a Índia, o Japão, a Rússia, a Coreia do Sul e a UE. Contudo, a AIFM enfrenta desafios como órgão regulador por ter que lidar com conflitos de interesses. A AIFM é ainda criticada por não apresentar uma fiscalização eficaz e carecer de um instrumento de *enforcement* adequado (Levi, Amon & Lily, 2020).

Esta crescente consciência marítima fez emergir instituições internacionais responsáveis por apoiar a estrutura regulatória e a governança de oceanos (Łukaszuk, 2018). É o caso da Organização Marítima Internacional (OMI), criada em 1948 pela ONU, e responsável por garantir a segurança, a proteção da navegação internacional e prevenir a poluição ocasionada por navios. A OMI estabelece convenções que regulam os mecanismos de construção e equipamentos das embarcações, o manuseio de cargas perigosas, os registros de navegação, a segurança da tripulação entre outras questões de segurança marítima (Talley, 2016). Mais tarde, em 1973, outro avanço institucional no quadro de regulação global surgiu com a adoção da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). Este instrumento jurídico regula a prevenção da poluição marinha ao

proibir o despejo de substâncias líquidas nocivas, de óleo e esgoto nos mares e também a prevenção da poluição atmosférica ao incentivar a adoção de eficiência energética dos navios (Lim, 2016).

Em 1960, a ONU instituiu uma Comissão Oceanográfica Intergovernamental dentro do quadro da UNESCO (COI) visando assegurar a gestão sustentável dos oceanos através do apoio à ciência, à capacitação de seus membros e aos serviços oceânicos globais. A COI se tornou um órgão autônomo responsável por coordenar de forma cooperativa as problemáticas oceânicas regionais e globais e demonstrou liderança no desenvolvimento de um instrumento legalmente vinculativo. Foca em uma base de conhecimento partilhada e capacitação tecnológica. Programas em pesquisa oceânica foram incentivados a fornecer dados científicos marinhos confiáveis. Além disso, a COI implementou iniciativas de transferência de tecnologia marinha para alimentar a assistência técnica e científica da comunidade internacional. A cooperação auxiliou no fortalecimento de uma governança oceânica, embora a COI careça ainda de visibilidade ao nível internacional (Harden-Davies, 2016).

Sendo assim, uma ordem internacional marítima foi estabelecida de modo a promover um quadro legal e institucional que fomenta o comércio global e fornece as diretrizes para o uso sustentável dos recursos oceânicos e a proteção do meio ambiente, bem como impulsiona a cooperação internacional. Segundo Bekkevold e Till (2016, p. 307, tradução da autora) a ordem internacional marítima é uma “consequência de como os países e a comunidade internacional, no geral, fazem uso dos oceanos como um meio de domínio e manobra estratégica, como um recurso de estoque, e como meio de transporte de maneira ordenada, legal e sustentável”. Nota-se que a gestão sustentável de recursos marinhos se tornou uma questão principal na agenda estratégica da economia azul cujos atores políticos têm assumido responsabilidades globais e buscado fortalecer parcerias internacionais para alcance de oceanos saudáveis e produtivos a longo prazo (Wenhai et al., 2019).

Ainda assim, a ordem marítima internacional é conduzida por meio do estabelecimento de uma governança marítima global. Enquanto a ordem marítima está articulada a um sistema de regras, normas e instituições que regem o uso dos oceanos, mares e vias navegáveis por países e outros atores, a governança oceânica refere-se aos processos e mecanismos pelos quais essa ordem é criada, implementada e assegurada. Juntas, a ordem e a governança marítima internacional moldam a maneira como os países interagem entre si e com os oceanos. Estas são essenciais para garantir que os oceanos continuem sendo uma fonte de prosperidade e segurança para todos, minimizando os riscos de conflito, degradação ambiental e exploração (Lukaszuk, 2019; Galletti, 2015).

A segurança marítima e o crescimento azul a longo prazo dependem ao mesmo tempo de uma governança oceânica eficaz e uma boa ordem no mar. Logo, questões relacionadas à degradação

ambiental, disputas territoriais marítimas e crimes transnacionais via mar ameaçam esse crescimento e podem ser superadas, segundo Bateman (2000, p.212, tradução da autora), “por meio de uma maior cooperação com base em conhecimentos sólidos, partilha de informações, maior consciência de que os problemas realmente existem e o desenvolvimento de regimes jurídicos e de gestão apropriados”, elementos que constituem o quadro da governança marítima.

O conceito de governança marítima surgiu na década de 1990 a partir de uma mudança de discurso dos atores globais que substituíram o termo ‘ordem no mar’ por uma abordagem mais ampla, a ‘governança dos oceanos’. Com o passar dos anos, esse mesmo conceito evoluiu adquirindo uma perspectiva multidimensional, sustentável e holística dos oceanos e mares para lidar com os desafios marítimos (Galletti, 2015; Lukaszuk, 2019). No geral, a governança oceânica corresponde a um processo dinâmico e interdependente que envolve a gestão coletiva e coordenada de atividades relacionadas com a economia azul, segurança e meio ambiente marinho, de acordo com o estabelecimento de um conjunto de instituições, normas e processos jurídicos que configuram a ordem marítima internacional.

A atual governança oceânica está alinhada com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (ODS) e visa responder aos impactos da sobreexploração de recursos marinhos, da distribuição desigual de acesso e benefícios aos serviços do ecossistema marinho e das mudanças climáticas que aumentam o nível do mar, o aquecimento e acidificação dos oceanos (Haas *et. al*, 2021). Por esse motivo, a governança marítima exige ações por parte de uma infinidade de atores, tais como organizações regionais e internacionais, Estados e empresas, bem como uma abordagem colaborativa, cooperativa e integrativa de governança (Paquet, 1999). Sob a mesma lógica, Bekkevold e Till (2016, p.31, tradução da autora) afirmam que a “chave para a governança dos oceanos é o cumprimento das regras existentes”, em outras palavras, estabelecer um quadro regulador que informe o padrão de comportamento permitido e impulse a responsabilização para aplicação das normas (Sutton, 2000). Sendo assim, os atores políticos têm um papel crucial na implementação do quadro de governança marítima para a melhor gestão das atividades económicas do mar da mesma forma que conseguem influenciar o processo normativo de governança (Haas *et.*, 2021).

Há uma literatura (Sutton, 2000; Germond, 2014, Bekkevold & Till, 2016), inspirada numa perspectiva mais realista das relações internacionais, que defende que as iniciativas de governança marítima podem servir como instrumento estratégico para os atores políticos obterem controle sobre os oceanos e recursos marinhos. Ao mesmo tempo, argumenta-se que os atores políticos utilizam o discurso da governança marítima para justificar as suas ações de projeção de poder e influência sobre

outras áreas marítimas. A inclusão da abordagem de governança marítima nas estratégias das potências tradicionais e emergentes, segundo Hatch (2013, p.87, tradução da autora), está orientada a “moldar as percepções globais e influenciar adversários regionais”. Portanto, de acordo com essa lógica, a governança oceânica é mais uma ferramenta estratégica de reforço do poder marítimo (*seapower*) dos Estados para viabilizar a preservação dos seus interesses nacionais no mar (Sherwood, 2000).

A governança oceânica é considerada, portanto, um dos pilares a contribuir para sustentar uma arquitetura de segurança marítima. A governança marítima abrange processos e mecanismos institucionais, regulatórios e políticos que são estabelecidos para gerenciar e coordenar as atividades marítimas ao nível nacional e internacional. Isso pode envolver políticas, leis, regulamentos e acordos que regulam questões como o transporte marítimo, o comércio internacional, a proteção ambiental, a exploração de recursos naturais, a segurança marítima, os direitos dos trabalhadores marítimos entre outras (Lukaszuk, 2019; Galletti, 2015. Enquanto a arquitetura de segurança marítima se refere a um conjunto de medidas e iniciativas cooperativas para garantir a segurança das atividades e operações marítimas. Segundo Lee-Brown (2018, p.168, tradução da autora), a arquitetura regional de segurança consiste em “uma teia coerente de atores reunidos em compromissos bilaterais e multilaterais por meio de instituições e organizações que buscam coletivamente prosperidade e segurança”. Isso inclui a proteção de portos, navios, instalações *offshore* e áreas costeiras contra ameaças (por exemplo, os ataques terroristas, a pirataria, o contrabando, o tráfico de drogas e outras atividades ilegais). Além do instrumento de governança oceânica, a arquitetura de segurança pode englobar ações de vigilância e monitorização das áreas marítimas, controle de acesso e inspeções em portos e embarcações, intercâmbio de informações e inteligência e desenvolvimento de planos de contingência e resposta a crises.

A dimensão normativa da segurança marítima, no geral, desempenha um papel crucial na promoção da cooperação e da estabilidade do domínio marítimo. A segurança marítima está indissociavelmente ligada a uma ordem internacional marítima e a uma governança oceânica global que estabelece processos e um conjunto de normas, princípios e regras que regem o comportamento e as ações dos atores políticos. A seção seguinte tem por enfoque explorar a realidade de segurança do Atlântico Sul, retratando as dimensões geoeconômicas e normativas do seu quadro de segurança marítima regional.

2.2 O Contexto Geoeconómico do Atlântico Sul

Nota-se uma busca constante das potências tradicionais e emergentes pela diversificação de fontes de abastecimento energético e recursos naturais. Segundo Grevi (2009, p.05, tradução da autora), o “domínio e o acesso à recursos naturais e energéticos tornam-se centrais para os assuntos internacionais, com todas as principais potências expandindo seus interesses e influência em todas as regiões do mundo”. Nesse sentido, o Atlântico Sul tem sido cada vez mais visto como uma fonte alternativa de exploração de recursos, abastecimento para mercados mundiais e oportunidade para manter o crescimento económico das potências globais.

Um dos principais recursos económicos de maior atenção nesse entorno marítimo são as jazidas de petróleo - vide Figura 7. A região do GoG é a responsável por quase 60% da produção de petróleo da África, abrigando 4,5% das reservas comprovadas de petróleo no mundo e 2,7% das reservas de gás natural (Morcos, 2021). A maioria das reservas de petróleo e gás natural se localizam no Delta do Níger, na Nigéria, chegando a produzir cerca de 2 milhões de barris de petróleo por dia e 1,6 trilhões de pés cúbicos em 2019. A Europa continuou a ser o maior importador da região com quase 1 milhão de barris por dia (U.S. Energy Information Administration, 2020).

Além da Nigéria, países como a Angola, o Gabão, o Congo, a Guiné Equatorial pertencem à Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) e demais países como Camarões, República Democrática do Congo, e São Tomé e Príncipe também concentram importantes zonas petrolíferas. Ademais, o petróleo dessa região é conhecido pela sua qualidade, o óleo extraído é mais leve e com menor concentração de enxofre, além de seu escoamento ser feito majoritariamente em mar aberto, e com refino mais fácil, impactando em valor mais baixo do que o petróleo originado do Oriente Médio (Mañe, 2005; Almeida & Bernardino, 2013).

O GoG também se destaca pela sua posição geoestratégica no mundo, por estar localizado praticamente no centro geográfico da Terra, próximo à Europa Ocidental, ao Oriente Médio e à Ásia. Esta localização é considerada vantajosa para a navegação e comércio marítimo de mercadorias entre a Europa e a Ásia. Esta região corresponde 25% do tráfego marítimo africano (Kam Kah, 2012; Morcos, 2021). O GoG tem uma área de cerca de 6.000 km de litoral, onde se encontram também importantes reservas minerais e uma biodiversidade marinha extensa (Teixeira & Pinto, 2022).

A costa da África Ocidental possui uma zona de pesca bastante diversificada e economicamente viável. Nesta região, encontram-se mais de 1.000 espécies de peixes, além de golfinhos, baleias, focas e tartarugas marinhas (World Wide Fund for Nature, nd). Uma das principais

espécies de peixes são as pelágicas que vivem em grandes cardumes, como as sardinhas, as tilápias, as anchovas e cavalas que representam boa parte da captura de pescado. Também são encontrados camarões, caranguejos e bagres (Airaud, SY, & Campredon, 2011). A produção de pesca na costa africana ocidental chega a faturar cerca de 400 milhões de dólares anualmente (World Wide Fund for Nature, nd). Inclusive, o trecho que abrange o GoG representa 4% da produção mundial de pescado (Morcos, 2021). A África Ocidental é um dos principais mercados de exportação de produtos pesqueiros da UE. Dentro da produção, em 2019, 70% das exportações de óleo de peixe da Mauritânia foram destinadas à UE. Os analistas têm chamado a atenção para as crescentes exportações de farinha de peixe e óleo de peixe da África Ocidental para os países europeus (Changing Markets Foundation & Greenpeace Africa, 2021). Em 2018, a UE representou o maior mercado importador de pescado (34%) do mundo (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2020). Neste entorno, também é abrigado um dos recifes de corais mais importantes do mundo, localizado no arquipélago de Cabo Verde. Os recifes de corais são um dos ecossistemas marinhos com maior diversidade (Airaud, SY, & Campredon, 2011). Cabo Verde é considerado um dos dez pontos principais para comunidades de corais devido a existência de espécies raras (World Wide Fund for Nature, nd).

Em relação aos minerais, a região da costa africana ocidental possui potencial de comercialização devido à existência de nódulos e crostas de manganês marinho (nódulos polimetálicos) que contém concentrações de níquel, manganês e cobalto, como pode ser visto na Figura 7. Na Mauritânia, são estimadas reservas de até 2,7 milhões de toneladas de manganês e 107 toneladas de cobalto, enquanto em Gâmbia até 20 toneladas de cobalto (Murton, 2000). A Namíbia, assim como a África do Sul, são importantes produtores de diamantes. Em 2018, a Namíbia produziu cerca de 1,4 milhão de quilates e o país é considerado o sétimo maior produtor do mundo (Mesquita, 2021), sendo que 64% da sua produção de diamantes vem do mar (Branco, nd). Na África Ocidental, ainda são identificados potencial para o minério fosforito e crostas cobaltíferas, sobretudo próximo ao litoral sul e sudoeste (Miller *et al.*, 2018).

Do outro lado do Atlântico Sul, há também relevantes zonas petrolíferas de destaque, como observado na Figura 4. Em 2021, a América Central e do Sul chegaram a produzir cerca de 7,3 milhões de barris de petróleo por dia, o que representa quase 9% da produção global. A Venezuela e o Brasil são os principais países da América do Sul que dominam a produção de petróleo e gás natural, seguidos da Colômbia e Argentina (Carpenter, 2022).

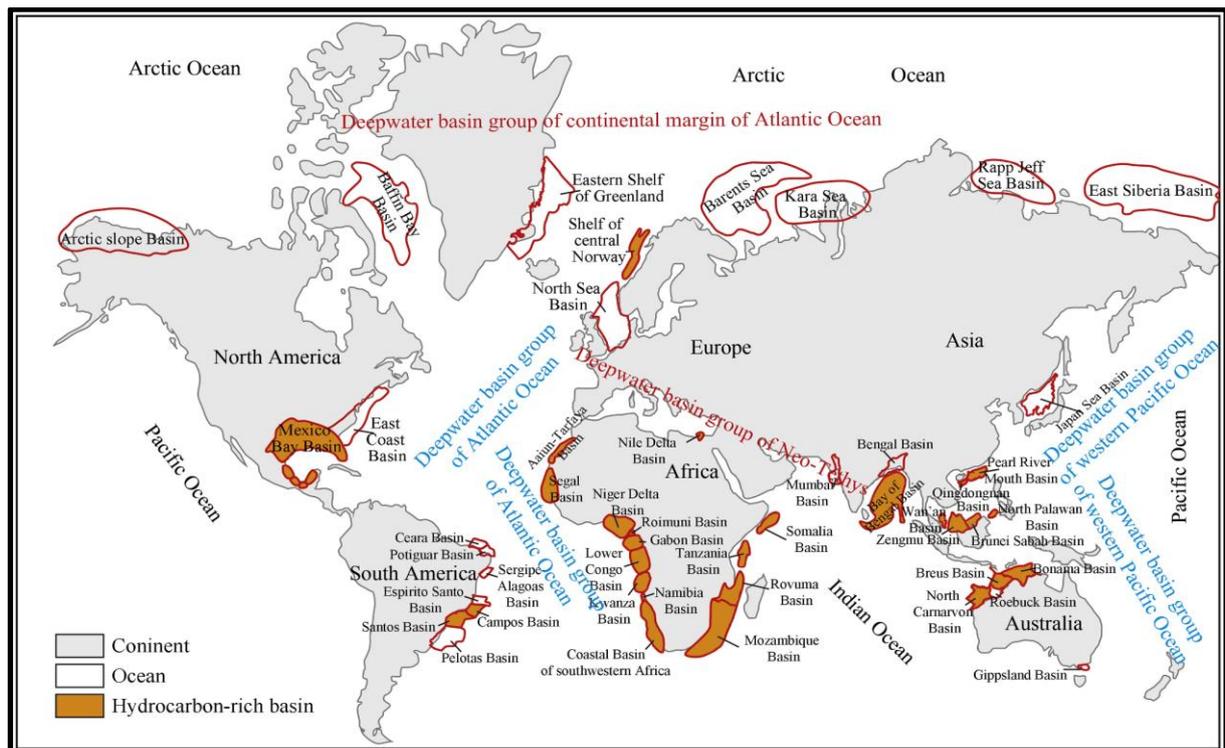
Em 2006, as descobertas brasileiras de campos de petróleo em uma área que se estende por mais de 800 Km da costa brasileira, parcialmente localizada em sua ZEE, impactou consideravelmente

na sua produção. O Brasil tem um total estimado de 13 bilhões de barris em reservas comprovadas de petróleo (Forth, 2020), sendo que mais de 90% é extraído de campos *offshore* em águas profundas. Em 2021, o Brasil produziu 3,7 milhões de barris de petróleo por dia (Statista, 2022) e a maior parte das exportações é destinada à China (U.S. Energy Information Administration, 2021). Nesse sentido, o Brasil voltou-se estrategicamente para o Atlântico Sul a fim de garantir o controle da sua plataforma continental e promover influência internacional através de iniciativas para além de suas fronteiras, já que as descobertas das reservas de hidrocarbonetos pressupunham a sua autossuficiência energética e tiveram uma repercussão mundial (Mattos, de Matos & Kenkel, 2017).

Já a Venezuela é um dos países fundadores da OPEP e tem uma das maiores reservas de petróleo do mundo que superam as da Arábia Saudita, com mais de 303 bilhões de barris, sendo a maior parte localizada na bacia de Orinoco (Carpenter, 2022). A Europa é o maior destino das exportações venezuelanas de petróleo bruto (U.S. Energy Information Administration, 2020b). Em relação à Argentina, dado o recente aumento na taxa de produção de petróleo, é provável que sua produção atinja 1 milhão de barris de petróleo por dia antes de 2026 (Carpenter, 2022).

Figura 7

Reservas de Hidrocarbonetos no Atlântico Sul



Fonte: Qu, Zhang & Chen (2018)

Esse lado do Atlântico Sul também é conhecido pela sua riqueza marinha. Segundo a mais recente revisão publicada na revista *Plus One*, em 2011, em águas brasileiras foram registradas cerca de 9.103 espécies, entre elas, uma diversidade de crustáceos (1.966), moluscos (1.833) e peixes (1.294). Além disso, o Brasil possui um dos poucos e principais recifes de corais do Atlântico Sul, com uma extensão de 106.574 km² de área total (plataforma continental nordeste) e 1.008,49 km² de recifes rasos mapeados (International Coral Reef Initiative, 2021). Na região do Atlântico Ocidental Tropical, constituído pelas águas da Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa, foram identificadas 2.743 espécies marinhas (Miloslavich, 2011). O mar argentino também tem uma considerável biodiversidade marinha, onde abriga cerca de 3.100 espécies de invertebrados marinhos (Bigatti & Signorelli, 2018). Considerado o segundo maior importador de frutos do mar, a Europa tem voltado sua atenção para a produção dos países da América do Sul. Entre 2015 e 2019, houve um aumento de exportações de camarão da América do Sul para a UE, sobretudo da Venezuela (Dao, 2021).

No geral, é importante realçar que o estudo e os dados científicos sobre a biodiversidade marinha no Atlântico Sul ainda são bastante defasados, subestimando a real quantidade e diversidade de espécies nesta região. Uma das principais razões para essa precária fonte de dados e pesquisa marinha está ligada à limitação de financiamento nesses países (Bigatti & Signorelli, 2018; Miloslavich, 2011).

Em relação às atividades pesqueiras, a região do Atlântico Ocidental Tropical produz mais de 381.967 toneladas, segundo os dados do Banco Mundial (2020), onde exerce pesca de grande valor comercial sobre as espécies de camarões, peixes cienídeos e bagres (Miloslavich, 2011). Da mesma forma, o Brasil tem enorme potencial no setor de pescado onde chega a produzir cerca de 1.339.591 toneladas (The World Bank, 2020), destacando o camarão marinho, a tilápia, a ostra e o mexilhão como os principais segmentos desta indústria (Duran, 2014). Em 2020, a Argentina produziu 839.674 toneladas de pescado (The World Bank, 2020), sendo que os peixes representaram quase 59% das toneladas capturadas, os crustáceos 28% e os moluscos 13% (Carciofi, Merino & Rossi, 2021).

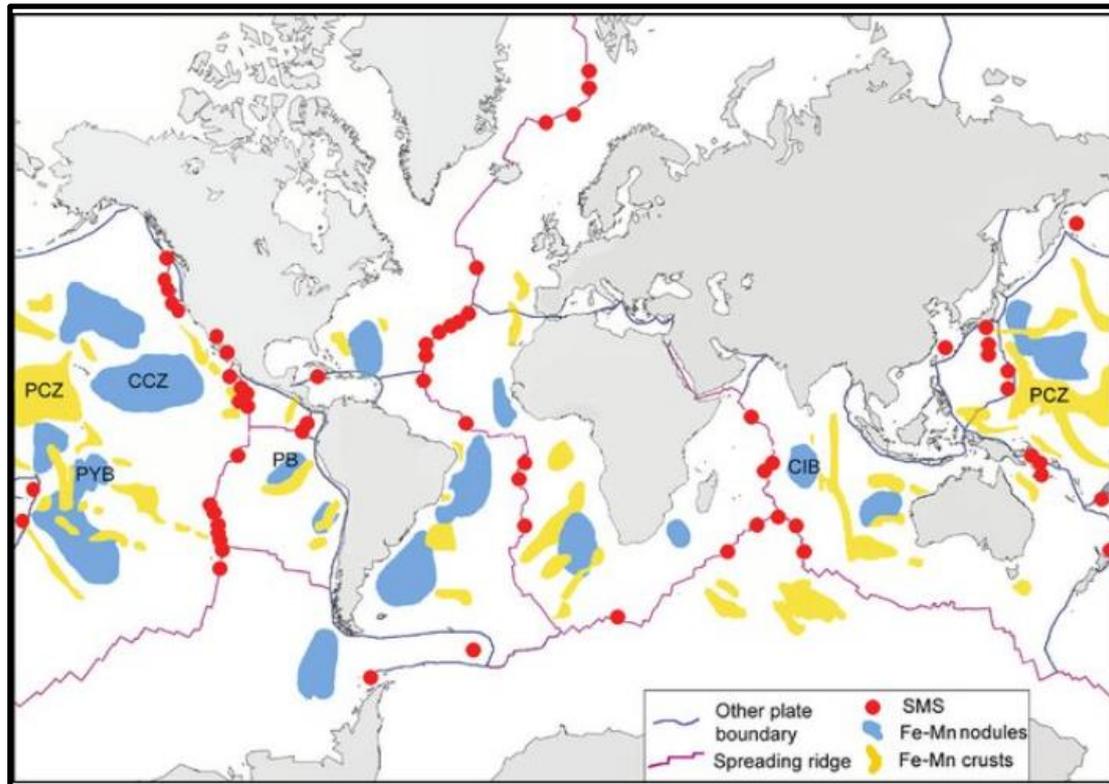
Quanto aos recursos minerais encontrados nas ZEEs, a região do Atlântico Ocidental Tropical dispõe de considerável concentração de nódulos e crostas de manganês marinho, como pode ser visto na Figura 8. A Venezuela tem aproximadamente 11.408 toneladas de manganês e 2.852 toneladas de níquel, enquanto a Guiana possui até 0,18 milhão de toneladas de cobre e 0,15 milhão de toneladas de níquel (Murton, 2000). Próximo à costa brasileira, também identificam-se depósitos minerais pesados (como por exemplo, a magnetita, a ilmenita, a zirconita, o rutilo, a cromita e a monazita) onde

são estimadas 6,3 milhões de toneladas próximo as praias do Espírito Santo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Bahia, Alagoas, Sergipe, Paraíba, Maranhão e Paraná (Martins, 2009). Minerais como potássio (ES, BA e SP), diamante (BA), minério de ferro (BA) e sal-gema (ES) estão sendo objeto de pesquisa marinha (Branco, nd).

Desde 1989, o Brasil tem realizado avaliação dos recursos naturais de suas áreas de jurisdição e adjacentes a elas conforme o Plano de Levantamento da Plataforma Continental. Esse plano prevê a existência de uma abundante riqueza de recursos naturais, vivos e não vivos, e como parte da sua agenda estratégica, o Brasil apresentou à ONU, em 2004, um pedido de extensão da plataforma continental que amplia a sua área de jurisdição para cerca de 950.000 Km², expandindo a sua fonte econômica de recursos. Embora o Brasil tenha o seu pedido acatado parcialmente até o momento (Pereira, 2019), resultando também no alargamento da sua área de influência sobre o Atlântico Sul. Além disso, foi nesse mesmo ano que o Brasil criou o conceito político 'Amazônia Azul' para aumentar a consciência estratégica que a região tem para o desenvolvimento do país e para proteger seus interesses no Atlântico Sul (da Silva Cortinhas, 2019). A Amazônia Azul corresponde a cerca de 5,7 milhões de km², abrange as águas marítimas, hidrovias e águas interiores e onde estão localizadas as reservas de pré-sal, a biodiversidade marinha e recursos minerais (Pereira, 2019). Logo, a Amazônia Azul "tornou-se um carro-chefe da política de defesa e da política externa brasileira e reforça a importância da região do Atlântico Sul" (Mattos, de Matos & Kenkel, 2017, p.268, tradução da autora).

Figura 8

Depósitos de Recursos Minerais no Atlântico Sul



Fonte: Lusty & Murton (2018).

Nota: sulfetos maciços do fundo do mar (SMS); nódulos de ferromanganês (Fe-Mn nodules); crostas de ferromanganês (Fe-Mn crusts).

Além da importância de sua localização geoestratégica, os territórios ultramarinos britânicos no Atlântico Sul têm uma relevância econômica. Em 2010, uma empresa britânica anunciou a descoberta de reservas de petróleo na ZEE das Ilhas Malvinas, nomeada *Sea Lion*. Segundo as projeções de petroleiras, foram estimadas um total de até 60 bilhões de barris de petróleo para a produção (Kummetz, 2010). As Ilhas Malvinas também dispõem de importantes espécies para a pesca comercial como a marlona negra, o peixe misto e duas espécies de lula que representam 75% de todas as capturas. No geral, as capturas de pesca nas Malvinas apresentam uma média anual de 200.000 toneladas (Falkland Islands Government, 2023). As demais ilhas como Geórgia do Sul e Ilhas *Sandwich* do Sul possuem ao redor de suas águas espécies de marlona negra, peixe-gelo, cavala e *krill* antártico. O *krill* é um crustáceo importante para a cadeia alimentar da biodiversidade marinha e também tem sido analisado como uma fonte de ômega 3 para os benefícios da saúde humana. Já as ilhas Santa Helena, Tristão da Cunha e Ascensão dispõem também de uma espécie, o atum, com relevância comercial (Marecol, 2017).

Convém destacar que o Atlântico Sul é a principal via de comunicação com a Antártica. Esta última é rica em recursos pesqueiros, minerais e hidrocarbonetos. O continente tem mais de 90% do seu território coberto por gelo, sendo que o gelo armazenado corresponde a quase 70% da água potável do planeta, logo, a maior reserva de água doce do mundo. O local tem sido utilizado, sobretudo, para pesquisas científicas. Especialistas em reservas de hidrocarbonetos projetam para a Antártica o potencial de quase 200 bilhões de barris de petróleo, embora a construção de plataformas de petróleo *offshore* perto da costa antártica teria um custo elevado. No continente também estão previstos cerca de 170 tipos de minerais como o chumbo, prata e cobre (BBC, 2020) e nódulos de manganês marinho que contém concentrações de níquel (330 milhões de toneladas), cobre (28,3 milhões de toneladas) e manganês (330 milhões de toneladas) (Murton, 2000). Ademais, o continente dispõe de uma biodiversidade marinha rica em mais de 8.806 espécies de organismos relatados no Registro de Espécies Marinhas Antárticas. As principais espécies de valor económico são o *krill*, marlonga negra, peixe-gelo e cavala (Griffiths, 2010).

Dentro do grupo de países de maior interesse na Antártica, a Argentina é um dos países que mais possui bases científicas no território e está empenhada em assumir um papel de dominância na região, devido à sua proximidade geográfica e ao histórico de busca pela expansão territorial do país em direção ao sul, viabilizando controle sobre as rotas comerciais entre os continentes. Ademais, a Argentina considera que “as Malvinas, a Antártida e o Atlântico Sul constituem um sistema estratégico único” (González e Caplan, 2019, p.77) e, portanto, reivindica junto à ONU uma proposta de expansão das suas águas jurisdicionais em até 350 milhas, as quais envolve as Ilhas Malvinas, Geórgia do Sul, *Sandwich* do Sul e o Setor Antártico Argentino.

Por fim, dentro do Atlântico Sul, há também uma grande área regulamentada pela AIFM, considerada patrimônio comum da humanidade. A Área Internacional do Oceano Atlântico Sul abrange uma área de mais de 900 km² com profundidades que variam de 600 a 4000 metros e que contém recursos minerais e químicos de enorme valor económico como cobalto, níquel, platina, manganês, tálio e telúrio (Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, 2020). Na seção seguinte, discute-se a realidade das ameaças à segurança do Atlântico Sul que afetam notavelmente as estratégias regionais de crescimento azul.

2.3 As Ameaças à Segurança no Atlântico Sul

O Atlântico Sul tem servido cada vez mais como palco para atividades criminosas transnacionais. Entre as ameaças identificadas à segurança, as potências regionais e globais lidam com o aumento dos casos de pirataria e assaltos à mão armada, com a utilização do oceano para o tráfico de drogas e pessoas e com episódios de degradação ambiental impulsionados pela sobreexploração de recursos marinhos, pesca irregular e poluição marítima. Pode-se dizer que o Atlântico Sul “apresenta a mais complexa “teia de criminalidade marítima”” (Duarte, 2019, p.02, tradução da autora) e “como resultado de mais atividade económica [...] a insegurança marítima também está aumentando” (Lété, 2015, p.04, tradução da autora).

Na costa ocidental africana, o GoG se destaca mundialmente como um dos principais *hotspots* de casos de pirataria e assaltos à mão armada, como observado na Figura 9. Em boa parte dos países africanos, a riqueza proveniente do petróleo é direcionada ao governo central, às empresas petrolíferas e às elites locais. A centralização da gestão dos recursos petrolíferos combinada com a escassez de oportunidades legítimas de subsistência da população pode conduzir jovens a se envolverem em atividades criminosas no mar (Onuoha, 2013).

De 2005 a 2013, o número registrado cresceu de 23 a 97 incidentes, tornando o GoG o foco de preocupação internacional. Desde 2016, a média de ocorrência de incidentes de pirataria e assaltos à mão armada na região é de a cada 4,5 dias (Bell, 2021). Ainda de acordo com o Relatório ‘Piratas do Golfo da Guiné: uma análise de custos para os Estados costeiros’, em 2020, o Sudeste Asiático e o Golfo da Guiné registraram quase o mesmo número de episódios de sequestro, no entanto, 623 marítimos do total de 631 relatados no mundo foram vítimas de sequestro enquanto trabalhavam no GoG (Bell, 2021). Em 2021, a região foi responsável por 43% dos incidentes de pirataria relatados no mundo e 95% dos casos de sequestro (Teixeira & Pinto, 2022). Ainda assim, acredita-se que a situação no GoG seja ainda mais preocupante já que cerca da metade dos incidentes de pirataria não são relatados pelos comandantes e operadores dos navios para evitar retaliações, custos elevados de seguro e má reputação da gestão estatal (Kamal-Deen, 2015; Duarte, Marcondes & Carneiro, 2019).

No GoG, os casos de pirataria e assaltos à mão armada têm ocorrido em diferentes zonas marítimas. Embora o Delta do Níger seja o epicentro dos ataques, a ameaça se espalhou por toda a região do GoG e cada vez mais longe da costa (Bell, 2021). Países como Benin, Togo, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gana, Angola, Serra Leoa, Costa do Marfim têm sofrido constantemente com os ataques de piratas. A Nigéria, por exemplo, avançou com uma agenda de segurança marítima

voltada para promover cooperação com outros países sul-atlânticos e extrarregionais no enfrentamento dos desafios marítimos. Em 2012, o governo da Nigéria transformou sua força-tarefa conjunta, que anteriormente combatia organizações criminosas no Delta do Níger, em uma de segurança marítima expandida para colaborar com os países da África Ocidental. A sua marinha desempenha um papel ativo em projetos conjuntos de treinamento de oficiais, exercícios militares, e fornecimento de equipamentos (Adogamhe, 2019).

Os infratores da pirataria não se limitam mais a portos e ancoradouros para o roubo de petróleo, embarcações de pesca e sequestros de marítimos para resgate, atuam também em águas territoriais e em alto mar (Kamal-Deen, 2015). Em 2020, 47% dos incidentes ocorreram fora das águas territoriais no GoG (Bell, 2021). Em 2021, o ataque mais distante registrado ocorreu a mais de 390 km ao sul de Benin (Teixeira & Pinto, 2022). Esta capacidade de sequestrar embarcações em alto mar se deve ao emprego de alto nível de violência e utilização de armamentos sofisticados por piratas, como fuzis automáticos (AK47), granadas propelidas por foguetes, metralhadoras (MAG) e lanchas de alta velocidade (Kamal-Deen, 2015; Duarte, Marcondes & Carneiro, 2019). Na maioria dos casos, a pirataria é financiada e orientada por grupos criminosos organizados em terra, como por exemplo o Movimento pela Emancipação do Delta do Níger¹⁰ (Bassist, 2022; Kamal-Deen, 2015), que se beneficiaram da falta de autoridade dos Estados sobre as águas territoriais (Duarte, Marcondes & Carneiro, 2019). Embora a tendência atual tenha sido a diminuição dos casos nessa região, conforme o mais recente relatório do Escritório Marítimo Internacional, a recomendação é de que os esforços regionais e internacionais se mantenham para garantir a segurança marítima (International Maritime Bureau, 2023) e haja fomento à medidas de segurança cooperativas (Onuoha, 2013).

Atos de pirataria e assaltos à mão armada têm comprometido o crescimento azul e as perspectivas económicas na região. O custo económico total da pirataria na África Ocidental foi estimado em US\$ 777,1 milhões anualmente entre 2015 e 2017 (United Nations Office on Drugs and Crime, 2019). O valor dos resgates e das mercadorias roubadas no mar totalizam uma perda de quase US\$ 1,2 milhão por ano no GoG. Por ser uma rota crucial para o comércio marítimo, essas ações criminosas têm impactado significativamente na cadeia de suprimento internacional, desencorajado o investimento estrangeiro na região e elevado o valor do seguro das companhias marítimas que, conseqüentemente, reflete no custo final das mercadorias para a comunidade local. Ademais, a insegurança na região enfraqueceu o controle estatal das áreas costeiras e *offshore* (Bell, 2021).

¹⁰ Em inglês, o Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) é um grupo insurgente criado em 2005 com a finalidade de interferir na produção de petróleo da região do Delta do Níger. Grupo militante que se manifesta contra o governo nigeriano e as empresas petrolíferas estrangeiras em relação ao destino das receitas de petróleo. De suas atividades criminosas, o grupo pratica sequestro de trabalhadores, realiza ataques e destruição em locais de produção de petróleo, e desvia petróleo para vender no mercado ilegal.

Empresas europeias da França, Itália, Reino Unido e Holanda que estão envolvidas na exploração de petróleo e gás no GoG também têm sido afetadas economicamente (Teixeira & Pinto, 2022).

Outro desafio enfrentado pelos países da África Ocidental está relacionado com a proteção dos recursos marinhos. O setor da pesca e aquicultura contribui consideravelmente para o crescimento azul desses países, no entanto, a sobreexploração destes recursos vivos têm ameaçado não só a economia marítima como a fonte de abastecimento alimentar e a integridade ecológica dos oceanos. A África Ocidental apresenta altos índices de espécies ameaçadas como tubarões-martelo, raias-nariz-de-lua e peixes-preto, embora haja ainda precária atualização de dados científicos sobre a situação do ambiente marinho (Leurs et al, 2021). A exploração não sustentável resulta na sobrepesca de mais de 50% do estoque da África Ocidental (Lawal-Are, 2022). Ademais, na região, entre o período de 2012 e 2018, foram relatadas a presença de embarcações de mais de 60 países, sendo que 10 países são responsáveis por quase 88% da pesca total, entre eles, Espanha (24%), China (15%), Japão (12%), Marrocos (11%) e Gana (6%) (Leurs et al, 2021).

Na região, a sobreexploração pode ocorrer por meio da pesca INN ou de forma autorizada através de acordos bilaterais ou multilaterais assinados entre países costeiros e empresas/atores estrangeiros. A UE, por exemplo, assinou Acordos de Parceria no domínio da Pesca Sustentável (APPS), incluindo países da costa africana ocidental (o Senegal, a Mauritânia, o Cabo Verde, a Libéria, a Costa do Marfim, São Tomé e Príncipe e a Guiné-Bissau). Os acordos permitem que os navios europeus explorem os estoques de peixes das ZEEs dos países costeiros em troca de apoio técnico e financeiro. No entanto, este capital não beneficia os pescadores locais (Brown, 2018) e é pouco vantajoso para os países africanos visto que o valor negociado corresponde apenas 8% do valor das espécies pescadas pelos europeus (Belhabib et al., 2015). Além disso, as espécies mais pescadas são também as mais ameaçadas como o atum patudo e albacora, pescada e sardinela, enfraquecendo os estoques dessas espécies (Okafor-Yarwood, 2022).

Do mesmo modo, a pesca INN tem representado uma enorme ameaça aos ecossistemas marinhos da África Ocidental e chegou a corresponder cerca de 40% dos casos por embarcações industriais entre 2010 e 2022 (Skrdlik, 2022). O custo gerado por atividade criminosa para a África Ocidental é de US\$ 1,3 bilhão em receitas legais perdidas a cada ano, segundo os dados do Banco Mundial (2020a). Países como a Gâmbia, a Guiné, a Guiné-Bissau, a Mauritânia, o Senegal e a Serra Leoa têm sido bastante afetados pela pesca ilegal. Em 2015, 60% das embarcações pesqueiras monitoradas cometeram infração grave de pesca nas águas próximas ao Senegal e 80 embarcações foram flagradas pescando ilegalmente na costa da Serra Leoa. Na Guiné, a pesca ilegal representou

quase 64% das capturas legais relatadas. Além das embarcações estarem realizando atividades de pesca em áreas de jurisdição nacional sem permissão do Estado, boa parte da pesca não é declarada às autoridades nacionais (Doumbouya, 2017).

Os próprios acordos de pesca assinados entre países africanos costeiros e atores estrangeiros podem servir para mascarar atividades de pesca INN (Okafor-Yarwood, 2022; Belhabib et al., 2015). Geralmente, a quantidade declarada de pesca para as autoridades nacionais por esses países quase sempre não corresponde ao valor efetivamente pescado (Brown, 2018). Alguns países europeus têm autorizado ilegalmente embarcações em águas em que a UE tem acordo, violando a cláusula de exclusividade dos acordos oficiais. Em 2017, dezenove navios europeus, entre eles, da Grécia, Itália, Portugal e Espanha, pescaram ilegalmente nas ZEEs da Gâmbia e da Guiné Equatorial (Okafor-Yarwood, 2022). Através das *joint-ventures* realizadas por europeus e chineses em parceria com empresas africanas, ocorre o afretamento ou a transferência temporária de embarcações de pesca para um terceiro país. Em outras palavras, a China e a UE conseguem capturar toneladas de pesca usando navios sob bandeiras de países da África Ocidental. A UE tem acordos de *joint-ventures* com a Guiné-Bissau, a Guiné, a Serra Leoa, o Gabão, a Angola e a Namíbia (Belahabib et al., 2015).

Além do enorme impacto ambiental, a pesca desenfreada e a INN geram impactos económicos e sociais. Nota-se uma redução no estoque de espécies marinhas, o esgotamento de uma espécie afeta consideravelmente todo o ecossistema marinho e a segurança alimentar dos pescadores locais. No Atlântico Nordeste, registrou-se uma queda de 1,2 milhão de toneladas na captura entre 2017 e 2019. Os estoques de sardinha na África Austral têm sido um dos principais afetados (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2022). As embarcações europeias e chinesas de indústrias pesqueiras são 11 vezes mais eficientes, tecnológicas e rápidas nas atividades de captura, impactando na produtividade dos pescadores locais (Sea Around Us, 2017). Além disso, muitos equipamentos utilizados para pesca industrial têm um alto poder de destruição do habitat marinho (Brown, 2018). Em termos económicos-sociais, os pescadores africanos de menor porte tiveram sua renda reduzida em até 40% na última década (Okafor-Yarwood, 2022). No Senegal, as capturas no setor da pesca artesanal diminuíram em 8,7% em 2018 em relação a 2017 (Skrdlik, 2022).

Outro foco de ameaça à segurança e sustentabilidade do Atlântico Sul é a poluição marítima derivada da concentração de lixo no mar, do derramamento de petróleo e de outras substâncias químicas. Ao longo da costa da África Ocidental, observa-se o despejo indiscriminado de resíduos de plástico, considerando que 90% desses resíduos não são coletados ou tratados adequadamente. No Gana, por exemplo, estima-se que 98% dos resíduos de plásticos vão para aterros sanitários e para o

mar (Adam et al., 2020) enquanto Moçambique chegou a despejar cerca de 7.000 toneladas (Sadan & De Kock, 2022). A Nigéria e a África do Sul estão entre os 20 principais países que contribuem com 83% do volume total de resíduos plásticos terrestres que se deslocam para o mar (Salau, 2020; Sadan & De Kock, 2022), enquanto a África do Sul despejou 107.000 toneladas de plástico em 2018 (Sadan & Kock, 2022).

A produção *offshore* de petróleo ao longo da costa ocidental da África tem sido um dos principais fatores de poluição marinha na região. Crescentes derramamentos de petróleo no mar são derivados da sabotagem de oleodutos, roubo de refinarias artesanais e corrosão de oleodutos. Os países costeiros do Delta do Níger são os mais afetados, já que 75% dos vazamentos desde 2016 foram consequências de roubo e sabotagem de grupos criminosos organizados. Entre 2002 e 2012, foram relatadas cerca de 18.063 manchas de óleo no GoG (Ojewale & Le Roux, 2022), sendo 2008 o ano em que este entorno teve quase 1000 km² de costa coberta por petróleo, sobretudo próximo às águas da Nigéria e Angola (Mukpo, 2021).

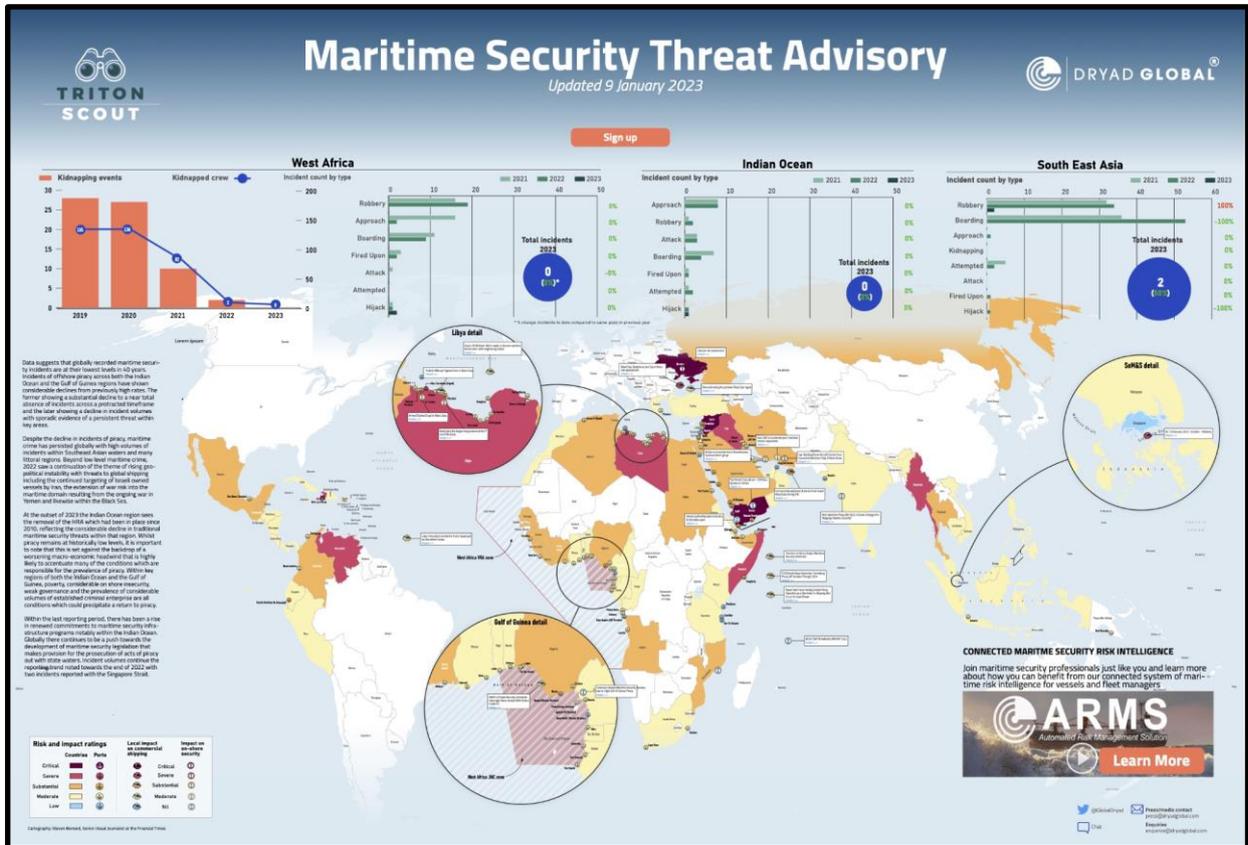
Apesar da menor incidência de pirataria e assaltos à mão armada, as águas ao longo da América do Sul também têm sido ameaçadas por essa atividade criminosa. A maioria dos ataques ocorrem em águas territoriais, sobretudo nas proximidades das instalações portuárias no Brasil, Guiana, Colômbia e Venezuela. Em 2020, o Brasil registrou 7 incidentes, a maioria localizados na costa do município de Macapá, reduzindo para 5 em 2022. Em 2018, a Venezuela chegou a registrar 11 incidentes, enquanto a Colômbia, em 2021, teve 6 casos relatados. A natureza dos ataques tem um caráter extremamente violento, como aconteceu na costa da Guiana e Suriname (International Maritime Bureau, 2023), em que piratas utilizaram armas de fogo e facas. Inclusive, a probabilidade de morte de marítimos na América Latina é muito maior do que em ataques realizados em outras regiões do mundo.

Assim como no GoG, os episódios de pirataria e assaltos à mão armada afetam as perspectivas económicas da região, ainda que em menor incidência - vide Figura 9. O valor dos bens roubados na região latino-americana foi de cerca de US\$ 950.000, segundo o Relatório '*Oceans Beyond Piracy*' de 2017 (The State of Maritime Piracy, 2018). Navios-tanque, graneleiros, embarcações de pesca e iates são os principais alvos dos piratas principalmente para roubo de mercadorias e menos para ações de sequestro de marítimos (Kiss, 2020). Em 2020, o foco dos ataques gerou aumento de roubos em navios porta-contêineres e embarcações de apoio *offshore* (Joubert, 2021). Especialistas relatam que, na região latino-americana, boa parte dos incidentes de pirataria e assalto à mão armada estão vinculados ao contrabando de drogas. Piratas atacam navios porta-contêineres que partem de

países como Venezuela e Colômbia ao receberem informações de transporte ilegal de droga (Kiss, 2020).

Figura 9

Incidência de Pirataria e Assalto à Mão Armada no Atlântico Sul



Fonte: Dryad Global (2023)

Aliás, o Atlântico Sul é uma via de intenso fluxo para o comércio ilícito de drogas. A África Ocidental é considerada a porta de entrada para a comercialização de drogas que parte da América Latina com destino ao mercado consumidor europeu (Luengo-Cabrera & Moser, 2016). Esse tipo de comércio realizado entre países da África Ocidental e da América do Sul criam vínculos organizacionais e financeiros entre redes criminosas de ambos os lados do Atlântico Sul (Cann & Ploszaj, 2010). Essas rotas são consideradas mais baratas e eficazes para contornar as operações de combate ao narcotráfico, uma vez que os cartéis de drogas sul-americanos percebem a África como base intermediária para disponibilidade de mão de obra e conivência por parte dos governos regionais (Duarte, Marcondes & Carneiro, 2019).

A origem da produção é gerida por cartéis da Bolívia, Colômbia, Venezuela e Peru que enviam para Europa através da passagem facilitada por organizações criminosas em países de trânsito na

América do Sul e África Ocidental. Entre os cartéis mais famosos, citamos a Valência-Arbelaez e FARCS na Colômbia, Cartel de los Soles na Venezuela e al-Qaeda no Magrebe (Luengo-Cabrera & Moser, 2016; Cann & Ploszaj, 2010). O Caribe e as Ilhas Canárias também são rotas alternativas para a passagem da droga à Europa. Em 2020, foram relatadas diversas apreensões de cocaína em portos de passagem na Costa do Marfim (991 kg), Senegal (796 kg), Benin (601 kg), Brasil (71 toneladas) e Guiana (13 toneladas) com destino ao mercado europeu (European Monitoring Centre for Drugs & Europol, 2022). Cartéis colombianos, por exemplo, expandiram sua rede associando-se a grupos criminosos locais da Mauritânia ao Benin (Duarte, Marcondes & Carneiro, 2019). O comércio ilícito triangular via Atlântico Sul logo se tornou uma preocupação de segurança para as potências sul-atlânticas e europeias.

A degradação ambiental causada pela sobreexploração da pesca também é um desafio bastante comum para os países da América do Sul. No Chile, já se declara que cerca de 62% dos estoques pesqueiros estão sobreexplorados ou esgotados (Carrere, 2019). Ao longo da costa brasileira, observa-se uma diminuição drástica da captura de sardinha de 80 mil para 15 mil toneladas anuais (Bourscheit, 2021), além de que 7% de todas as espécies registradas estão ameaçadas (Reis et. al., 2016). Na Colômbia, 28 dos 38 peixes marinhos selecionados estão ameaçados (Reis et. al., 2016). Boa parte das atividades pesqueiras no Atlântico Sul são realizadas por potências extrarregionais como a China, a Espanha, Taiwan e a Coreia do Sul. Nas águas jurisdicionais argentinas, 40% das embarcações são chinesas; 20% provém da Coreia do Sul e 15% da Espanha (Profeta, 2018).

A pesca INN é uma das principais causas dessa sobreexploração, e uma enorme parcela é realizada por potências extrarregionais. Estima-se que 750.000 toneladas de recursos pesqueiros são extraídos ilegalmente da ZEE argentina por embarcações de países que não pertencem à região do Atlântico Sul (Pelcastre, 2022). Em 2019, a China foi considerada, o país com o pior desempenho mundial em pesca ilegal (Macfadyen, 2019) e sua presença nesta atividades tem ganhado cada vez mais espaço ao longo da costa da América do Sul. As frotas chinesas utilizam bastante da técnica de pesca de arrasto, uma prática em que se utiliza de uma rede grande e pesada para pescar recursos desde o fundo do mar em maior quantidade. Essa prática chinesa é realizada nas ZEEs dos países sul-americanos, depredando os estoques de recursos vivos, entre eles milhares de lulas, tubarões e outras espécies de peixes (Pelcastre, 2022).

A poluição marinha também tem contribuído para a redução da biodiversidade ao longo da costa da América do Sul. O Brasil, por exemplo, é responsável por despejar no mar quase 325 mil toneladas de lixo plástico por ano e mais de 3,7 mil animais marinhos já foram registrados com

resíduos plásticos em seu organismo, sobretudo na costa da região sudeste e sul (Oceana, 2020). Na costa chilena, estima-se a concentração de até 50 mil de resíduos de plástico por km², refletindo na degradação do ambiente marinho (Torres & Ferreira, 2021).

Além disso, a pandemia da Covid-19 trouxe um enorme impacto nas economias e sociedades em todo o mundo, e isso incluiu também os oceanos e mares. A crise econômica global resultante levou a uma redução na atividade econômica e do comércio internacional, o que afetou diretamente o setor marítimo. O transporte marítimo de mercadorias e contêineres foi afetado, causando a interrupção de cadeias de suprimentos e impactando as exportações e importações de muitos países. O setor pesqueiro também foi afetado, com a interrupção das cadeias de abastecimento de frutos do mar, a diminuição da procura e os fechamentos de restaurantes. Além disso, a pandemia conduziu ao aumento da produção de lixo e resíduos, incluindo equipamentos de proteção individual, que são levados aos oceanos e mares e prejudicam a vida marinha. A pandemia também evidenciou a desigualdade social e econômica existente em muitas regiões costeiras e ilhas, onde as populações dependem do turismo e de atividades relacionadas ao mar para sobreviver. Com a queda no turismo, muitas comunidades enfrentaram dificuldades financeiras e de subsistência. Isso levou também muitas pessoas das comunidades costeiras a praticarem a criminalidade marítima, sobretudo atos de pirataria e assaltos à mão armada. Nos primeiros nove meses de 2020, houve aumento de 10% na pirataria e outros incidentes de crimes marítimos comparado ao mesmo período do ano passado, incluindo pontos críticos na África Ocidental (Islam, 2021).

Esse cenário de insegurança e instabilidade marítima no Atlântico Sul decorre de uma conscientização marítima enfraquecida que leva ao estabelecimento de um conjunto de políticas e iniciativas regionais pouco eficientes e colaborativas para lidar com as vulnerabilidades da região. A seção seguinte elenca os principais esforços de atuação regional e os desafios que inviabilizam a robustez de um quadro de segurança marítima.

2.4 Os Esforços de Atuação Regional e Principais Desafios

A crescente insegurança no Atlântico Sul tem sido impulsionada por uma série de fatores institucionais, políticos e orçamentais inter-relacionados. Entre esses fatores, destaca-se a falta de uma governança marítima sólida e cooperativa para lidar com os desafios da arquitetura de segurança sul-atlântica (Richardson et al., 2012; Sobrino-Heredia, 2022). Segundo a visão nigeriana em sua Estratégia Nacional de Segurança, o seu “espaço marítimo é vasto e em grande parte subpoliciado e,

como tal, é vulnerável à pirataria, caça furtiva, roubo marítimo e outros crimes organizados transnacionais, bem como à poluição marinha” (Federal Republic of Nigeria, 2019, p.05, tradução da autora). Parte disso se deve à elevada corrupção nestes países e a falta de recursos financeiros, tecnológicos e humanos que impactam consideravelmente no investimento da segurança marítima (Onuoha, 2013; Duarte, 2019a). A grande maioria dos países dispõe de um orçamento limitado para a infraestrutura de governança oceânica, para a capacitação institucional de agências de aplicação da lei e fiscalização assim como para equipamentos cruciais na detecção de atividades criminosas (Matos, 2012; Onuoha, 2013; Duarte, Marcondes, Carneiro, 2019).

Uma estrutura falha de governança oceânica no Atlântico Sul está vinculada também à reduzida mentalidade marítima regional. Alguns países estão politicamente pouco inclinados a concentrarem esforços na segurança marítima visto que não a percebem como uma prioridade na sua agenda política (Perkovic et al., 2012). Além disso, formulam a sua segurança em termos estreitos e terrestres, ou seja, alocam os seus recursos orçamentários e humanos principalmente para as forças terrestres (exército), enquanto as forças de segurança marítima (marinha e guarda-costeira) são negligenciadas (Onuoha, 2013). A mentalidade marítima, segundo a UA (2016, p.10), se refere a uma “compreensão efetiva de qualquer coisa associada ao domínio marítimo que possa ter impacto na segurança, proteção, economia ou meio ambiente”. Os que carecem dessa mentalidade estão sujeitos a não aproveitar a potencialidade dos oceanos e mares para seu crescimento económico, social e político, caracterizados por uma “cegueira marítima” (Germond, 2015, p.62; Accord, 2017, seção Capacity Challenges, para.27; tradução da autora).

Essa lacuna também acaba repercutindo na falta de consciência comum sobre os desafios marítimos regionais. Dado que as ameaças e preocupações marítimas têm graus diferentes de priorização para os países africanos da costa ocidental (Freitas, 2016). Ademais, as crescentes ameaças tem exigido cada vez mais iniciativas onerosas e investimentos em infraestrutura de vigilância marítima. Logo, a fraqueza de uma mentalidade marítima coletiva traz consequências para a incapacidade dos Estados costeiros de unirem esforços de combate às ameaças, de policiar atividades criminosas, de trocar informações entre governos, de fomentar a cooperação regional e de fortalecer a guarda costeira.

Além disso, a região é envolvida por países costeiros que possuem grandes limitações e assimetrias no que diz respeito à capacidade de vigilância e defesa marítima (Accord, 2017). Na região, muitos Estados carecem de sistemas eficazes de guarda-costeira, de comunicação e partilha de dados inter-regionais (Duarte, Marcondes & Carneiro, 2019). As marinhas e agências marítimas

possuem limitada quantidade de navios aptos a operarem em toda a ZEE para monitorar as atividades de pesca, assegurar o cumprimento das licenças e deter embarcações que cometem infrações graves ao ecossistema marinho (Siebels, 2020). Essa falta de monitorização nas águas do Atlântico Sul resulta das instabilidades políticas desses países e da carência de recursos em relação às forças navais, guarda-costeira e polícia marítima que acabam favorecendo o crescimento de atividades criminosas transnacionais nos mares. No GoG, por exemplo, não existem quaisquer unidades militares permanentemente destacadas com capacidade para dissuadir os atos ilícitos. A África do Sul também sofre com a limitação orçamentária para suas forças navais, o que tem resultado em equipamentos desatualizados e obsoletos (Neethling, 2019). Embora os países costeiros tenham se esforçado em implementar ações cooperativas na região, as iniciativas têm produzido respostas inadequadas e insuficientes aos desafios marítimos emergentes (Sobrino-Heredia, 2022).

Embora os países do Atlântico Sul vivenciem diariamente inúmeras dificuldades ligadas às questões institucionais, orçamentais e políticas, observam-se iniciativas coletivas que têm favorecido o desenvolvimento de uma arquitetura de segurança sul-atlântica, ainda que de forma lenta e pouco organizada (Fernandes, 2020). Inclusive, os atores têm priorizado maneiras de otimizar e partilhar capacidades, em vez de criar novos regimes e instituições (Medeiros & Moreira, 2017). Nesse sentido, a arquitetura de segurança do Atlântico Sul tem sido sustentada por iniciativas de atores regionais e extra-regionais que apoiam a organização do espaço marítimo e a criação de uma ambiente propício para o abrigo de medidas de segurança marítima.

Em 2001, cinco países do GoG, entre eles, a Angola, o Congo, o Gabão, a Nigéria e São Tomé e Príncipe, assinaram um tratado que institui a CGoG direcionada a fortalecer a cooperação regional e harmonizar políticas quanto à exploração e aproveitamento dos recursos naturais. A Nigéria se posicionou estrategicamente como um dos principais países a impulsionar a adoção do tratado, devido a sua situação crítica de segurança na região (Adogamhe, 2019). Desde 2013, a CGoG tem estado focada em reforçar uma arquitetura regional de segurança marítima (European Council of Foreign Relations, nd) através da cooperação regional e do apoio ao desenvolvimento económico dos países. Contudo, a CGoG tem recebido críticas quanto a sua efetiva contribuição no âmbito da segurança. A falta de compromisso dos países signatários, as hostilidades interestaduais decorrentes de rivalidades históricas e a escassez de fundos minam o cumprimento dos ideais dessa instituição (Kamal-Deen, 2015; Okafor-Yarwood, 2017).

No contexto do fortalecimento da guarda-costeira, a OMAOC estabeleceu, em 2008, uma Rede Sub-regional Integrada de Guarda Costeira. A OMAOC é uma instituição antiga, criada em 1975, com o

objetivo de servir como fórum de discussão regional e internacional para assuntos marítimos, sobretudo no contexto do transporte e navegação. Hoje, a OMAOC é constituída por vinte e cinco países que visam garantir a segurança marítima a partir de planos de contingência eficazes para prevenção e redução da poluição e apoio às academias marítimas regionais de treinamentos em todos os níveis da indústria marítima, pesqueira e petrolífera (Africa Maritime Safety and Security Agency, nd). Ademais, a Rede Sub-regional incentiva uma eficaz implementação das políticas de legislação, maior integração e partilha de informações entre as guardas costeiras nacionais, através de um programa de aplicação da lei marítima sob uma administração unificada para toda a África Ocidental e Central. (European Union & Royal United Services Institute, 2018; Kamal-Deen, 2016). Todavia, a OMAOC carece de uma autoridade institucional no que diz respeito à segurança marítima (Kamal-Deen, 2015).

Desde 2008, no âmbito da cooperação em defesa e segurança, o Brasil, a África do Sul e a Índia têm realizado exercícios navais conjuntos, conhecidos como IBSAMAR (Índia-Brasil-África do Sul Marítimo). Esta iniciativa trilateral faz parte do Fórum de Diálogo IBAS que tem como objetivo promover a cooperação e o diálogo-Sul-Sul em assuntos de importância global e que de alguma forma contribui para a arquitetura de segurança marítima regional. Os exercícios navais IBSAMAR concentram-se na dimensão marítima e nonexo Atlântico Sul e Oceano Índico de forma a partilhar conhecimento e boas-práticas relacionadas a operações de superfície, antissubmarina, antiaéreo, manobras de guerra naval, abastecimento no meio do mar, antipirataria de forma a aprimorar as capacidades das marinhas envolvidas e torná-las mais responsivas às ameaças (Vaz, 2015). A África do Sul, por exemplo, ambiciona o papel de liderança e diligência na governança de segurança regional. A marinha sul-africana tem um papel imprescindível para esse objetivo por ser um dos poucos estados do continente africano com alguma capacidade naval credível. Portanto, a sua agenda política tem sido construída para apoiar outros estados africanos no campo da segurança regional por meio de esforços multinacionais e projeção de força para patrulhamento das águas adjacentes (Neethling, 2019).

Em junho de 2013, vinte e cinco países da África Ocidental e Central estabeleceram mecanismos de cooperação transnacional que visam prevenir e combater atividades criminosas do GoG. A reunião juntou líderes da CEDEAO, da CEEAC¹¹ e da CGoG para a adoção de um Código de Conduta de laoundé, de uma Declaração dos Chefes de Estado e do Memorando de Entendimento sobre Segurança Marítima e Proteção na África Ocidental e Central; instrumentos que inspiraram o

¹¹ Criada em outubro de 1983 com o propósito de promover a cooperação no âmbito económico e social tais como atividades vinculadas à indústria, transporte e comunicação, energia, agricultura, recursos naturais, comércio, alfândega, assuntos atendidos e financeiros, recursos humanos, turismo, educação, desenvolvimento, cultura, ciência e tecnologia. Hoje conta com 10 membros: Angola, Burundi, Camarões, Congo Centro-Africano, Gabão, Guiné Equatorial, RD Congo, São Tomé e Príncipe e Chade

desenvolvimento da Arquitetura de laoundé (Interregional Coordination Centre, 2023). Esta propõe a criação de um quadro intercomunitário que promove melhor cooperação e coordenação jurídica, operacional, institucional e informacional no âmbito da segurança marítima. A declaração institui um compromisso entre os países signatários para mobilizar recursos operacionais a nível institucional e logístico. O Memorando fornece diretrizes para fortalecer a cooperação regional no contexto da monitorização e interoperabilidade, além de estabelecer a criação de um Centro de Coordenação Inter-Regional (CCI). Por fim, o Código de Conduta define as condições e padrões para a partilha das informações, julgamento de infratores e interdição de embarcações suspeitas (European Union & Royal United Services Institute, 2018; Yücel, 2020).

No entanto, a eficácia dos instrumentos desta arquitetura marítima do GoG tem sido deteriorada com a falta de confiança entre os países da região, o que resulta numa precária implementação e financiamento da Arquitetura de laoundé (Yücel, 2020). A rivalidade entre potências regionais como Angola e Nigéria, as disputas transfronteiriças, entre o Gana e a Costa do Marfim, a Namíbia e a África do Sul, entre a Guiné Equatorial e o Gabão, entre os Camarões e Nigéria, têm dificultado a construção de um ambiente de confiança para atuarem em conjunto no combate às ameaças à segurança marítima (Seabra, 2017; 2019).

Em 2014, a CEDEAO¹² adotou uma Estratégia Marítima Integrada (EMI) que tem em sua missão fortalecer a governança e promover o crescimento azul ao impulsionar a conscientização e a pesquisa marítima. A Nigéria, como um dos Estados-membros, tem envolvido a organização em sua agenda estratégica para promover interesses de segurança marítima e desenvolvimento económico (Adogamhe, 2019). Do mesmo modo, a implementação da EMI visa em sua natureza assegurar a proteção e a gestão eficaz do domínio marítimo a partir de um quadro elaborado para o combate à pesca INN (Anozie et al., 2019; Economic Community of West African States, 2016; Negm, 2020). No entanto, a cooperação interestatal e a confiança na região são instáveis, trazendo consequências para o dinamismo da cooperação em segurança marítima (Kamal-Deen, 2015).

No mesmo ano de 2014, outra organização africana de peso regional, a UA, lançou a 'Estratégia Marítima Integrada em África 2050' (Estratégia MIA 2050) que traz uma abordagem abrangente para a segurança marítima, com enfoque no desenvolvimento de uma economia azul. A estratégia chama atenção para a relevância da cooperação regional e com parceiros internacionais para lidar com os desafios marítimos (Brits & Nel, 2018), em termos de proteção, exploração e gestão

¹² Criada a partir da assinatura do Tratado da CEDEAO em 28 de maio de 1975 por 15 Chefes de Estado e de Governo de Benim, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Mauritânia, Níger, Nigéria, Serra Leoa, Senegal e Togo. Sua missão é fomentar a integração e auto-suficiência regional, sobretudo no âmbito económico.

sustentável dos recursos marinhos. Para isso, a estratégia tem previsto o estabelecimento de novas estruturas e instituições para integrar quadros de regulamentação e promover a boa governança marítima (Bernardino, 2015). Entretanto, a Estratégia MIA 2050 não tem sido eficazmente implementada devido à limitações na coordenação regional. Segundo Gesami (2021), a ausência de um órgão marítimo independente e especializado incapacita a UA de coordenar e orientar ações estratégicas de forma equilibrada. Do mesmo modo, a precária infraestrutura marítima a qual dispõem os países membros desacelera a cooperação política, reduzindo a sustentabilidade das operações marítimas na região. Ademais, os países vivenciam um intercâmbio insuficiente de informações devido a má comunicação regional e a ausência de liderança institucional forte (Gesami, 2021).

Outro acordo significativo para os países africanos em matéria de segurança marítima surgiu em outubro de 2016 durante uma Conferência Extraordinária que reuniu chefes de Estado da UA. Neste dia, os líderes políticos assinaram uma Carta sobre Proteção, Segurança Marítima e o Desenvolvimento em África, ou a conhecida Carta de Lomé, que serviu para reforçar uma abordagem jurídica vinculativa de instrumentos anteriores como o Código de Conduta de Ilaoundé e a Estratégia Marítima Integrada da África de 2050 (Egede, 217). O acordo prevê o emprego de novos mecanismos cooperativos para aumentar a capacidade dos Estados em lidar com todo o espectro de ameaças à segurança marítima, como o terrorismo, a pirataria e assaltos à mão armada, o tráfico de drogas, a imigração irregular, a pesca INN, a sobreexploração de recursos e a poluição marítima (União Africana, 2016).

Contudo, segundo Brits e Nel (2018), a Carta de Lomé traz um foco para a segurança em detrimento de estratégias combinadas para os objetivos de desenvolvimento regional a fim de sanar as causas da insegurança marítima. Além disso, os países africanos carecem de vontade política e liderança para cumprir as obrigações no âmbito da Carta e fomentar a sua implementação de forma eficaz (Brits & Nel, 2018). Do mesmo modo, a burocracia e a falta de mentalidade marítima de países africanos também dificultam o desenvolvimento de estratégias cooperativas e coletivas visto que não conseguem alinhar preocupações comuns de segurança (Accord, 2017).

Um acordo histórico que abrangeu o Atlântico Sul em seu todo e contribuiu para o aspecto da segurança marítima foi a revitalização da Zopacas. Este fórum foi criado em outubro de 1986, ainda durante o período da Guerra Fria, por intermédio da Assembleia Geral das Nações Unidas, e por iniciativa do Brasil sob o apoio argentino para fomentar a cooperação regional no âmbito da paz e segurança, desenvolvimento económico e social, proteção do meio ambiente, não proliferação de armas nucleares e preservação de recursos naturais (Brasil, 2023). Em sua natureza, a Zopacas tem

simbolizado uma arquitetura multilateral de segurança na região (Pimentel, 2016) além de ser um instrumento de cooperação Sul-Sul que visa dissuadir qualquer interferência de potências estrangeiras no Atlântico Sul (Espach, 2019). Hoje, a Zopacas integra vinte e quatro países¹³ da América do Sul e da costa ocidental da África.

A sua revitalização conduzida pelo Brasil, a partir de 2007, trouxe uma redefinição para a Zopacas de forma a se adaptar à nova realidade de segurança internacional do pós-Guerra Fria. Os próprios conceitos de defesa e segurança foram ampliados para abranger a complexidade da segurança do Atlântico Sul, ao abordar temas como gestão de recursos marinhos e crimes transnacionais, com destaque para a pirataria marítima (Espach, 2019). Ademais, a Zopacas tem contribuído para o que Pimentel (2016, p.135) chama de *security governance*, em outras palavras, “um conjunto de dinâmicas de segurança, sobrepostas a um determinado tema político ou espaço geográfico, sobre o qual perpassam diferentes filiações institucionais, sem uma clara autoridade definida”. Para Seabra (2017, p.314, tradução da autora), a sua revitalização visa o aumento da “consciência de um Atlântico Sul comum, idealmente estruturado em torno de iniciativas relacionadas à defesa”. Para o Brasil, a Zopacas é considerada um instrumento relevante para a estratégia de aumentar o papel de influência do país na região e criar um senso de identidade atlântica sul (Mattos, de Matos & Kenkel, 2017; da Silva Cortinhas, 2019).

Ainda assim, a Zopacas, segundo Soares e Leopoldino (2019), não nega os esforços de cooperação de países extrarregionais, apenas impõe especificidades da arquitetura de segurança do Atlântico Sul que devem ser respeitadas. Por outro lado, a Zopacas lida com a assimetria de capacidades entre os Estados-membros bem como com a diversidade de interesses políticos. A Zona de Paz é reconhecida por quase não implementar suas iniciativas e ter um orçamento limitado que impactam em seu baixo grau de institucionalização (da Silva Cortinhas, 2019). Essa conjuntura interna ainda é complementada pela falta de decisões e medidas em comum para lidar com os desafios marítimos, pela ausência de comprometimento entre os membros, e a pouca interoperabilidade entre as forças navais, refletida em ações pouco ágeis e ineficazes (Abdenur, Mattheis & Seabra, 2016; Pimentel, 2016).

Sendo assim, a precária mentalidade marítima combinada com a heterogeneidade do Atlântico Sul e a ausência de uma consciência comum sobre os desafios marítimos (Richardson et al., 2012) alimentam aquilo que Duarte (2019a, p.04, tradução da autora) chama de “vazio de governança”. Esse cenário se torna favorável para que marinhas estrangeiras intensifiquem sua presença e atores

¹³ África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai.

internacionais, sob o discurso de prover segurança marítima, influenciem a região por meio da aplicação de recursos financeiros, técnicos e militares de alto nível (Perkovic et al., 2012). As “estratégias de patrocínio e *hedge*” estão sendo empregadas por potências extrarregionais no Atlântico Sul como uma forma de consolidar sua projeção de poder (Duarte, 2019b, p.02). Tais estratégias podem ser implementadas formalmente por meio de iniciativas multilaterais e cooperativas ou através de acordos de cooperação que visem a capacitação e aprimoramento do setor de segurança. Além disso, as estratégias podem ocorrer informalmente através da delegação de responsabilidade a aliados e parceiros locais que recebem apoio financeiro e técnico destas potências extrarregionais para lidar com as limitações regionais (Duarte, 2019b).

Entre as ações multilaterais de projeção de poder de atores extrarregionais na região do Atlântico Sul, destaca-se o estabelecimento, em 2013, do Grupo G8++ de Amigos do Golfo da Guiné¹⁴. Esta foi uma iniciativa da presidência britânica durante seu mandato no G8¹⁵ que decidiu envolver também países e instituições não-membros para participar das discussões relacionadas à segurança marítima da região (Seabra, 2019). Com a saída da Rússia do G8, devido à crise na Ucrânia, o fórum passou a ser nomeado como G7++ FOGG, agora composto por Alemanha, Canadá, EUA, Itália, Japão, Reino Unido, França, Bélgica, Brasil (observador), Coreia do Sul, Dinamarca, Espanha, Noruega, Holanda, Portugal, Suíça, UE, UNODC, INTERPOL, OMI, Centro de Análise e Operações Marítimas – Narcóticos (Jacobsen & Nordby, 2015). O grupo também incorporou agentes regionais como a Angola, Benim, Cabo Verde, Camarões, Costa do Marfim, Gana, Guiné, Nigéria, República do Congo, RDC, Senegal, Serra Leoa e Togo, e representantes da UA, CEEAC, CEDEAO, GoGC e do CCI para facilitar a coordenação, a troca de informações entre doadores e beneficiários e evitar a duplicação de esforços no âmbito do desenvolvimento de capacidades marítimas do GoG (Seabra, 2019).

O G7++ FOGG pode ser considerado um tipo de estratégia de *hedge* por servir como um instrumento de apoio à implementação do Código de Conduta de Iauqué e uma iniciativa de cooperação internacional voltada para a capacitação e *ownership* local (Seabra, 2019) através de fornecimento de recursos financeiros e técnicos. O grupo, por exemplo, auxilia na captação de recursos para estabelecimento de órgãos e projetos de apoio à capacitação como foi o lançamento do Centro de Partilha de Informações sobre o Comércio Marítimo (MTISC)-GoG em Accra (Jacobsen & Nordby, 2015). Ao mesmo tempo, o G7++ FOGG representa um mecanismo de codependência para os países

¹⁴ G8++ Group of Friends of the Gulf of Guinea (FOGG)

¹⁵ Fórum que reunia os chefes de Estados de oito países mais desenvolvidos e influentes no mundo, entre eles, Alemanha, Canadá, EUA, França, Itália, Japão, Reino Unido e Rússia, para discutir assuntos globais.

regionais, especialmente no contexto do compromisso material delineado por interesses políticos e económicos de países ocidentais (Seabra, 2019).

Exercícios navais implementados anualmente pelos EUA no Atlântico Sul constituem também resultado desse vazio de governança regional. Desde 2010, o *Obagame Express* é realizado pelas Forças Navais dos EUA na África (NAVAF) em conjunto com outras marinhas europeias e sul-atlânticas para fortalecimento da segurança marítima na região. Os exercícios marítimos ocorrem ao longo da costa da África Ocidental, promovendo a cooperação entre os Estados do GoG e o apoio ao Código de Conduta de laoundé¹⁶. Esta abordagem multinacional para a segurança testa as capacidades coletivas das marinhas africanas no contexto de monitorização de suas águas jurisdicionais, conscientização do domínio marítimo, partilha de informações e interdição tática no combate a atividades ilícitas no mar (Figueiredo & Silva, 2022). Contudo, nota-se que tais treinamentos e exercícios de capacitação não são suficientes para lidar com os crimes transnacionais marítimos. Segundo Duarte (2019b), as marinhas africanas exigem mais educação formativa em planeamento estratégico, comando e controle para lidar com as dimensões costeiras e terrestres onde ocorrem as atividades ilícitas, não somente atividades operacionais militares.

Embora com menor incidência, outra projeção de poder extrarregional no Atlântico Sul que implementa esforços de apoio ao combate às ameaças sul-atlânticas é a OTAN. Essa atuação só foi possível com a transformação estratégica de sua agenda política do pós-Guerra Fria, ao se tornar uma organização de segurança coletiva (Orfy, 2011). Em junho de 2013, um Acordo sobre Segurança da Informação foi assinado com a Colômbia em que visa a partilha de conhecimentos militares e de inteligência. Do outro do Atlântico Sul, a OTAN atuou através de exercícios de treinamento conjunto com Cabo Verde conhecido como *Steadfast Jaguar*. Sob sua liderança, a OTAN mobilizou submarinos, navios de guerra, aeronaves, novos sistemas de informação de comunicações móveis a fim de testar a eficiência e flexibilidade da Força de Resposta da OTAN. Ao mesmo tempo, o objetivo é avançar com sua influência na região. Como parte da sua estratégia política, em 2018, a Colômbia se tornou o primeiro país latino-americano a adquirir formalmente o *status* de parceiro global da OTAN. A operação militar em Cabo Verde viabilizou também a implantação de uma base logística da OTAN na Ilha de São Vicente (Teixeira & Melo, 2019).

A presença chinesa no Atlântico Sul tem-se mostrado robusta por meio de investimentos na infraestrutura de países da região, relações comerciais e exercícios militares no combate aos desafios

¹⁶ Código de Conduta de laoundé refere-se a um dos mecanismos estabelecidos durante a reunião, em 2013, de líderes da CEDEAO, da ECCAS e da CGG, em Yaoundé, que define as condições padrão para a partilha das informações, julgamento de infratores e interdição de embarcações suspeitas como parte da estratégia regional de prevenção e gestão das atividades ilícitas nas águas do Golfo da Guiné.

às ameaças de segurança. Em 2018, forças-tarefa antipirataria da Marinha do Exército de Libertação do Povo realizaram exercícios conjuntos com Camarões, Gabão, Gana e Nigéria (Grieger, 2019). Mais tarde, em novembro de 2019, a China promoveu em conjunto com a Rússia e a África do Sul um exercício naval na Cidade do Cabo para missões de escolta e antipirataria (The Diplomat, 2019). Tal engajamento chinês no Atlântico Sul resulta de seu interesse em desenvolver uma estratégia ofensiva e ativa que complementa a estratégia defensiva da marinha chinesa através de atividades de teste na área do Atlântico Sul, constituindo também uma forma de proteger seus interesses comerciais e económicos na região (Ferreira-Pereira & Duarte, 2023).

Diante deste contexto marcado pelo envolvimento de vários atores (Estados e organizações internacionais) atuando no campo da segurança marítima, convém aprofundar uma análise em relação à habilidade do ator em ser reconhecido e tratado como uma entidade autónoma capaz de tomar decisões e influenciar processos. Sendo assim, o capítulo seguinte tem como objetivo discutir o conceito de *'actorness'* para compreensão do desenvolvimento do papel da UE como ator influente no cenário da segurança marítima.

CAPÍTULO 3

Da Terra para o Mar: A Dimensão de *Actorness* Marítima da PESC e PCSD

Desde a consolidação dos princípios westfalianos, o Estado constitui a unidade política que assume o estatuto legal de assinar tratados, participar de organizações internacionais e atuar proativamente na arena mundial. No entanto, o sistema político ganhou um novo dinamismo com o fortalecimento de atores de natureza distinta do Estado, como as organizações internacionais (Bretherton & Vogler, 2006). A UE é ainda um exemplo de unidade política mais *sui generis* do sistema internacional. O seu escopo híbrido de governação, com decisões tomadas por autoridades intergovernamentais e supranacionais, não a impediu de ganhar projeção e capacidade de atuação global, pelo contrário, esta é considerada um modelo de referência para a integração regional (Diez, Tocci, Faleg & Scherwitz, 2017). Ademais, a inserção da UE no âmbito de segurança marítima tem reforçado a sua *actorness* internacional. Neste capítulo, será explorada uma ampla literatura que aborda a *actorness* internacional da UE, especialmente no quadro marítimo da PESC e PCSD.

No quadro do debate científico de *actorness*, a literatura apresenta uma diversidade de critérios, tipos de papel e condições que qualificam a natureza institucional e operacional da UE no seu estatuto de ator. O conceito de *actorness* é frequentemente usado para avaliar se atores não estatais possuem as características e capacidades tipicamente associadas aos Estados, como a capacidade de tomar e implementar decisões, projetar influência e usar a força (Bretherton & Vogler, 2006).

Tal como referido na introdução desta tese, o trabalho de Cosgrove e Twitchett (1970) foi um dos primeiros a tratar da temática de *actorness* para analisar o desempenho de atores não estatais, aplicando os seus conhecimentos sobre o estudo da Comunidade Económica Europeia (CEE). Como resultado, Cosgrove e Twitchett (1970) aferem que as condições para se afirmar como um ator da arena internacional estão relacionadas ao grau de autonomia do seu poder decisório, a forma como suas instituições internas atribuem importância para essa condição de ator e o impacto de seu comportamento nas relações internacionais e nas relações com terceiros. Mais tarde, a obra de Sjøstedt (1977) trouxe maior robustez à noção de *actorness* aplicada à CEE. A definição de *actorness* abrangue a capacidade autónoma do agente de agir e angariar recursos para obter resultados efetivos, em outras palavras, atuar com “influência real em termos de alterar deliberadamente o resultado a favor de alguém em assuntos internacionais” (Sjøstedt, 1977, p.16, tradução da autora). Para isso, o grau de autonomia está sujeito ao grau de coesão interna que o ator dispõe para executar seus interesses estratégicos e mobilizar recursos para implementar decisões. No que se refere ao estudo de

caso da CEE, a entrada em vigor dos Tratados de Roma (1958) e do Ato Único Europeu (1987) permitiram que a Comunidade se organizasse de forma coesa na coordenação de políticas comuns de transporte, agricultura, comércio e no estabelecimento de um mercado comum e aduaneira, desenvolvendo coesão interna especialmente na esfera dos assuntos económicos da CEE (Ginsberg, 1999). Nesse sentido, nota-se que o conceito de *actorness* evolui à medida que as competências da organização europeia e o seu quadro institucional se transformam com o passar dos anos. O conceito fornece uma estrutura útil para entender a natureza mutável da política internacional e o papel da UE na influência de resultados globais.

No cenário da segurança global, as organizações internacionais podem ter um papel de atuação significativa no âmbito de questões de gestão de crise. A ONU, por exemplo, tem exercido influência por meio de sua capacidade de convocar conferências internacionais, impor sanções e autorizar intervenções militares. No geral, são entidades que possuem um certo grau de autonomia para agir e mobilizar recursos de forma a influenciar a conjuntura de segurança. Portanto, a análise da *actorness* de um ator é fundamental nesse contexto, pois permite compreender a sua capacidade de responder efetivamente a uma crise de segurança (Rayroux, 2013).

Essa lógica também se reflete no âmbito da segurança marítima. Episódios de crises marítimas exigem dos atores internacionais a capacidade de definir as políticas e práticas que afetam a segurança e a estabilidade do domínio marítimo. Para isso, os estudos de *actorness* examinam as habilidades e competências dos atores em conseguir projetar poder (militar, económico, civil, normativo, etc) e influenciar o comportamento de terceiros no escopo da gestão de crises. A capacidade do ator em influenciar a definição e aplicação de regras e normas relacionadas com segurança marítima configuram a temática de *actorness*.

O território da UE abrange uma grande extensão de costa, que se estende por mais de 70.000 km e inclui 20% das águas costeiras mundiais. A viragem marítima da UE deveu-se a múltiplos fatores, entre eles, económicos, políticos e de segurança. A organização tem tido uma elevada dependência energética, especialmente de petróleo e gás natural, além de recursos minerais. A projeção de sua presença em outras bacias marítimas tem buscado diversificar as suas fontes de abastecimento energético. Segundo os dados da *Eurostat* (2023), mais da metade (57,5%) da energia bruta disponível da UE, em 2020, veio de fontes importadas, sendo que a Rússia é um dos seus principais fornecedores. Além disso, a União é um dos maiores mercados consumidores de marisco, no entanto, seus níveis de autossuficiência têm reduzido consideravelmente, caindo para 35% em 2022 (Welling, 2022).

A maior parte do comércio da Europa também é realizada pela via marítima. Logo, os mares e oceanos oferecem um grande potencial para impulsionar o crescimento, o emprego e a inovação da União. O investimento em pesquisa e inovação marítima é essencial para o desenvolvimento de novos produtos farmacêuticos, alimentos e biocombustíveis a partir de recursos marinhos (Comissão Europeia, 2006). No entanto, as crescentes ameaças à segurança marítima têm afetado os interesses económicos e políticos europeus. Mesmo em regiões mais distantes da costa europeia, há uma preocupação da UE em promover iniciativas e políticas que garantam a proteção do domínio marítimo e o desenvolvimento sustentável.

Sendo assim, a forma como a UE tem lidado com o cenário de crises marítimas internacionais, na posição de ator político, é fundamental para compreender a evolução da sua *actorness* de segurança. A próxima seção tem como objetivo discutir a conceptualização de *actorness* aplicada ao desempenho da UE no contexto de segurança e gestão de crises, a partir de duas variáveis principais de análise: o tipo de projeção de poder e a percepção de comportamento. Em seguida, o perfil da UE como ator internacional de segurança é aprofundado com o estudo de *actorness* no âmbito da gestão de crises marítimas.

3.1 A Conceptualização da *Actorness* Internacional da UE

A partir da década de 1970, notou-se que um crescente leque de trabalhos científicos do campo das RI (Duchêne, 1972; Bull, 1982; Allen & Smith, 1990; Hill, 1993) passou a retratar o renascimento da Europa Ocidental como pólo de influência da política internacional. Os anos finais da Guerra Fria (1947-1991) marcaram o relaxamento das tensões entre as duas superpotências, os EUA e a URSS, repercutindo na redução do arsenal militar norte-americano no território europeu. Logo, esse contexto de estabilidade e menor competição no interior do continente permitiu aos europeus fortalecer a sua esfera de influência económica e maximizar o poder na base de suas capacidades civis. Além disso, desde a criação da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), o pensamento estratégico europeu esteve focado em promover um projeto de paz entre os países da Europa ocidental como uma forma de transpor as violentas memórias deixadas pelas duas grandes guerras (Duchêne, 1972).

À medida que os países ocidentais avançavam com suas políticas de comércio e investimentos no quadro da CECA, a Europa Ocidental ganhava espaço de liderança no âmbito da economia global e consolidava sua autonomia externa em relação aos EUA. Esse contexto permitiu que a CEE se tornasse um centro de poder civilizatório por meio do seu peso económico (Duchêne, 1972). Essa premissa foi

fruto de análise do trabalho de François Duchêne (1972), um dos primeiros autores a mencionar a noção de poder civil da CEE. A construção da ideia de poder civil está articulada com uma forma de poder que influencia terceiros na arena internacional com base em meios não militares. Em outras palavras, é a capacidade do ator de influenciar o comportamento de *outsiders* e implementar políticas via instrumentos económicos, culturais e diplomáticos, reforçando aspectos da sua *actorness*. Essa influência é exercida por meio do uso de mecanismos civis de persuasão que podem ocorrer através das práticas de diálogo, formação de parcerias, estabelecimento de cooperação diplomática e fornecimento de assistência técnica e financeira. Ao mesmo tempo, o recurso de poder civil é nutrido por condicionalidades e sanções positivas que o ator político impõe sobre outros Estados como uma forma de substituir elementos militares para empregar sua influência (Duchêne, 1972).

Por outro lado, autores como Bull (1982) e Hill (1993) reiteram que para alcançar uma posição influente no cenário mundial o ator político precisa se tornar autossuficiente em relação às suas capacidades militares. Ainda que questões económicas e comerciais fossem o foco da atenção mundial naquele momento, de acordo com Bull (1982), o desenvolvimento do poder militar era necessário para avançar com a *actorness* da CEE numa postura mais autónoma e independente, ampliando o seu poder de decisão dentro da OTAN e preservando seus próprios interesses. Logo, uma capacidade militar credível constitui um dos principais aspectos da *actorness* e um meio para conseguir atuar no papel de mediador e construtor da paz. Hill (1993, p.318, tradução da autora) reforça o argumento com as seguintes palavras, "se a Comunidade desenvolver uma dimensão militar, terá dado um passo imensamente sério no sentido de se transformar como ator internacional e, conseqüentemente, também nas atitudes externas em relação a ela".

Mesmo assim, havia uma resistência interna da CEE em instituir a cooperação na área da defesa. Quanto a sua *actorness* de segurança, o desempenho de política externa da CEE era bastante incipiente. As tentativas de se criar uma Comunidade Europeia de Defesa (CED), em 1954, falharam. As questões de segurança têm sido um assunto sensível à soberania nacional dos Estados-membros por estar vinculada à *high politics* (Akbaba, 2009). Ainda que a criação, na década de 1970, de um fórum de consulta, designado Cooperação Política Europeia (CPE) tenha servido para melhorar o entendimento mútuo e a harmonização das posições dos Estados-membros quanto aos assuntos de política externa, Ginsberg (1999) alega que a CPE não promoveu ações coletivas no quadro da segurança devido à dificuldade em se chegar a um consenso.

Mais tarde, a assinatura do Tratado de Maastricht, em 1992, sinalizou um marco importante para a *actorness* da UE no âmbito da ação externa. Com a substituição da CPE por uma PESC, a sua

capacidade de resposta a crises se tornou mais exequível. Isso porque o tratado instituiu uma cooperação política no domínio da PESC e orientou a sua atuação para o fortalecimento da segurança internacional através da cooperação e da defesa de valores democráticos, dos direitos humanos e do Estado de direito. Nesse sentido, a *actorness* da UE deu os seus primeiros passos em direção à posição de *player* emergente na gestão de crises (Lavrínovica, 2013).

Nesse período, é importante mencionar que a Comunidade Europeia (CE) operava sob uma arquitetura institucional sustentada por três pilares independentes. O primeiro envolvia decisões políticas supranacionais articuladas com as competências da CE, enquanto o segundo e o terceiro pilares constituídos pela PESC e pela Justiça e Assuntos Internos, respectivamente, estavam submetidos à tomada de decisão intergovernamental (Hix & Holland, 2011). Essa estrutura fragmentada e parcialmente subordinada à competência dos Estados-membros impedia, segundo Toje (2010, p.16, tradução da autora), a UE de “interagir de maneira consistente e deliberada com outros atores internacionais”, impactando na sua *actorness* de segurança.

A crise na Bósnia (1992-1995) representou um teste para *actorness* da UE ao lidar com a gestão de uma crise civil. O insucesso da PESC neste conflito refletiu a ausência de uma política comum e integrada para lidar com a crise. Países-membros optaram por atuar unilateralmente e fora do âmbito da PESC, salientando a dificuldade de coesão interna quando o assunto era segurança (Andreatta, 1997). Esse contexto levou líderes franceses e britânicos a acordarem com uma agenda comum para a segurança europeia que ficou formalizada através da Declaração de Saint-Malo em 1998. Além de abrir a porta ao estabelecimento da futura PESD, a declaração reforçou a abordagem de que a UE precisava desenvolver uma capacidade militar para conseguir lidar com a gestão de crises (Toje, 2010). A PESD seria formalmente criada no quadro da Cimeira de Colónia abrindo um novo capítulo no processo de integração europeia (Ferreira-Pereira, 2005; 2008).

Essa mudança de pensamento marcou significativamente a *actorness* da UE. No entanto, há duas vertentes distintas na literatura que argumentam sobre o aumento do poder militar no desempenho da UE. Para Pirozzi (2013), o desenvolvimento militar é essencial para que a UE mantenha a sua credibilidade como gestor de crises em cenários de atuação abrangente. Por outro lado, autores como Zielonka (1998) consideram que à medida que a UE se orienta para uma maior militarização a posição de potência civil da UE é enfraquecida.

Ainda assim, houve avanços na *actorness* da UE ao se referir ao poder militar. A proposta de consolidar o poder militar da UE de maneira credível foi apoiada pelo Conselho Europeu de Helsínquia, em 1999, através da criação de uma Força de Reação Rápida (FRR). A FRR previu o envolvimento de

cerca de sessenta mil soldados voluntários de Estados-membros a fim de apoiar as Tarefas de Petersberg¹⁷ integradas no âmbito da PESC com a entrada em vigor do Tratado de Amesterdão em 1999. O tratado definiu as atividades militares, incorporadas nas tarefas de Petersberg, as quais se referem aos exercícios de gestão de crises, manutenção da paz, pacificação e missões humanitárias e de resgate (Pagani, 1998; Howorth, 2005). Além da FRR, a reunião do Conselho Europeu, em 2004, reforçou a proposta de desenvolver a capacidade militar da UE através da implementação do *Headline Goal* 2010. O plano tinha como objetivo obter forças interoperáveis e sustentáveis que permitissem a UE “ser capaz de, até 2010, responder com ações rápidas e decisivas, aplicando uma abordagem totalmente coerente a todo o espectro de operações de gestão de crises” (European Council, 2004, p.01, tradução da autora).

Pode-se afirmar, portanto, que a UE avançou em afirmar a sua presença internacional como ator de segurança após o estabelecimento da PESD e a inclusão das missões de Petersberg como parte integrante do desenvolvimento da PESC (Ferreira-Pereira, 2005). Essa conjuntura favoreceu a sua *actorness* de segurança ao ampliar a sua capacidade de ação própria em operações de gestão de crises e no que se refere a estabilidade da Europa (Ferreira-Pereira, 2005; 2008; Freire & Simão, 2013, Dijkstra & Vanhoonacker, 2017). Como resultado, a UE lançou as primeiras missões civis e operações militares de segurança a partir de 2003, elencadas como exemplos a seguir. Na Bósnia Herzegovina, a UE assumiu iniciativas de gestão civil de crise no quadro da Missão de Polícia (2003) que resultou no estabelecimento de capacidades policiais. Na Macedônia, a organização substituiu a OTAN na monitorização da implementação do Acordo de Ohrid¹⁸, desempenhando a sua primeira operação militar no âmbito da PESD, conhecida como missão Concórdia (2003). Mais tarde, na República Democrática do Congo, a UE executou a operação Artemis (2003), a primeira operação militar a ser realizada além de suas fronteiras (Keane, 2005). Desde então, a União já lançou e geriu trinta e sete operações e missões no quadro da PCSD em três continentes (Legrand, 2023), expressando a expansão de sua *actorness* de segurança.

Desde o Conselho de Helsínquia, a UE dispõe ao mesmo tempo de mecanismos de gestão civil de crises e recursos militares para o contexto de operações. De acordo com Toje (2010, p.99, tradução da autora), a “UE fez progressos consideráveis na combinação de meios civis e militares na gestão de crises”. E, portanto, a capacidade de integrar esses meios tem proporcionado à UE maior flexibilidade

¹⁷ A Declaração de Petersberg foi adotada pelos ministros da União da Europa Ocidental em 1992 e posteriormente suas tarefas de Petersberg incorporadas à UE com a entrada em vigor do Tratado de Amesterdão.

¹⁸ Líderes políticos representantes de macedônios de origem albanesa e eslava chegaram a um acordo na Macedônia, atendendo a duas das principais reivindicações da minoria albanesa: a reforma da polícia local e a adoção do albanês como língua oficial em 2001. Cf. Veja mais <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mundo/ft0608200105.htm>>

na sua atuação de segurança e, conseqüentemente, o fortalecimento da sua *actorness*. O dilema entre os critérios de uso referentes a recursos civis e militares recai sobre a noção de poder ético trazida por Aggestam (2008). Uma potência ética faz uso de seu poder de forma consistente com os princípios e valores éticos.

Logo, a conjuntura do pós-Guerra Fria significou uma mudança na forma como a UE passou a fundamentar o uso da força. Em vez de alimentar um discurso de segurança com foco na garantia da defesa comum ou na criação de um exército europeu, a UE passou a justificar o uso da força a partir de valores éticos, ou seja, defendia o uso da força para fins humanitários e difusão de normas e valores ocidentais no quadro das operações e missões de gestão de crise. Conforme a análise de Aggestam (2008), o discurso ético universal, utilizado na política externa da UE tem auxiliado na construção da sua imagem como força positiva para o bem comum global, além de posicioná-la como um ator da política internacional. Ao exercer o seu poder ético no mundo, a UE tem assumido o papel de responsável moral diante do mundo pela defesa dos valores universais, legitimando, portanto, o seu comportamento de política externa, além das fronteiras (Aggestam, 2008).

Sob uma perspectiva que envolve menos o caráter ético do seu exercício de ator, o conceito de poder normativo, introduzido pelo estudo de Manners (2002) para analisar o papel internacional da UE, retrata o poder no sentido de impor normas e regras à sua imagem. Nessa concepção, o poder não é exercido com base nas capacidades materiais do ator, mas na força das suas ideias, normas e em componentes simbólicas. Sendo assim, a potência normativa é aquela que influencia o comportamento de terceiros através de suas normas e regras ao se tornarem socialmente aceitas e/ou impostas. No caso da UE, a sua base normativa tem sido formada pelos valores, declarações, políticas, tratados e práticas que remetem desde a sua criação. Os valores da UE incluem paz, democracia, direitos humanos, liberdades fundamentais, solidariedade, multilateralismo, desenvolvimento sustentável e boa governança que são reforçados constantemente por meio de suas políticas e práticas de política externa. Para Manners (2002, p.239, tradução da autora), o comportamento da UE é condicionado por essas normas e ao mesmo tempo capaz de “moldar concepções do que é normal nas relações internacionais” a partir de sua imagem.

A autoconcepção europeia diz que o poder normativo da UE serve como um meio para promover a paz, a estabilidade e a democracia na Europa e no mundo. Esse poder é exercido de diversas maneiras através de sua capacidade de persuasão. A UE tem externalizado normas e valores por difusão não intencional quando alguma das suas práticas ou políticas é replicada por *outsiders*. A utilização do modelo de integração regional da União por terceiros é um exemplo da influência de

poder normativo da UE sobre outras regiões. Uma outra maneira de exercer seu poder normativo é através das suas comunicações políticas e declarações estratégicas de líderes políticos europeus que difundem normas e valores por meio do discurso, negociação e persuasão diplomática (Manners, 2002). Por fim, a UE tem conseguido influenciar o comportamento de terceiros através da força de suas normas por meio de condicionalidades previstas em parcerias e acordos de cooperação, que configuram também práticas do *hard power* (Nye, 2011). A UE pode condicionar a ajuda a terceiros via adesão de normas e valores, infundindo-as culturalmente pela aprendizagem e adaptação em outros países (Manners, 2002; Björkdahl, 2011).

Para essa mesma linha de pensamento que analisa as diferentes formas de capacidade da UE de exercer influência sobre o comportamento de terceiros, Ferreira-Pereira (2012) contribui para a noção de *model power*. Durante o processo de interação com *outsiders*, por meio de parcerias ou acordos de cooperação, a UE atua como uma força de atração de suas normas e valores. Os líderes europeus trabalham a imagem da UE para se tornar um modelo normativo a ser imitado. A UE, no papel de *model power*, é capaz de replicar o seu comportamento normativo em outras regiões do mundo influenciando a conduta de terceiros por meio de condicionalidades, incentivos, declarações e punições. A UE apresenta os benefícios da sua estrutura de normas e princípios os quais defende por meio de mecanismos de persuasão, moldando atitudes de terceiros. Logo, os países que se ajustam e aderem ao padrão de comportamento e às regras europeias são envolvidos no quadro de recompensas da UE. Já aqueles que rejeitam o modelo europeu ficam expostos a embargos e sanções (Ferreira-Pereira, 2012).

Essa premissa é reforçada na própria Estratégia Europeia de Segurança (EES) ao informar a comunidade internacional que “há um preço a pagar, incluindo na sua relação com a União Europeia” (Council of the European Union, 2003, p.10, tradução da autora) para aqueles que não estão dispostos a cumprir as normas internacionais defendidas pela UE. Essa prática de *actorness* reforçada por condicionalidades e sanções é entendida por Allen e Smith (1990) como uma forma do ator político consolidar sua presença internacional. Aquele que se faz presente é capaz de influenciar atitudes (*shaper*) e percepções de terceiros por meio de estímulos positivos (*initiator*), por restrições e exclusões de oportunidades (*filter*), ou até mesmo por imposição de custos e punições (*barrier*). Do mesmo modo, para Thomas (2012), as sanções e as práticas de persuasão são instrumentos de política externa que ajudam o ator político a alcançar a dimensão de eficácia da *actorness*, ou seja, de moldar os assuntos mundiais de acordo com os seus objetivos. Por essa razão, a partir da EES, a UE sublinhou a importância de desenvolver as parcerias estratégicas como um instrumento engenhoso

que “(re)molda as expectativas e ações dos parceiros” (Ferreira-Pereira & Smith, 2021b, p.42, tradução da autora) e permite reconhecer a UE como um ator global.

Além de acordos e parcerias, através da condução do ‘multilateralismo efetivo’ como parte de sua EES, a UE exerce o seu poder normativo e consegue influenciar a arquitetura de governança global. O multilateralismo pode ser definido como “uma forma institucional que coordena as relações entre três ou mais Estados com base em princípios generalizados de conduta: isto é, princípios que especificam condutas apropriadas para uma classe de ações” (Ruggie, 1993, p.11, tradução da autora). Posto isto, os fóruns multilaterais podem servir como um espaço para moldar comportamentos a partir da força de atração de normas e valores do ator político.

No entanto, o poder normativo pode ser considerado uma força que leva os outros a se conformar com as normas impostas durante o processo de interação social. As normas e valores defendidos pela UE fazem parte de uma história e de vivências sociais particulares que expressam narrativas e concepções europeias. Ao influenciar convicções normativas de terceiros sem um processo de autoavaliação pelo ator político, este comportamento de política externa pode produzir efeitos contrários ao esperado, tais como conflitos e instabilidades regionais. Ao tentar impor as suas preferências sociais, a potência normativa pode ser percebida e criticada pela tentativa de estabelecer superioridade moral (Aggestam, 2008; Björkdahl 2011).

Ademais, autores como Chaban e Holland (2019) criticam a posição da UE de empregar uma comunicação ‘solo’ com terceiros ao impor uma visão unilateral eurocêntrica, ou seja, não está aberta a um diálogo interativo e equilibrado que leve em consideração as perspectivas de outros agentes. Os autores (2019, p.10, tradução da autora) expõem que a UE, ao invés de “falar com” (*talking with*), esta “fala para” (*talking at*) a sua audiência sem envolvê-la na construção normativa da ordem internacional. Nos espaços bilaterais e multilaterais de diálogo político, há regras de participação que determinam os atores que têm o direito de expressão e, portanto, aqueles que podem difundir ideias e princípios de forma a moldar a arquitetura de segurança internacional (Clark, 2009). Portanto, o multilateralismo simboliza “uma representação da ordem mundial e da posição que nela ocupam o Eu e os Outros, bem como o estabelecimento de critérios de inclusão/exclusão e padrões de legitimidade” (Barbé, Herranz-Surrallés & Naturski, 2015, p.22, tradução da autora).

Os conceitos de poder normativo e civil também são criticados pela sua essência focada em elementos não-militares. Segundo Björkdahl (2011), a falta de poder militar no apoio à projeção de poder normativo limita a capacidade da UE de moldar resultados e influenciar o contexto de gestão de crises. Do mesmo modo, ao promover a ideia de potência, Bull (1982) argumenta que a garantia da

segurança e da projeção de poder da Europa dependia necessariamente de recursos militares de terceiros, nomeadamente dos norte-americanos, e de iniciativas independentes dos Estados-membros fora do âmbito da CE. Logo, parte da literatura sobre *actorness* (Aggestam, 2008; Diez, 2005; Björkdahl, 2011) não veem o poder normativo e militar da UE em oposição ou tensão, mas como poderes que podem coexistir. A UE estaria mais próxima de desenvolver um papel de “*soft model of hard power*”, em que faz uso apropriado do poder militar coercitivo para fins humanitários e disseminação de suas normas (Björkdahl, 2011, p.104).

Ainda assim, a adoção da EES de 2003 envolveu a combinação de recursos políticos, diplomáticos, comerciais, civis e militares em contextos de gestão de crises (Pirozzi, 2013), representando um avanço de sua *actorness* de segurança. A EES é a primeira doutrina estratégica a orientar um papel de segurança internacional para a UE (Toje, 2010) e a primeira tentativa em delinear objetivos políticos para a PESD (Howorth, 2005). Nesse período, a União assumiu uma visão holística de segurança para o tratamento dos principais desafios transnacionais (o terrorismo transnacional, o crime organizado, os conflitos regionais, a proliferação de armas de destruição em massa e os Estados falhados) e conduziu políticas que promovem o vínculo entre segurança e desenvolvimento. Desde então, a *actorness* da UE tem sido impulsionada pelas expectativas políticas europeias de torná-la “mais ativa, mais coerente e mais capaz” (Council of the European Union, 2003, p.11, tradução da autora).

Mais tarde, a assinatura do Tratado de Lisboa, em 2007, também contribuiu para o fortalecimento da *actorness* de segurança da UE, sobretudo no âmbito da gestão de crises ao criar condições para maior coerência, eficácia e visibilidade da UE em sua política externa. A eliminação da estrutura de pilares, por exemplo, viabilizou maior coordenação e coesão entre o domínio interno e externo da UE diante de seu espectro de políticas de segurança (Sus, 2017). O tratado também substituiu a PESD por uma PCSD que veio a permitir à organização assumir um papel maior de liderança nas operações de gestão de crises. Ao mesmo tempo, incentivou uma abordagem abrangente de segurança ao envolver e integrar distintos agentes institucionais, internos e externos, para lidar com o contexto de crises (Toje, 2010). A criação do cargo de Presidente do Conselho Europeu e o cargo duplo de Alto Representante da União para os Negócios Estrangeiros e Política de Segurança e Vice-Presidente da Comissão Europeia impulsionaram voz e corpo único à UE (Akbaba, 2009). Portanto, o Tratado de Lisboa contribuiu para uma “ação externa da UE mais inclusiva, multilateral e coerente” (Pirozzi, 2013, p.05, tradução da autora).

Dois outros principais contributos do Tratado de Lisboa referem-se à atribuição de personalidade jurídica à União e à criação de um organismo diplomático, o SEAE. Essas duas iniciativas impulsionaram a representação externa da UE no cenário internacional e asseguraram o seu reconhecimento legal perante terceiros (Brandão, 2016). O reconhecimento externo é identificado como um aspecto de *actorness*, sobretudo no âmbito da percepção do “outro”. No caso destas iniciativas, o reconhecimento foi resultado de um processo de socialização da UE com terceiros (*de facto recognition*) (Jupille e Caporaso, 1998).

No quadro da gestão de crises, o SEAE foi uma das inovações de referência. Este órgão criou um Sistema de Resposta a Crises e integrou em sua natureza uma abordagem abrangente, se tornando peça-chave no âmbito da PESC/PCSD (Tercovich, 2014). Ademais, o SEAE ampliou a coerência das políticas e ações na PCSD no contexto de crises ao coordenar o planeamento operacional, estratégico e a implementação de missões civis (Quille, 2010). Logo, o SEAE contribuiu para o aprimoramento da *actorness* de segurança da UE ao acelerar a tomada de decisão rápida. Com isso, a UE passou a ser autoconcebida como um “ator de segurança holístico e multifuncional, dotado de autonomia, capacidade e presença” (Brandão, 2016, p.103, tradução da autora).

Em 2008, o Alto Representante para a Política Externa e de Segurança Comum da UE, Javier Solana, apresentou ao Conselho Europeu o Relatório sobre a Execução da Estratégia Europeia de Segurança (EEES), que reforçou as diretrizes da *actorness* de segurança da UE previstas na EES. Uma das principais orientações da EEES foi que os desafios de segurança da União devem ser tratados de forma interligada e os contextos de crises não podem ser considerados apenas uma mera questão militar. Além disso, o conceito de segurança humana foi introduzido ao pensamento estratégico europeu (Toje, 2010), aprimorando o papel da UE nas operações de gestão de crises.

Essa concepção abrangente de segurança foi ainda formalizada com a adoção, em 2013, de uma ‘Abordagem global da UE em relação às crises e aos conflitos externos’. O texto da Comissão Europeia (2013a) incentivou a combinação de recursos humanitários, civis, militares e de desenvolvimento para o contexto de gestão de crises. Também orientou uma responsabilidade partilhada entre os diferentes serviços, órgãos e setores de segurança a nível da UE e dos Estados-membros. Para a Comissão Europeia (2013a, p.03), a “UE é mais forte, coerente, visível e eficaz nas suas relações externas” quando implementa nas suas missões de gestão de crise uma abordagem abrangente, contribuindo para a construção de sua imagem de ator de segurança global distinto (Brandão, 2016). Logo, essa abordagem abrangente tem atendido à dimensão de ‘capacidade’ da

actorness da UE, conceituada por Bretherton e Vogler (1999), por responder eficazmente às expectativas e oportunidades mediante a conciliação de recursos civis e militares.

A formação de imagens e percepções sobre um ator político pode influenciar diretamente a sua *actorness* internacional. Dado que as percepções se referem a maneira como alguém interpreta uma situação ou objeto, estas podem moldar a forma como os atores são percebidos por outros no sistema internacional. Para Klose (2018), a *actorness* é compreendida como um fenômeno que emerge de um processo de interação social e, portanto, ergue-se de uma interação entre expectativas. Por essa razão, “a forma como a UE é vista por outros países pode ter uma influência direta no seu sucesso como ator na cena internacional” (Lucarelli & Fioramonti, 2010, p.02, tradução da autora).

Por meio da linguagem e da representação discursiva, os atores políticos conseguem moldar as percepções externas de acordo com a sua posição assumida no cenário internacional. A representação discursiva desempenha um papel crucial na formação da política externa e pode gerar resultados de natureza política (Diez, 2005). A narrativa europeia extraída de documentos e discursos oficiais da UE tem reforçado uma imagem de ator distinto (*distinctiveness*) das relações internacionais (Jupille & Caporaso 1998; Lucarelli & Fioramonti, 2010). A intensa externalização do seu quadro normativo baseado nos ideais de paz, democracia e direitos humanos bem como de seu modelo de integração fundamentado num conceito de projeto de paz contribuiu para a construção de uma imagem positiva da UE de si mesma no exterior. Nesse sentido, a UE tem conseguido moldar a percepção de terceiros a partir de elementos de sua própria identidade, realçando a ideia de que a “presença não denota ação externa intencional, é uma consequência do ser” (Bretherton & Vogler, 2006, p.26, tradução da autora).

Ainda assim, a construção do ‘eu’ (*Self*) de um ator político é por vezes validada simultaneamente a partir do que o ‘outro’ (*Other*) representa no cenário internacional (Diez, 2005). Isso significa dizer que um ator político para definir o seu papel social faz atribuir em termos relacionais as características do papel do ‘outro’. Geralmente, essa caracterização é construída sob um contexto de distinção, categorização e *bordering* (Lucarelli & Fioramont, 2010). Por meio de seu discurso, o ator político pode moldar a imagem do outro de forma a atribuí-lo como uma ameaça, ou como inferior ou ainda como um violador dos princípios universais. Logo, o papel de um ator político é construído através de uma representação discursiva que se contrapõe à imagem do outro (Diez, 2005). Essa realidade é muito comum nas estratégias políticas de securitização em que o ator político ao obter o poder de fala identifica pessoas ou objetos como ameaças à segurança e, portanto, justifica medidas extraordinárias para resolvê-las, como a suspensão de processos políticos normais e o uso da força

(Buzan et. al., 1998). Isso revela o papel do poder na representação discursiva, em que a UE tem a capacidade de moldar o discurso e definir o que é considerado legítimo e aceitável, levando à marginalização de outras vozes e perspectivas, bem como ao reforço de estruturas de poder existentes (Diez, 2005).

Da mesma forma, a análise de percepções e expectativas externas corrobora a identificação de elementos de *actorness*. Durante o processo de interação social, o ator político influencia comportamentos e molda percepções de *outsiders* conforme o seu papel no cenário internacional e sua capacidade de atuação, estando suscetível a obter reconhecimento externo (*de facto recognition*) por terceiros e a consolidar a sua presença internacional (Jupille & Caporaso, 1998). A interação ocorre durante a promoção de diálogos políticos ou acordos de cooperação, por exemplo. Esta é uma variável importante na formação de percepções externas (Lucarelli & Fioramont, 2010) e um processo que permite analisar a capacidade dos atores políticos de agir, implementar decisões e produzir resultados, resumidamente avaliar a sua *actorness*.

De fato, é durante o processo de interação que o ator político consegue extrair percepções e expectativas de *outsiders* sobre sua posição na arena internacional. Segundo Chaban e Holland (2019, p.08, tradução da autora) “a UE poderia tratar as percepções externas como uma oportunidade de revisitar suas próprias imagens e narrativas para superar suas próprias limitações” e, portanto, avançar com o desenvolvimento de sua *actorness*. Identificar a forma como o outro percebe a realidade possibilita verificar se há consistência entre o que o ator político aspira como posição social para si mesmo e o que realmente tem sido desempenhado no contexto internacional. Isso porque aquilo que o agente externo gera como percepção e expectativa é reflexo da sua observação direta sobre o comportamento de política externa do ator político (Lucarelli & Fioramont, 2010). A credibilidade da UE como ator de segurança, por exemplo, pode ser avaliada a partir das percepções de terceiros. Fóruns multilaterais de discussão são considerados por Lucarelli e Fioramont (2010) um espaço apropriado para o ator político compreender as expectativas externas e analisar se estas estão de acordo ou vão de encontro com a sua autoconcepção de papel. Logo, ao conhecer as percepções e expectativas de terceiros, o ator político consegue prever oportunidades de ação ou inação em relação à posição social que assume, outro aspecto da *actorness* importante a ser considerado na conjuntura da atuação internacional da UE (Bretherton & Vogler, 2006).

A EGUE apresentada por Federica Mogherini¹⁹, em 2016, teve como propósito fortalecer a imagem positiva da UE no mundo sob o pano de fundo do processo do Brexit²⁰ (Ferreira-Pereira, 2020).

¹⁹ Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança

Tendo por base a narrativa de que “nós precisamos de uma Europa mais forte” (European External Service, 2016, p.07, tradução nossa), a EGUE detalhou com maior rigor estratégico os meios para alcançar os fins políticos para uma segurança e defesa credível (Tocci, 2017). Para isso, a UE desenvolveu em paralelo a noção de ‘autonomia estratégica’. Essa autonomia, segundo Smith (2018, p.613, tradução da autora), vincula-se a proatividade do ator como também diz respeito “a liberdade da União de escolher entre vários cursos de ação, especialmente durante uma crise, em vez de ter decisões difíceis forçadas ou ter outros atores importantes, como os EUA ou a Rússia, a agir”.

A autonomia estratégica estabelece uma "capacidade de agir de forma autónoma quando e onde necessário" (European External Service, 2016, p.19, tradução da autora) a qual requer, segundo o discurso de Mogherini, a combinação de instrumentos de *soft* e *hard power*. A dimensão de autonomia também se articula ao aspecto de *actorness* de um ator político que reflete a disposição de recursos para efetivamente exercer poder, tomar decisões e implementar políticas (Jupille & Caporaso, 1998). No caso da política externa da UE, a autonomia refere-se à sua independência na tomada de decisões e responder autonomamente ao contexto de crises ao mesmo tempo que produz resultados de segurança no cenário internacional.

Essa visão de autonomia estratégica e projeção de uma imagem forte da União também foram revigoradas após a Presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, em dezembro de 2019, manifestar a adoção de uma abordagem ‘geopolítica’. A líder europeia explicou que, para os anos seguintes, a UE teria o seu papel internacional impulsionado por uma ‘Comissão Geopolítica’. Para isso, a UE estaria comprometida a desenvolver uma política externa mais assertiva, proativa e estratégica. Em seus discursos políticos, von der Leyen incentivou uma capacidade de defesa militar mais forte, porém, não desvinculou a UE dos seus instrumentos de diplomacia, multilateralismo e prevenção de conflitos (Zwolski, 2020). No âmbito dos oceanos e mares, essa visão geopolítica da Comissão Europeia significaria impulsionar a posição da UE para uma liderança na governança internacional dos oceanos (Koenig, 2019).

Do mesmo modo, com o processo de saída do Reino Unido da UE, o Brexit, os assuntos de segurança e defesa adquiriram uma posição de destaque na agenda da UE. A preocupação central era de que a ausência do Reino Unido iria afetar a sua *actorness*, particularmente a capacidade militar da organização em projetar poder em regiões mais distantes e, portanto, a sua posição de contribuir para a segurança internacional (Ferreira-Pereira, 2020). No cenário marítimo, a situação não seria diferente. A saída do Reino Unido significaria a remoção de uma das principais potências marítimas, a perda de

²⁰ Processo de saída do Reino Unido da UE

experiência de oficiais britânicos nas missões da UE e a retirada do centro de comando da União em Londres (Flynn, 2016).

A UE apresenta, portanto, aspectos multifacetados de *actorness* que a consolidam como um ator estratégico de segurança global. A próxima seção continua a explorar a literatura de *actorness* da UE, porém com maior enfoque de sua atuação no domínio da segurança marítima internacional.

3.2 O Desenvolvimento da *Actorness* da UE no Quadro da Segurança Marítima

Os primeiros anos após a criação da UE (1992-2005) foram caracterizados por um brando progresso na condução de iniciativas comuns no âmbito da segurança marítima. As instituições comunitárias — o Parlamento Europeu, o Conselho da UE, o Conselho Europeu e a Comissão Europeia — elaboraram um conjunto de comunicações²¹, diretivas²², regulamentos²³ e decisões²⁴ focadas nas questões de *maritime safety*, uma das vertentes da segurança marítima. De acordo com Germond e Smith (2009, p.573, tradução da autora), nesses anos iniciais, a UE “optou por desempenhar um papel passivo e deixou que outros atores assumissem a liderança” desse contexto, abrindo espaço de atuação para a OTAN, por exemplo. Dado que a segurança marítima deixou de estar claramente articulada e envolvida no âmbito da PESC (Germond, 2015).

As preocupações do cenário marítimo europeu naquele momento residiam na frequência de acidentes ambientais, especialmente casos de derramamento de petróleo que traziam um enorme impacto para a economia europeia. No período entre 1990 e 1994, cerca de 13 acidentes marítimos por ano foram relatados nas águas europeias e 4,8 no período de 1995 a 1999 envolvendo encalhe de navios, incêndio, explosão, colisão de embarcações e falha no casco (European Environment Agency, 2008). Como efeito, a União fomentou esforços nas áreas de gestão de tráfego de embarcações, de controle portuário, políticas para danos ambientais e construção de navios a fim de reduzir a degradação do ecossistema marinho, da proteção de vidas ao mar e do aumento da competitividade econômica (Goulielmos, 2001).

Uma melhoria no quadro institucional e regulatório da UE, no que concerne ao *maritime safety*, foi impulsionada por dois episódios marítimos (González-Laxe et al., 2005). Em 1999, o naufrágio do petroleiro Erika próximo à costa francesa causou um dos piores desastres ambientais ao poluir cerca

²¹ Cf. Communication COM/96/0084 from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Shaping Europe's Maritime Future – A Contribution to the Competitiveness of Maritime Industries

²² Cf. Council Directive 93/75/EEC on Vessel Traffic Monitoring and Information System; Council Directive 97/70/EC on Safety Fishing Vessels; Council Directive 98/18/EC on Safety Rules and Standards for Passenger Ships

²³ Cf. Commission Regulation (EC) No 2375/1999 of 9 November 1999 prohibiting fishing for Norway lobster by vessels flying the flag of Denmark

²⁴ Cf. Decision 2850/2000/EC of the European Parliament and of the Council setting up a Community framework for cooperation in the field of accidental or deliberate marine pollution

de 4.000 km de mar. A ineficiência dos países em gerir a situação levou a UE a implementar o *European Maritime Safety Packages*; ou o mais conhecido *Erika I e II Packages*. As medidas permitiram fortalecer a inspeção nos portos europeus, eliminar gradualmente os petroleiros de cascos simples e exigir reforço no controle do tráfego marítimo por parte dos Estados-membros para, assim, evitar acidentes mais graves e a poluição do ecossistema marinho. O pacote de medidas também incentivou a criação da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM) que se tornou operacional em 2003 e serviu para “elevar a *maritime safety* na Europa” (Silveira, 2019, p.271, tradução ênfase da autora). A agência monitoriza a aplicação das regras marítimas entre os Estados-membros através da coleta coordenada de informações e de bases de dados, além de fornecer assistência técnica, operacional e científica (Thébault, 2004).

O outro desastre ecológico marítimo de enorme impacto ocorreu com o naufrágio do petroleiro *Prestige* em 2002 na costa da Espanha, que ocasionou o vazamento de cerca de 1,3 milhões de galões de combustível no oceano. Esse evento, no entanto, teve implicações económicas ainda mais significativas já que a natureza tóxica e viscosa do óleo ameaçou consideravelmente as atividades dos pescadores. Na sequência ao desastre, a UE passou a considerar a poluição marítima como uma infração criminal, determinando que companhias de navios e donos da carga responsáveis pelos danos fossem sancionados. Além disso, a União apoiou a OMI na aplicação da MARPOL, em que reforça a regulação das atividades marítimas e incentiva a modernização portuária para o estabelecimento de respostas rápidas em caso de acidentes marítimos (González-Laxe et al., 2005).

Nesse período, o aumento de migrantes e refugiados marítimos também constituíam questões da agenda europeia do Mediterrâneo (Pugh, 2000). A dissolução conflituosa da Iugoslávia, em 1992, e a instabilidade socioeconómica no Magrebe²⁵ (1998-2010) intensificaram os fluxos marítimos migratórios, chamando a atenção da organização para o mar. Em 1995, a UE lançou a Parceria Euro-Mediterrânea como um instrumento multilateral para o desenvolvimento económico a fim de promover a estabilidade e a segurança regional, visando a diminuição do fluxo migratório. Com esta parceria, a UE incentivou a integração e cooperação regional de modo a obter uma compreensão mútua e confiança entre os países envolvidos²⁶ (Pugh, 2000). Nessa iniciativa, a UE vinculou em sua estratégia de parceria o desenvolvimento económico para a garantia da segurança na região.

Ainda assim, as questões de segurança marítima ocupavam pouco espaço na composição da EES de 2003. Embora o documento tenha incentivado a ampliação das responsabilidades da UE no

²⁵ Marrocos, Sahara Ocidental, Argélia e Tunísia

²⁶ Argélia, Egito, Israel, Jordânia, Líbano, Líbia, Marrocos, Mauritânia, Palestina, Síria, Tunísia, Albânia, Bósnia e Herzegovina, Croácia, Montenegro e Turquia.

âmbito da segurança internacional, não houve qualquer aprofundamento de diretrizes para a abordagem de segurança marítima. A EES faz apenas uma breve menção à pirataria como parte do crime organizado e os desafios marítimos são abordados no sentido mais amplo (terrorismo, crime organizado, migração ilegal). Ao mar foi atribuída pouca relevância para a segurança europeia e a segurança das fronteiras marítimas tratada de forma indireta, sinalizando apenas o mar Mediterrâneo e o Mar Negro como áreas marítimas estratégicas (Council of the European Union, 2003; Germond, 2011).

Sendo assim, as preocupações marítimas da UE nesse período foram limitadas à escala regional. Os esforços se concentraram em proteger e controlar as fronteiras marítimas europeias. Além da AESM, outras agências especializadas da UE foram estabelecidas para melhorar a coordenação de ações e iniciativas marítimas dos Estados-membros (Germond, 2011). Em 2004, a criação da Agência Europeia de Gestão e Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas (FRONTEX) tem apoiado treinamentos, operações e cooperação no controle das fronteiras, sobretudo no âmbito da migração irregular (Jopling, 2010). No mesmo ano, o estabelecimento da Agência Europeia de Defesa (AED), envolveu em suas ações a vigilância marítima, embora não abordasse assuntos marítimos como prioridade. Por fim, a Agência Comunitária de Controle das Pescas (ACCP), criada em 2005, teve como propósito coordenar as atividades de pesca, servir como um centro de informação e prestação de assistência aos membros da UE (Germond, 2011).

No entanto, como resultado da secundarização das questões marítimas para a segurança europeia, nenhuma operação naval sob mandato da UE foi realizada até 2008. As operações no âmbito da PCSD se concentraram basicamente no uso de meios militares terrestres, em conflitos de escala limitada e de baixa intensidade, tornando dispensável o envolvimento marítimo da UE e precário o desenvolvimento de seus ativos navais (Germond & Smith, 2009).

Mesmo assim, alguns Estados-membros estavam envolvidos em missões marítimas fora do âmbito da UE. Parte dessas missões emergiram com a criação de uma força naval multinacional não-permanente, a Força Marítima Europeia²⁷ (EUROMARFOR), iniciativa de quatro países, Portugal, Espanha, Itália e França, em 1995. Esta força surgiu em necessidade ao cumprimento das missões de Petersberg cujo mandato abrangeu o policiamento marítimo, gestão de crises, assistência humanitária, busca e salvamento e operações de interdição marítima (Pugh, 2000; Parisi, 2015). Embora a EUROMARFOR não faça parte das estruturas militares da UE, está intimamente associada à PCSD e pode ser disponibilizada para missões e operações lideradas pela União mediante solicitação. Estados-

²⁷ European Maritime Force

membros em conjunto também participavam das operações navais de dissuasão e monitorização (*Active Endeavour*²⁸ e *Enduring Freedom*²⁹) em combate ao terrorismo marítimo sob a bandeira da OTAN (Germond, 2011).

Ainda assim, discussões no âmbito do poder naval da União foram iniciadas nesses primeiros anos após o seu estabelecimento. Durante o encontro do Conselho Europeu de Helsínquia, em 1999, para discutir sobre o lançamento da PESC, dirigentes políticos e militares mencionaram a relevância do papel das forças navais na projeção do poder marítimo da UE e na gestão de crises inseridas no quadro da PESC (Germond, 2011). Mais tarde, em 2004, com a adoção do *EU Headline Goal 2010*, líderes estabeleceram metas com a finalidade de desenvolver as capacidades militares da UE e torná-las autossustentáveis até o ano de 2010. O objetivo era criar uma força militar mais eficaz, móvel e flexível que pudesse responder rapidamente a crises e participar de um amplo leque de missões, desde a manutenção da paz até operações de combate. Essas metas incluíam melhorias no âmbito poder naval europeu, com foco em missões anfíbias e de *sealift*³⁰ para contornar os custos económicos e a limitação das operações militares bem como melhorar a integração entre os esforços civis e militares em situações de crise (Germond, 2011; Germond, 2015).

O Conselho da UE também percebeu a necessidade de traçar com maior clareza um panorama das capacidades e atividades marítimas da organização, solicitando um ‘Estudo da Dimensão Marítima da UE’ (2005–2006). O estudo reconheceu que as forças navais podem ser empenhadas como instrumentos dissuasórios para impedir a escalada de crises, como meios diplomáticos, ou ainda utilizadas na garantia da liberdade de navegação. De forma a abranger tais propósitos de maneira ágil e flexível, o Conselho da UE recomendou a implantação de um Mecanismo de Resposta Rápida Marítima (MRRM) (Council of the European Union, 2007). O MRRM foi projetado para ser um mecanismo flexível e capaz de mobilizar vários tipos de meios e forças navais, a fim de aumentar as capacidades de gestão de crises da UE no domínio marítimo. O MRRM operou de forma voluntária e impulsionada por solicitações externas, com os Estados-membros contribuindo com seus próprios recursos humanos e navais (Jopling, 2010). Em suma, esta primeira década após a sua criação, revela que a UE conduziu um “modelo burocrático lento no que diz respeito à segurança marítima” (González-Laxe et al., 2005, p.15, tradução da autora), impactando no desenvolvimento de sua *actorness* marítima.

²⁸ No Mediterrâneo

²⁹ No Chifre da África

³⁰ Transporte estratégico marítimo de material e pessoal

A partir dos anos 2006 e 2007, a UE começou a sinalizar mudanças mais robustas na condução de suas iniciativas voltadas para o mar, que permitiram promover a sua viragem marítima. As instituições comunitárias expressaram maior interesse na dimensão marítima da UE e a se conscientizar quanto ao valor estratégico do mar para a segurança europeia. Logo, notou-se um impulso por parte de seus representantes políticos e militares europeus em fomentar um comportamento mais proativo da UE nos assuntos de segurança marítima internacional.

Um dos primeiros sinais do despertar da União para uma mentalidade marítima europeia decorreu da publicação, em junho de 2006, do Livro Verde intitulado 'Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares'. O documento destacou a relevância do mar para os europeus em três aspectos principais: o crescimento económico, o bem-estar social e a proteção ambiental. O mar é percebido estrategicamente pelo seu valor energético e económico ao servir como fonte para recursos naturais, com rota comercial e recreação turística. O documento previu a coordenação e adequação de políticas marítimas presentes e futuras conforme a agenda da Estratégia de Lisboa³¹ (2000) que tem como objetivo promover o "justo equilíbrio entre as dimensões económica, social e ambiental do desenvolvimento sustentável" (Comissão Europeia, 2006, p.05).

Ademais, o propósito da Comissão Europeia em elaborar o Livro Verde era conduzir um debate que mostrasse a necessidade de integrar todos os setores que de alguma forma intervêm direta ou indiretamente no domínio marítimo. No entanto, a estrutura de três pilares da UE (Comunidade Europeia, a PESC e JAI) constituía um entrave à gestão dos desafios marítimos tendo em vista a sua abordagem segmentada em diferentes ângulos e setores (Jopling, 2010).

Mesmo assim, as discussões levantadas pelo Livro Verde foram fundamentais para a elaboração do Livro Azul, publicado em outubro de 2007, que ajudaram a definir uma PMI para a UE. O documento reforçou o potencial estratégico dos mares e oceanos para os europeus e o pensamento de que as políticas marítimas devem ser conduzidas de forma holística, sustentável, cooperativa, integrada, global e intersectorial para lidar com os desafios do cenário marítimo globalizado e competitivo. Para sustentação desse quadro, o Livro Azul impulsionou a sinergia entre três principais iniciativas: a vigilância marítima, o ordenamento do espaço marítimo e uma fonte acessível de dados e informação acerca do ambiente marinho (Comissão Europeia, 2007).

³¹Lançada em março de 2000 pelos Chefes de Estado e de governo da EU com o objetivo de fazer da Europa "a economia baseada no conhecimento mais competitiva e dinâmica do mundo, capaz de um crescimento económico sustentável com mais e melhores empregos e mais coesão social". <https://portal.cor.europa.eu/europe2020/Profiles/Pages/TheLisbonStrategyinshort.aspx>

A vigilância marítima está articulada com elementos de proteção ambiental, liberdade de navegação e aplicação da lei (Germond, 2011, Jopling, 2010). Logo, a PMI, segundo Meiner (2010), favoreceu um espaço de confiança para investimentos económicos e melhorias na gestão dos espaços marítimos. Isso porque a PMI levou em conta a adoção de princípios marítimos comuns entre os governos nacionais, a integração entre políticas, órgãos e setores, o crescimento coordenado das regiões costeiras, a obtenção do conhecimento marinho através do fomento de pesquisas e a utilização sustentável dos recursos. Nessa altura, a PMI estava mais preocupada em produzir efeitos para a economia europeia do que resultados de segurança (Jopling, 2010, Germond, 2011).

Em 2012, a UE lançou uma Estratégia de Crescimento Azul como um mecanismo de reforço às suas iniciativas de desenvolvimento sustentável, como também em resposta ao período de crise económica mundial. A estratégia visava explorar o potencial dos oceanos da Europa e desenvolver esses recursos de forma economicamente sustentável e viável. Entre os pilares desta estratégia, a UE reforçou a criação de sinergias entre os setores marítimos para maximização da restauração e preservação dos ecossistemas marinhos. Também envolveu o desenvolvimento de modelos de negócios sustentáveis que apoiem o crescimento económico, além de investir em ações que impulsionam maior conhecimento sobre o domínio marítimos (European Commission, 2012).

Em virtude dos regulares episódios de acidentes no mar europeu, a UE concentrou-se em ações que abrangessem a gestão dos danos marítimos. O curso de ação era proporcionar oportunidades económicas e sociais à comunidade europeia através do crescimento da indústria marítima e de outros setores de forma sustentável. Essa iniciativa previu o desenvolvimento das regiões costeiras, empregabilidade e bem-estar populacional sem que o ecossistema marinho fosse afetado. Logo, o pensamento estratégico marítimo da UE foi concebido inicialmente a partir do “triângulo económico-ambiental-social” (Silveira, 2019, p.271, tradução da autora) fundamentado no paradigma do desenvolvimento sustentável. Este pensamento atendeu, neste primeiro momento, o conceito de “proteção do mar” (*protecting the sea*) retratado por Germond (2015, p.85). Em outras palavras, as responsabilidades da UE estavam concentradas em gerir os recursos de maneira sustentável e proteger o meio marinho de modo a cumprir com os princípios do crescimento azul, tratando as preocupações de segurança marítima como natureza de segunda ordem.

No entanto, o curso de ação da UE precisou de ser reavaliado quando os sucessivos atos de pirataria no Golfo de Áden atingiram picos alarmantes. Na região, a Somália é vista como um Estado falhado pela comunidade internacional e, desde então, os altos níveis de pobreza, a escassez de peixes provocada pela sobreexploração e pelo despejo de resíduos tóxicos levaram muitos pescadores somalis

a praticarem a pirataria marítima (Winn & Lewis, 2017). Naquela época, mais de 80% do comércio marítimo da Europa era realizado pelo Golfo de Áden (Center for Homeland Defense and Security, 2008) e neste entorno também concentrava grande quantidade de embarcações europeias de pesca. Portanto, o aumento da pirataria na região começou a ameaçar diretamente os interesses particulares dos pescadores e do comércio marítimo europeu. O Chifre da África ainda representava uma porta de entrada para a Ásia e bem próximo aos pontos estratégicos do Golfo Pérsico, Iraque e Irã.

Em 2008, em resposta à crescente insegurança no Oceano Índico, o Conselho da UE decidiu lançar pela primeira vez, sob a égide da PCSD, a operação Força Naval da União Europeia (EU NAVFOR), mais conhecida por Atalanta. Aliás, revelou ser uma das primeiras frotas internacionais a serem implantadas na região com a missão de escoltar navios de suprimentos enviados pelo Programa Mundial de Alimentos (PMA) à Somália. Posteriormente, a UE ampliou a sua área de atuação até o arquipélago *Seychelles* e o mandato para abranger a monitorização de práticas ilegais de pesca, o controle dos portos somalis e a proteção de embarcações contra os atos de pirataria (Jopling, 2010).

Nesse momento, a União também se deparou com um entrave jurisdicional para proceder com os suspeitos de pirataria apreendidos. A ausência de um tribunal internacional e a carência de infraestrutura jurídica e policial dos países africanos em desenvolvimento para julgar atos de pirataria levaram a UE a implementar ações no âmbito da esfera civil. Primeiro, acordos bilaterais de transferência (*burden-sharing*) foram firmados entre a SEAE e alguns países regionais, como Quênia, a República de Seychelles e das Maurícias, a fim de garantir o cumprimento das normas internacionais e dos direitos humanos quando as forças navais entregassem os suspeitos aos tribunais nacionais desses países. A Comissão Europeia estabeleceu programas civis para fortalecer a infraestrutura de instituições locais de segurança marítima (Larsen, 2019).

A conduta da UE no Oceano Índico mostrou uma mudança de percepção diante das ameaças marítimas. A União passou a reconhecer que o fluxo de suas atividades económicas dependia integralmente da segurança no meio marítimo. Desde então, foram incorporados progressivamente esforços de segurança na abordagem marítima da UE e políticas de crescimento azul alinhadas com medidas de estabilidade em mares.

À medida que a Atalanta representava um passo para a viragem marítima da UE (Riddervold, 2018) também se tornava uma das maiores e mais importantes operações no âmbito da sua PCSD (Germond & Smith, 2009). Pela primeira vez, uma missão da PESC defendeu diretamente os interesses dos Estados-membros, precisamente o comércio marítimo e a liberdade de navegação, distinguindo-se da natureza das missões tradicionais de Petersberg relacionadas com o apoio à paz

(*peace support*). Para Germond (2011, p.574, tradução da autora), a operação Atalanta é uma “demonstração da projeção do poder da UE” que a coloca “em pé de igualdade com os EUA, China, Índia e Rússia, que operam forças antipirataria na região”; “é uma declaração de poder (vis-à-vis outros atores)”. Dado que a EUNAVFOR conduziu ações de dissuasão, prevenção e repressão de atos de pirataria e assalto à mão armada na costa da Somália (Germond & Smith, 2009). A Atalanta também ampliou seu curso de ação ao atuar no combate às ameaças marítimas transnacionais e não-militares, desempenhando o conceito que Germond (2015, p.73, ênfase da autora) define como “*securing the sea*”.

Mesmo a região do Golfo de Áden perdendo o seu *status* de Área de Alto Risco diante da comunidade internacional, no final de 2022, a Operação Atalanta foi prorrogada por mais dois anos e o seu mandato ajustado para refletir suas novas responsabilidades. Segundo Padilha (2023), a UE se mantém presente na região para continuar garantindo seus interesses geoestratégicos. A monitorização da operação visou proteger a livre circulação de embarcações por onde passam as exportações de hidrocarbonetos para a Europa. A Atalanta também atuou no combate ao tráfico de armamentos usados no conflito do Iêmen e no contrabando de drogas e carvão.

Ainda que a pirataria tenha emergido como uma ameaça crescente entre os anos 2005 a 2010, o Relatório sobre a EEES de 2008 não trouxe mudanças relevantes para a abordagem da segurança marítima. A pirataria permaneceu como uma ameaça secundária, só que agora percebida pela sua dimensão global, diferente da perspectiva do documento estratégico da ESS (2003). Por outro lado, o relatório avançou ao mencionar potenciais conflitos decorrentes de zonas marítimas estratégicas e recursos marinhos antes inacessíveis, dando abertura para uma iminente reflexão sobre a região do Ártico. Ademais, no que se refere às operações militares marítimas, o documento impulsionou iniciativas no quadro da vigilância marítima como uma das principais competências da UE. Por fim, o EEES incentivou a elaboração de medidas de estabilidade para a Europa e além de suas fronteiras marítimas ao chamar atenção para a migração irregular oriundas do Mar Negro e Mediterrâneo devido às crises político-sociais neste entorno (União Europeia, 2008; Jopling, 2010).

Nesse sentido, a UE também expandiu o seu sinal de alerta para outros focos marítimos críticos, como o Sudeste Asiático, o Oceano Índico Ocidental e o Golfo da Guiné. Estas são áreas estratégicas por constituírem linhas de comunicação globais importantes. A intensificação dos riscos marítimos nessas áreas, sobretudo os episódios de pirataria e assalto à mão armada, levou a União a criar o programa Rotas Marítimas Críticas (RMC) em 2009. O programa é um instrumento europeu de estabilização que visa capacitar os países através de assistência jurídica e treinamento para garantir a

proteção e salvaguarda de rotas marítimas essenciais (European Union & Royal United Services Institute, 2018; Parisi, 2015). O RMC abrange diversos projetos transregionais em parceria que promovem o intercâmbio de informações e boas práticas, a cooperação regional e o reforço das normas internacionais (Gunther, 2015), contribuindo para a sua dimensão de autoridade de *actorness*, conceituada por Jupille e Caporaso (1998), ao ser reconhecido por sua competência legal em assuntos do domínio marítimo.

Além do RMC, a UE lançou, em julho de 2012, a missão civil EUCAP Nestor que tem como propósito capacitar agentes políticos, jurídicos e marítimos através de assessoria e treinamento no âmbito da governança marítima no Chifre da África e no Oceano Índico Ocidental. A missão abrangeu um processo completo que vai desde a prisão de suspeitos até a investigação e julgamento dos crimes marítimos (European Union External Action, 2014), consolidando a sua abordagem integrada de segurança. Em 2015, as ações da EUCAP Nestor passaram a ser implementadas exclusivamente na Somália, alterando o nome da missão para EUCAP Somália.

Ao ampliar a sua perspectiva sobre o domínio marítimo, a UE conciliou as questões de segurança com as políticas de crescimento azul, contribuindo para um entendimento integrado. Na linha dos objetivos da PMI, a Comissão Europeia fomentou o crescimento económico sustentável, a inovação e a criação de empregos. Também enfatizou a necessidade de investimento em infraestrutura nos setores com alto potencial de crescimento para a Europa como o turismo marítimo e costeiro, a energia marinha renovável, a aquicultura, recursos minerais e a biotecnologia marinha (European Commission, 2012; Sheil, 2013).

Para sustentar o seu crescimento azul, a UE percebeu que dar apenas enfoque em seu entorno não era suficiente. Por isso, a Comissão Europeia se dedicou a estabelecer várias estratégias de bacias marítimas, entre elas, o Atlântico, o Mediterrâneo, os Mares Negro, Jônico, Báltico e Adriático, para alcançar seus objetivos de economia azul (Flemming et.al., 2014). A sua influência sobre as bacias marítimas tem sido realizada por meio do incentivo ao diálogo e cooperação regional políticas que fomentem a inovação e o desenvolvimento sustentável. Tais diretrizes têm contribuído para preservar um ambiente marinho propício para o crescimento económico. Segundo Germond e Smith (2009, p.579, tradução da europa), “as fronteiras marítimas da UE são espaços híbridos, que legalmente estão situados fora da UE, mas que funcionalmente se encontram dentro da sua zona estratégica de interesse e cuja estabilidade é essencial”.

Desse modo, nota-se que gradualmente a UE adquiriu uma visão mais estratégica, abrangente e global no quadro da segurança marítima. Como consequência desta visão, em junho de 2014, a UE

adotou uma ESMUE por unanimidade. A decisão em apoiar uma estratégia comum não sucedeu somente de motivações económicas, nem tampouco normativas. Os eventos geopolíticos da época afetaram significativamente as percepções de ameaça dos europeus a favor de um ESMUE. Em decorrência do acirramento das tensões na Ucrânia, em 2014, e dos conflitos civis na Síria, um elevado fluxo de refugiados marítimos surgiu em direção à Europa (Riddervold, 2018). Nesse sentido, o foco do discurso da ESMUE se relacionou explicitamente com questões de segurança e defesa, além de incentivar o estabelecimento de um quadro institucional multilateral baseado em normas e regras (Germond, 2015).

Conforme delineado na ESMUE, a segurança marítima deve ser abordada sob um olhar “intersectorial, abrangente, coerente e eficaz em termos de custos” (Conselho da União Europeia, 2014a, p.03) para lidar com os desafios marítimos, representando um enorme avanço em sua conjuntura de *actorness* marítima. Posto isto, o Conselho da UE reconheceu um amplo espectro de ameaças e riscos que assimila a dimensão humana, social, ambiental, nacional e económica da segurança. Atividades como a pirataria, o terrorismo marítimo, tráfico de drogas, pessoas e armas, a imigração irregular, a pesca ilegal, sobreexploração de recursos naturais e disputas territoriais marítimas foram envolvidas na perspectiva de segurança marítima da UE. A ESMUE, conforme o Conselho da UE (2014a), empregou uma definição abrangente:

“A segurança marítima é entendida como uma situação do domínio marítimo mundial em que o direito internacional e o direito nacional são aplicados, a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, as infraestruturas, os transportes, o ambiente e os recursos marinhos são protegidos” (p.03).

Nota-se, portanto, que a UE tem aderido a uma definição “acionável por políticas”, em vez de uma definição legalista da segurança marítima (Frontini, 2014, p.01, tradução da autora), recorrendo a informações ou dados que podem ser usados para informar ou orientar decisões e ações políticas. Inclusive, a União não tem-se limitado a questões de estratégia naval nem de poder militar para responder às ameaças marítimas contemporâneas. Seu escopo de atuação tem vinculado aspectos de segurança interna e externa, alinhado políticas de crescimento azul à estabilidade regional e combinado o uso de instrumentos civis e militares para promover uma governança marítima. Para isso, a ESMUE orientou o estabelecimento de um quadro de responsabilidades de segurança partilhadas e globais através da conscientização marítima em nível internacional e do respeito pelas regras e

princípios de governação do mar estabelecidas sob o auspício da CNUDM (Conselho da União Europeia, 2014). Para Cabrita (2017), a ESMUE ofereceu mecanismos para o desenvolvimento da dimensão marítima da PCSD e cooperação internacional ao implementar a agenda do Conselho Europeu.

Em relação aos países e organizações externas, o documento optou por uma abordagem colaborativa para lidar com os desafios marítimos. O Conselho da UE incluiu em sua estratégia o ‘multilateralismo marítimo’ como princípio orientador de sua política externa a fim de atingir objetivos de governança oceânica (Conselho da União Europeia, 2014, p.05), fortalecendo a sua *actorness* no âmbito de um papel de diplomacia marítima proativa (Frontini, 2014). De acordo com Germond (2015, p.114, tradução da autora), tal abordagem “mostra claramente que a UE deseja usar seu *soft power* para promover sua visão e normas de segurança marítima”, destacando menor atenção para a definição clara de uma estratégia naval de *hard power* (Cabrita, 2017).

Sendo assim, o Conselho da UE percebeu que a União tem um papel a assumir na ordem internacional marítima como um provisor de segurança global. A UE foi orientada a conduzir missões de reforço de capacidade marítimas locais, especialmente assistência às guardas costeiras em regiões marítimas estratégicas (Frontini, 2014). Sob o discurso liberal, em prol da defesa dos princípios de liberdade de navegação e governança marítima, a UE expandiu sua área de atuação a fim de atender aos seus interesses em outros oceanos do mundo (Germond, 2015), entre eles, o Mar Negro, Mediterrâneo, Mar Báltico, o Mar do Norte, o Ártico e o Oceano Atlântico (Conselho da União Europeia, 2014).

Cerca de um ano após a adoção da ESMUE, a UE lançou mais uma operação naval no âmbito da PCSD. O aumento da instabilidade político-social no Oriente Médio e no Norte da África agravou a crise de migrantes e refugiados marítimos com destino à Europa. O Mediterrâneo se tornou a principal via da migração irregular, sobretudo proveniente da costa da Líbia. O elevado número de mortes durante a travessia e as redes de tráfico de pessoas via mar chamaram atenção da mídia e da opinião pública, exigindo respostas da comunidade internacional (Riddervold, 2018). Notou-se também que a natureza do cenário de crise no Mediterrâneo era multifacetada por envolver um amplo leque de questões do âmbito interno e externo de segurança da UE. Líderes europeus tiveram que levar em conta aspectos de gestão de fronteiras, migração, sobreposição da dimensão civil e militar para a formulação de medidas no combate à crise regional (Larsen, 2019).

Como resultado, a UE optou por lançar a EUNAVFOR Med, mais conhecida por Operação Sophia, em junho de 2015. Esta operação naval representou a primeira da União a ser conduzida no

Mediterrâneo conforme uma abordagem abrangente de segurança (Brandão, 2019). Inicialmente, a missão tinha como objetivo impedir as práticas de tráfico de migrantes através do patrulhamento naval, da recolha de informações e de atividades de apreensão e busca em alto mar. Mais tarde, o mandato da operação teve que ser ampliado para conseguir produzir efeitos mais efetivos sobre a situação de migração irregular. A UE conduziu esforços de capacitação marítima local, fortalecendo forças de segurança da Líbia através de treinamentos, especificamente a marinha e a guarda-costeira. Ademais, a organização forneceu apoio à resolução da ONU sobre embargo de armas à Líbia (Riddervold, 2018).

A Operação Sophia atuou sob um contexto bastante distinto do contexto em que a Operação Atalanta foi estabelecida. Com a autorização do Conselho de Segurança da ONU, a operação EUNAVFOR Med moveu-se em águas jurisdicionais de um Estado não-membro (Líbia), através de um mandato abertamente coercitivo (Brandão, 2019). Diferente da operação Atalanta que, segundo Larsen (2019), se aproximou de um modelo de cooperação para o desenvolvimento, a operação Sophia esteve focada na componente militar, servindo como um instrumento de *hard security*. Sem o consentimento líbio, a missão no Mediterrâneo esteve próxima ao que é considerado uma operação de 'imposição da paz' (*peace enforcement*). Em outras palavras, o uso da força militar por uma coligação de Estados foi usada para restaurar a paz em uma situação de conflito. Portanto, a União agiu para além dos princípios os quais defende, ferindo questões de consentimento em gestão de crises, coerção limitada e imparcialidade nas operações (Brandão, 2019). Rettman (2016, para.01, tradução da autora) acrescenta ainda que a operação Sophia significou a "militarização de uma crise humanitária".

Toda essa conjuntura revelou a importância que as questões de segurança marítima assumiram gradualmente na agenda de política externa da UE. De acordo com Riddervold (2018, p.13, tradução da autora), as operações Atalanta e Sophia bem como a adoção de uma ESMUE proporcionaram "a viragem marítima da PESC na gestão de novos tipos de ameaças à segurança". Em termos de *actorness*, a operação Atalanta representou um exemplo de esforço multilateral capaz de produzir efeitos de dissuasão, prevenção e repressão para enfrentar um desafio de segurança global. Da mesma forma, a operação Sophia impactou fortemente na *actorness* marítima ao permitir que a UE exercesse influência e projeção de poder por meio da implementação das forças navais dos Estados-membros.

A crescente importância da segurança marítima na agenda europeia ficou oficialmente reforçada após a publicação da EGUE de 2016. Pela primeira vez, a segurança marítima apareceu de forma explícita num documento estratégico como uma questão de prioridade da organização e também

como um espectro a moldar a sua identidade de segurança (Larsen, 2019). O documento reforçou o compromisso da UE no quadro da governança marítima através do fortalecimento da cooperação com parceiros estratégicos e de seu princípio orientador, o ‘multilateralismo marítimo’ (European Union External Action, 2016). A EGUE também expandiu o papel de atuação da UE ao incluir a dimensão marítima na condução do desempenho de sua política externa. A UE não apenas foi percebida como um provisor de segurança internacional, mas também como um provisor internacional de segurança marítima. A sua ambição marítima requer uma articulação do *soft power* e *hard power* e, conseqüentemente, uma maior sinergia entre operações e missões da PCSD, as guardas-costeiras e agências da UE (Cabrita, 2017).

Logo, a União identificou no contexto de governança global oceânica uma oportunidade para consolidar a sua *actorness* marítima no papel de provisor internacional de segurança marítima (Ferreira-Pereira & Melo, 2022). Diversas iniciativas da Comissão Europeia fortaleceram a atuação estratégica da UE no quadro de governança marítima. Em 2016, a Comissão Europeia e o Alto Representante da UE lançaram uma comunicação conjunta sobre a ‘Governança Internacional dos Oceanos: uma agenda para o futuro dos nossos oceanos’ que constitui parte integrante do Acordo Verde da Comissão Europeia e responde à Agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável. A comunicação revelou a ambição da UE por um protagonismo no quadro da governança marítima através do incentivo à implementação de uma “abordagem internacional intersetorial, coerente e normativa” (Comissão Europeia, 2016, p.04).

Mais tarde, em abril de 2020, uma iniciativa multilateral da Comissão Europeia e do SEAE promoveu o Fórum Internacional de Governança Oceânica onde reuniu atores de diversas naturezas, como organizações internacionais, instituições do setor público, privado e pesquisadores. O fórum apoiou o desenvolvimento da Agenda Internacional de Governança dos Oceanos da UE que delineou cinquenta ações orientadas a priorizar uma economia azul sustentável, além de incentivar o cumprimento das normas internacionais que regulam as atividades nos oceanos e mares e o fomento a pesquisas e inovação oceânica (EU International Ocean Governance Forum, 2021). A UE pretendeu, segundo Attri (2018, p.155, tradução da autora), “intensificar e desempenhar um papel mais importante a nível mundial e regional na definição da forma como os oceanos são geridos e utilizados”.

Com o interesse em reforçar a projeção marítima internacional da UE conforme uma eficaz implementação da EGUE, o Conselho da UE adotou, em junho de 2018, a revisão do Plano de Ação da Estratégia de Segurança Marítima da UE. O Plano de Ação refletiu a atualização do ambiente de segurança e os desafios emergentes, como o impacto das mudanças climáticas nos oceanos e as

crescentes tensões geopolíticas nas regiões marítimas. O documento reforçou o âmbito de atuação da UE no âmbito dos pilares de prevenção, proteção e resposta no domínio marítimo, delineando principais vertentes de trabalho para a UE. No âmbito da prevenção, o Conselho da UE incentivou o fomento à pesquisa e inovação em segurança marítima, a partilha de informações de forma a obter maior conscientização marítima. Já ao nível da proteção, a UE foi orientada a conduzir operações de capacitação que envolvem treinamento e educação das forças navais locais e de vigilância marítima que apoiam a proteção de infraestruturas marítimas críticas. O pilar de resposta referiu-se ao desenvolvimento de capacidades militares e civis para a melhor gestão de riscos e resposta a crises (Council of the European Union, 2018).

Cerca de um ano mais tarde, Ministros da Defesa, durante uma reunião informal em Helsínquia, discutiram medidas que pudessem aprimorar a coordenação dos recursos navais e aéreos dos Estados-membros presentes em áreas marítimas estratégicas da UE. Embora a organização fosse reconhecida pela sua experiência técnica e operacional adquirida através das suas missões navais e iniciativas políticas, os Ministros da Defesa perceberam que os ativos nacionais pouco eram explorados de forma coordenada e integrada pela UE para lidar com os desafios marítimos. Nesse sentido, os Ministros da Defesa, em agosto de 2019, apresentaram o conceito de PMC para a UE (European Union External Action, 2021b).

No geral, a PMC é desenvolvida como um mecanismo para aumentar a capacidade da UE como provisor de segurança marítima. Para isso, a PMC delimitou pelo mundo Áreas de Interesse Marítimo da UE de acordo com a presença ou implementação voluntária de meios navais e aéreos dos Estados-membros. Embora tais forças militares se mantiveram sob o comando nacional, a UE criou uma Célula de Coordenação das Áreas de Interesse Marítimo, estabelecida no quadro de Pessoal Militar do SEAE, para análise e partilha de informações entre os Estados-membros, conduzindo a uma maior coordenação e sinergia entre os recursos nacionais (European Union External Action, 2022). Desse modo, a UE avançou de forma aprimorada com a sua presença e influência sobre as regiões marítimas estratégicas, oferecendo maior envolvimento operacional europeu.

Em suma, entre os anos 1992 a 2022, a UE avançou no desenvolvimento de sua *actorness* internacional no quadro da segurança marítima. Inicialmente, a União ganhou espaço de liderança em assuntos de governança marítima ao promover aspectos do crescimento azul, políticas de fomento à pesquisa e apoio a uma estrutura de normas de regulação de oceanos e mares. A UE adotou uma abordagem abrangente e integrada de segurança marítima na qual a sua política externa foi conduzida para promover a cooperação internacional e o 'multilateralismo marítimo' em prol de uma ordem

internacional oceânica baseada em normas. Ademais, a UE passou a assumir responsabilidades globais partilhadas pela segurança marítima de outros oceanos do mundo. Para isso, a União investiu em programas de capacitação de forças locais, procurando alcançar a boa governança marítima e em missões navais que também visam proteger seus interesses geoestratégicos e posicioná-la como uma provisorora internacional de segurança marítima.

Diante deste contexto global de atuação da UE no âmbito da segurança marítima, o capítulo seguinte tem como propósito avançar na análise de sua *actorness* internacional dando enfoque ao seu(s) papel(is) no quadro de segurança do Atlântico Sul.

CAPÍTULO 4

O Papel da UE no Atlântico Sul: Em Busca do Fortalecimento de sua *Actorness* no Domínio da Segurança Marítima

Conforme mencionado nos capítulos 2 e 3, o espaço do Atlântico Sul tem-se tornado estrategicamente relevante para os interesses políticos europeus. Embora a UE não esteja geograficamente conectada a esta área, qualquer ameaça ou risco que surja à segurança do Atlântico Sul pode afetar diretamente os seus interesses marítimos. Boa parte dos países europeus têm laços políticos, económicos e históricos com os Estados sul-atlânticos. Além de constituir uma fonte alternativa para a segurança energética e alimentar da UE, o Atlântico Sul abriga territórios ultramarinos europeus e linhas de comunicação essenciais para o comércio da Europa. Na última década, a UE expandiu consideravelmente a sua presença sobre o Atlântico Sul através da formação de parcerias estratégicas e acordos de cooperação com os países sul-atlânticos, por meio do estabelecimento de programas de capacitação e exercícios militares conjuntos com as marinhas e guardas-costeiras locais. Ainda assim, as dinâmicas de segurança do Atlântico Sul têm servido como uma oportunidade para a UE se consolidar como um ator global de segurança marítima.

Este espaço sul-atlântico é considerado uma área crítica para o comércio marítimo, com uma parte significativa das importações de petróleo e gás da Europa passando por suas águas. Conforme já referido, cerca de 13% do consumo de petróleo da UE é importado do Golfo da Guiné (Morcos, 2021), sobretudo da Nigéria. As frotas comerciais da UE dependem da estabilidade das águas do Atlântico Sul já que transitam regularmente por elas para o transporte de suas mercadorias, assim como as embarcações de pesca europeias que também são encontradas em bastante concentração nesta região.

A instabilidade ao nível da segurança no Atlântico Sul tem exigido uma sinergia de esforços globais para continuar garantindo a liberdade de navegação e as atividades marítimas económicas. Entre a comunidade internacional, a UE tem-se destacado como um dos principais atores políticos extrarregionais a avançar com o desenvolvimento de estratégias e iniciativas colaborativas para apoiar a arquitetura de segurança marítima do Atlântico Sul. Desde 2007, após a implementação de sua PMI, a UE tem gradualmente expandido a sua *actorness* marítima ao desempenhar importantes papéis sociais no quadro de segurança marítima da região, nomeadamente o de facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos, o de agente-arquiteto na segurança do Atlântico Sul, o de promotor da

governança marítima e o de provisor de segurança marítima regional. Isso pode ser observado na Figura 10.

Figura 10

A Evolução do Papel da UE na Segurança do Atlântico Sul



Fonte: Elaborada pela autora

No papel de facilitador dos assuntos marítimos, a UE iniciou seus esforços no Atlântico Sul entre 2006 e 2008, impulsionando espaços de diálogos construtivos e a cooperação regional para apoiar as práticas do desenvolvimento marítimo sustentável. Mais tarde, a UE intensificou a sua atuação através do papel de agente-arquiteto ao contribuir para a preparação de um ambiente marítimo estável e saudável. Para isso, a UE partilhou boas práticas através da organização de workshops e incentivou o reforço das capacidades de ação dos próprios agentes locais ao prestar assistência técnica e financeira. Posteriormente, a partir de 2013, com uma maior experiência operacional e técnica no âmbito da segurança marítima, a UE executou o papel de promotor da governança oceânica no Atlântico Sul, estabelecendo acordos de cooperação em pesquisa marinha, programas de formação e capacitação de agências marítimas de aplicação da lei e forças policiais navais e marítimas. Por fim, já com uma visão abrangente de segurança marítima, a UE passou a desempenhar um papel de provisor de segurança marítima na região com base no reforço da

governança oceânica, do ‘multilateralismo marítimo’ e no maior envolvimento operacional da UE no contexto de gestão de crises marítimas.

O desenvolvimento da *actorness* marítima da UE está intimamente relacionado com o desempenho de seu papel no quadro de segurança do Atlântico Sul. Inclusive, o processo de atribuição de papéis sociais é construído durante a interação do ator com os recursos materiais e imateriais e com as diferentes expectativas internas e externas (Klose, 2018). Já a *actorness* se refere a capacidade de resposta e ação da UE conforme a interferência desses recursos, e também de seu potencial de influenciar atitudes, valores e condutas dos países sul-atlânticos (percepções/expectativas), permitindo produzir ou moldar resultados de segurança no cenário do Atlântico Sul (Bretherton & Vogler, 2006). Por esse motivo, a escolha da *Role Theory* como vertente teórica para esta pesquisa é essencial para lançar luz sobre a análise da *actorness* da UE no quadro de segurança sul-atlântica.

Desse modo, os papéis sociais da UE desempenhados no Atlântico Sul no período entre junho de 2006 e fevereiro de 2022 evidenciam aspectos importantes da sua *actorness* marítima. Para esta pesquisa, delineamos as seguintes conceptualizações de cada papel analisado conforme a Tabela 6:

Tabela 6

Descrição dos Papéis Sociais

Papel	Descrição
Facilitador	<ul style="list-style-type: none"> ● Capaz de criar espaços para a construção coletiva de ideias ● Engajar pessoas e promover debates construtivos, extraíndo informações, conhecimento e potencial de um grupo em torno de um objetivo em comum ou resultado maior ● Fornecer uma direção, baseando-se em sua própria experiência, para guiar outro indivíduo ● Ajudar a alcançar um resultado (como aprendizagem, produtividade ou comunicação) fornecendo assistência, orientação ou supervisão indireta ou discreta
Agente- arquiteto	<ul style="list-style-type: none"> ● Preservar, melhorar e criar a qualidade necessária do ambiente construído sob a condição particular de cada comunidade ● Aconselhar e instruir os atores locais a desenvolverem um ambiente propício e a escolherem métodos apropriados ● Auxiliar a comunidade em suas decisões e iniciativas ao partilhar habilidades e experiências ● Melhorar as capacidades dos outros atores ● Demonstrar habilidades de comunicação, análise e resolução de conflitos

<p>Promotor da Governança</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Promover, determinar e contribuir para o desenvolvimento da governança ● Persuadir os outros sobre o valor ou a importância da governança ● Apoiar a gestão coletiva e coordenada das atividades ● Incentivar o desenvolvimento de um quadro institucional e normativo ● Apoiar uma estrutura horizontal e distribuição de poder em rede ● Estimular a apropriação e empoderamento regional ● Reforçar o senso de <i>accountability</i> (responsabilização) pelas suas ações e decisões ● Promover confiança, cooperação, integração entre <i>stakeholders</i> ● Auxiliar com o acesso universalizado à informação ● Encorajar padrões de comportamento baseados em regras
<p>Provisor de Segurança</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Agregar valor à segurança por meio de atividades que produzam estabilidade e alívio de crises ● Participar em missões internacionais ● Fomentar a cooperação entre os diversos <i>stakeholders</i> envolvidos ● Apoiar ordens regionais cooperativas ● Deter forças militares de alta prontidão e flexíveis ● Responder rapidamente a situações de crise ● Mobilizar e projetar recursos civis e militares ● Promover a co-responsabilidade por um bem comum global

Fonte: Elaborada pela autora. Tradução da autora

As próximas seções têm por objetivo apresentar e discutir os resultados desta pesquisa sob uma análise qualitativa e interpretativa dos fatos a fim de compreender de que forma a evolução do papel da UE na segurança do Atlântico Sul tem reforçado a sua *actorness* marítima na arena internacional. Para isso, recorreremos a um estudo de caso único (*single case study*) e ao *process tracing* como ferramentas metodológicas para explorar os significados dentro de uma estrutura de etapas interconectadas à respeito da evolução de atuação da UE no espaço do Atlântico Sul entre o período de junho de 2006 e fevereiro de 2022.

Para a análise e discussão das percepções e expectativas de papéis da UE empregamos o método de ACD tendo em vista que os discursos são ao mesmo tempo uma fonte relevante para analisar a construção de significados sociais contidos em textos e declarações e investigar como os papéis são moldados e atribuídos aos atores (Thies, 2009; H. Larsen, 2018). Ademais, a formação de percepções e expectativas quanto ao papel da UE está fundamentada em relações de poder por meio de um processo de interação social entre a organização europeia, as organizações sul-atlânticas, tais como a UA, a CEEAC, a CEDEAO e suas instâncias representativas, como o Centro de Coordenação Inter-regional de laoundé, e os países sul-atlânticos, como o Brasil, Cabo Verde, a Nigéria, os Camarões

e a África do Sul. Nesse sentido, a ACD é uma abordagem metodológica efetiva para compreender tanto o histórico das concepções de papel das instituições comunitárias, nomeadamente a Comissão Europeia, o Conselho da UE, o Conselho Europeu e o SEAE, quanto das expectativas de organizações e países sul-atlânticos. Com a ACD, o método contribui para mostrar a forma como a UE percebe a sua posição vis-à-vis a posição do outro através do discurso e como este pode influenciar a formação de percepções de terceiros sul-atlânticos e refletir relações de poder e significados sociais.

O *corpus* discursivo a ser analisado nas próximas seções abrange desde comunicações, estratégias, relatório oficiais, acordos de parcerias, planos de ação, declarações dos representantes das instituições comunitárias até comunicados à imprensa, resoluções, documentos de política e discursos de oficiais de governo dos países sul-atlânticos e de representantes das organizações sul-atlânticas. Para isso, foram extraídos fragmentos de texto considerados relevantes para a interpretação. Com base neste *corpus* discursivo estrategicamente selecionado, foi realizada uma análise das estruturas linguísticas e elementos retóricos presentes nos discursos destacados, de acordo com a identificação do contexto social e político, das relações de poder, das crenças, valores e perspectivas subjacentes ao discurso e as diferentes posições de sujeito construídas.

4.1 A UE como Facilitador da Cooperação e do Diálogo em Assuntos Marítimos no Atlântico Sul

Os anos iniciais (2006-2008) da baliza temporal deste estudo sinalizaram a viragem marítima da UE e o despertar desta organização para o seu estabelecimento como um ator marítimo da arena internacional. A União começou a consolidar os primeiros passos na construção de um pensamento estratégico marítimo, ainda que dispunha de recursos limitados de projeção e experiências incipientes no âmbito da segurança marítima. Em relação a outras regiões do mundo, a atuação marítima da UE foi conduzida pela tríade do desenvolvimento económico-social-ambiental, que se tornou fundamento para ações e discursos dos representantes europeus das instituições comunitárias. Considerando que a atenção marítima da UE esteve direcionada aos desafios do seu entorno regional ao longo dos anos 2006 e 2008, o Atlântico do Sul foi pouco explorado no contexto estratégico da UE neste período. A UE, portanto, assumiu inicialmente o papel de facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos nesse espaço.

A publicação do Livro Verde 'Para uma futura política marítima da União: uma visão europeia para os oceanos e mares', em 2006, pela Comissão Europeia não apresentava uma ação imediata,

porém, realçava diversas áreas nas quais uma abordagem coordenada poderia resultar em vantagens para as diversas esferas marítimas setoriais e auxiliar na resolução de conflitos entre elas. Através do Livro Verde, a Comissão Europeia lançou um debate que representava o ponto de partida rumo à criação de uma política marítima global para a UE mediante uma abordagem holística para os oceanos e os mares. E para isso, segundo a Comissão Europeia (2006, p.04, ênfase da autora), a “*gestão dos oceanos e mares passa obrigatoriamente pela cooperação com países terceiros e no âmbito de fóruns multilaterais. É neste contexto internacional que deve ser desenvolvida a acção da União Europeia em matéria de oceanos*”. Neste excerto, observa-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) esperava da UE o papel de impulsionar diálogos e a cooperação com terceiros no domínio das gestão de oceanos e mares (*role conception*). A expressão ‘obrigatoriamente’ sugere um compromisso de política externa da UE para com esse papel. Tal percepção tem como embasamento fatores intangíveis, vinculados aos princípios europeus do multilateralismo e da boa governança. O discurso faz alusão a instrumentos civis de poder (*actorness*), como o diálogo e acordos de cooperação.

Mais tarde, a publicação da PMI, em 2007, trouxe expectativas ambiciosas para o papel internacional da UE para os anos seguintes. A Comissão Europeia (2007b, p.14, ênfase da autora) falou em alcançar um papel de “*liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais*” por meio de sua atuação no âmbito da governança marítima. Neste excerto, entende-se a motivação política subjacente da instituição comunitária (Comissão Europeia) ao vislumbrar um papel de facilitador do diálogo e da cooperação em assuntos marítimos. O termo ‘liderança’ sugere o propósito de aumentar a influência e o poder da UE (*actorness*) na arena global por meio de uma abordagem equilibrada e sustentável em relação ao ecossistema marinho. No entanto, a Comissão Europeia reconheceu as limitações da UE quanto a sua capacidade de resposta em nível regional e global diante dos desafios emergentes de oceanos e mares. Sendo favorável a uma política marítima integrada para a UE, a Comissão expôs a falta de coesão existente entre as políticas e setores marítimos que impactavam os processos de decisão política da organização e, conseqüentemente, a operacionalização das suas missões marítimas em tempo hábil. Essa discrepância entre as capacidades e as expectativas de terceiros sobre a UE em relação ao seu comportamento remetem à análise de Hill (1993) sobre a Comunidade Europeia não ter os recursos necessários para responder às perspectivas das suas instituições comunitárias.

Nesta linha, conforme abordado pelo Alto Representante para a Política Externa e de Segurança Comum, Javier Solana, em seu Relatório sobre a EEES para o Conselho Europeu, compreendeu a necessidade da organização de obter “*ainda mais capacidade, mais coerência e mais*

acção” bem como “*mais eficácia nos métodos de disponibilização e aquisição dos equipamentos*” (Conselho da União Europeia, 2008, p.02 e p.10, ênfase da autora). A UE se deparou com a dificuldade de mobilizar recursos de forma imediata para atender às problemáticas marítimas que emergiram do seu próprio entorno regional e de outras áreas, em virtude da sua limitada capacidade civil e militar de agir em termos de *actorness*. O relatório de 2008 ainda expôs a fragilidade da União em “reunir pessoal treinado, com aptidões e conhecimentos variados, projectá-lo com a máxima brevidade e mantê-lo no terreno durante períodos longos” assim como a dificuldade em “avançar mais, sobretudo no que respeita às capacidades-chave como [...] a vigilância marítima”(Conselho da União Europeia, 2008, p.10). Nestes excertos, nota-se que a percepção da instituição comunitária (Conselho da UE) em relação ao papel da União (*role conception*) é influenciada por fatores materiais, ou seja, pela limitação de recursos militares e civis (*actorness*).

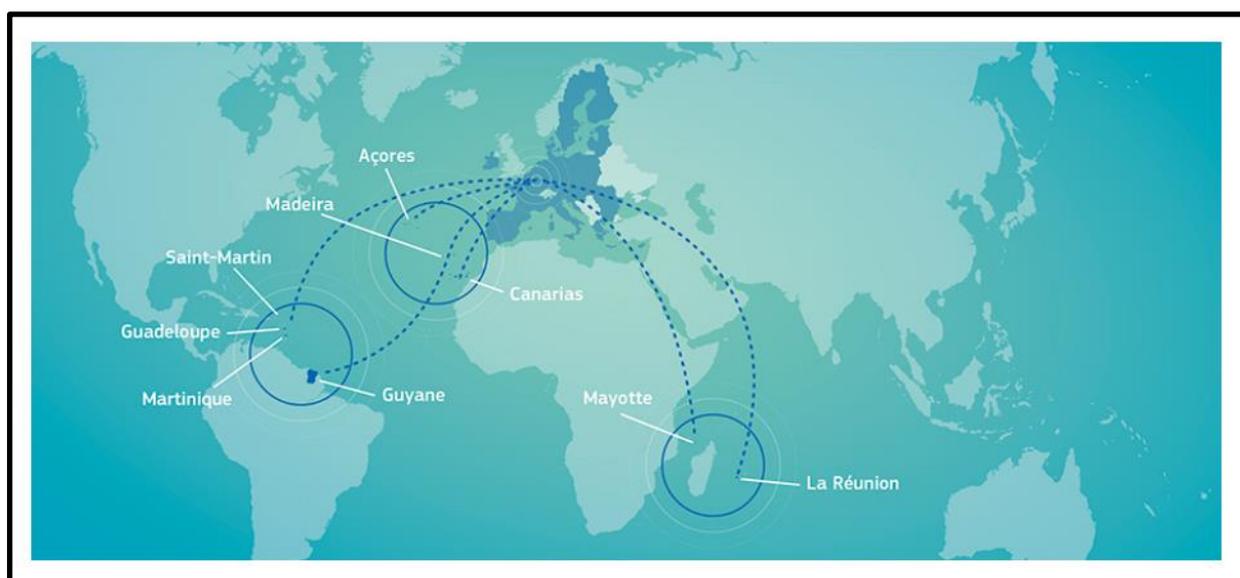
Entre 2006 e 2008, a atenção da UE voltava-se para os desafios marítimos emergentes de suas proximidades, sobretudo no que diz respeito à gestão do Mediterrâneo e do Mar Negro onde se notava a deterioração do ambiente marinho ocasionado pelo uso insustentável de recursos. O discurso da PMI (2007) orientou ações para garantir o bem estar marítimo da Europa através do desenvolvimento eficaz de um quadro de governação da UE. Para isso, a UE foi incentivada a aprimorar seus instrumentos transeitoriais para estabelecer uma rede europeia de vigilância marítima eficaz, um ordenamento do espaço marítimo, uma gestão integrada das suas zonas costeiras e acesso a fontes de dados e informações da Europa (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b).

De acordo com a percepção da Comissão Europeia, a UE “é a *primeira potência marítima mundial*, especialmente no que diz respeito ao transporte marítimo, às técnicas de construção naval, ao turismo costeiro, à energia offshore, incluindo as energias renováveis, e aos serviços associados” (Comissão das Comunidades Europeias, 2006, p.07, ênfase da autora). Nesse sentido, as instituições comunitárias continuavam preocupadas em garantir a manutenção dessas atividades marítimas através do desenvolvimento sustentável para alavancar a competitividade da União ao nível de comércio internacional e “assumir um papel de liderança na economia global” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b, p.04). Neste excerto, compreende-se uma motivação económica subjacente da instituição comunitária (Comissão Europeia) ao vislumbrar um papel de facilitador do diálogo e da cooperação em assuntos marítimos. O Conselho da UE igualou em grau de importância a busca por maior diversificação de fontes de combustíveis, o abastecimento e rotas comerciais e a propagação dos princípios europeus referentes a boa governação e o respeito pelas normas internacionais marítimas (Conselho da União Europeia, 2008).

Por essa razão, a União passou a olhar para outras regiões marítimas, ainda que de forma secundária, como extensão dos seus interesses económicos e energéticos. A lógica do desenvolvimento sustentável se tornou o discurso-chave da UE para conseguir abrir espaços de influência no Atlântico Sul já que o “desenvolvimento sustentável ocupa um lugar preponderante na agenda de trabalhos da União Europeia” (Comissão das Comunidades Europeias, 2006, p.04). Algumas regiões europeias ultraperiféricas (RUP)³² tem constituído pontos estratégicos de projeção de influência da UE no Atlântico Sul - vide Figura 11.

Figura 11

Regiões Ultraperiféricas da UE no Atlântico



Fonte: Comissão Europeia (2020)

Sendo parte de seu interesse económico, a UE tem sido responsabilizada pela proteção e gestão sustentável dos recursos marítimos das RUP. Para isso, a Comissão Europeia compreendeu a necessidade de impulsionar uma abordagem colaborativa na região. De acordo com as duas comunicações estratégicas para as RUP, concebidas em 2007 e 2008, a UE deveria apoiar a inserção regional das RUP nos seus espaços geográficos por meio do diálogo e da cooperação em assuntos marítimos com países vizinhos, nomeadamente os países do grupo África, Caraíbas e Pacífico (ACP), refletindo sua concepção de papel. Portanto, o papel da UE era de orientar as RUP a “*realizarem parcerias privilegiadas com os países vizinhos, designadamente em projetos de reforço de capacidades administrativas, de formação, de educação [...] de pescas e de prevenção dos riscos naturais*”

³² Guadalupe, Guiana Francesa, Reunião, Martinica, Maiote, São Martinho (França), Açores e Madeira (Portugal) e Ilhas Canárias (Espanha)

(Comissão das Comunidades Europeias, 2008, p.07, ênfase da autora). Neste excerto, observa-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) esperava da UE o papel de facilitar diálogos e a cooperação através das RUP (*role conception*). O uso do termo ‘parcerias privilegiadas’ sugere que há uma abordagem seletiva na escolha de países com os quais estabelecer essas parcerias. Indica uma preferência por países com base em interesses políticos e económicos para a UE (como por exemplo, o Brasil e Cabo Verde). O discurso também revela ações associadas à esfera de civil de poder (*actorness*) ao usar as expressões ‘capacidades administrativas’, ‘formação’, ‘educação’, constituindo um meio por onde a UE poderia influenciar as questões marítimas do Atlântico Sul.

No quadro das parcerias entre as RUP e os países vizinhos, a UE também incentivou a implementação de diretrizes da sua PMI a fim garantir o desenvolvimento marítimo sustentável destas regiões. A Comissão Europeia percebeu que tanto a “*estratégia para as RUP como a nova política marítima da UE devem promover o desenvolvimento dos mecanismos de cooperação com esses países*” vizinhos (Comissão das Comunidades Europeias, 2007c, p.12, ênfase da autora) e também convidar “*os seus parceiros a encetar um diálogo em redor das questões*” marítimas para os seus propósitos de proteção de recursos marinhos e integração das RUP em seus espaços geográficos (Comissão das Comunidades Europeias, 2007c, p.13, ênfase da autora).

Nota-se que por mais que, nesse período, o foco de ação da UE estivesse sobre seu entorno regional, tanto a Comissão Europeia quanto o Conselho da UE estavam dispostos a fomentar a presença marítima da UE para além de suas fronteiras nos anos seguintes. A Comissão Europeia acreditava que por meio das RUP e da PMI, a UE “*promoverá o desenvolvimento do seu potencial marítimo e a sua cooperação com os vizinhos regionais*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b, p.14). A Comissão Europeia (2007b, p.15, ênfase da autora) ainda ressaltou que a UE, em suas relações externas, deveria apoiar o “*reforço das capacidades dos países em desenvolvimento no que se refere à política marítima e ao direito do mar*”. Além disso, a Comissão Europeia (2006, p.45, ênfase da autora) justifica que “*alguns países terceiros não dispõem da capacidade necessária, ou de uma administração eficaz, para aplicar as regras acordadas a nível internacional, a União Europeia deverá usar do seu peso político ao nível externo para promover o cumprimento das normas internacionais, nomeadamente através do diálogo político com os países terceiros*”. Nestes excertos, observa-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) esperava da UE o papel de promover a cooperação e o diálogo com terceiros (*role conception*) de forma a influenciá-los no cumprimento das normas marítimas e no desenvolvimento de capacidades (*actorness*), ou seja, pelo uso de recursos não-militares (poder civil). Para justificar essa atuação, a instituição comunitária utiliza um discurso de

desqualificação do outro como visto na expressão ‘não dispõem da capacidade necessária’. Tal concepção de papel, portanto, é formada em termos relacionais e em contraposição à imagem do outro. Além disso, ao utilizar o termo ‘usar do seu peso político’ pode ser interpretada como uma exibição de poder assimétrico em relação aos *outsiders*.

Posto isto, a UE passou a influenciar, ainda que de maneira modesta, os assuntos marítimos do Atlântico Sul através de seu papel de facilitador do diálogo e da cooperação marítima nas regiões ultraperiféricas. Inclusive, as RUP forneceram à UE “uma dimensão marítima internacional considerável, proporcionando assim uma legitimidade reforçada” para as suas ações na região (Comissão das Comunidades Europeias, 2008, p.07). Em termos de *actorness*, a UE avançava para influenciar atitudes de terceiros ao incentivar a formação de parcerias para o diálogo e a cooperação marítima. Ao mesmo tempo, prosseguia para influenciar valores e princípios ao impulsionar a difusão das diretrizes da PMI no contexto da cooperação regional. Por fim, a UE também moveu-se para moldar resultados, ainda que indiretamente, para a estrutura de desenvolvimento sustentável do Atlântico Sul ao facilitar o diálogo e cooperação entre as RUP e os países vizinhos.

Nesse sentido, o facilitador é aquele “capaz de criar espaços para a construção coletiva de ideias, engajar pessoas e promover debates construtivos, extraindo informações, conhecimento e potencial de um grupo em torno de um objetivo em comum ou resultado maior” (Na Prática, 2018, para.03). Na mesma linha de raciocínio, o facilitador fornece uma “direção, baseando-se em sua própria experiência, para guiar outro indivíduo ao longo de um caminho adequado às suas necessidades” (Beckett & Wall, 1985, p.260, tradução da autora). Logo, é aquele que “ajuda a alcançar um resultado (como aprendizagem, produtividade ou comunicação) fornecendo assistência, orientação ou supervisão indireta ou discreta” (Merriam-Webster, 2022).

Ainda nesse contexto diplomático, em 2007, a UE também formalizou parcerias com o Brasil e Cabo Verde, trazendo questões marítimas para a agenda dos acordos estratégicos. Na época, José Manuel Durão Barroso, enquanto Presidente da Comissão Europeia, teve um papel essencial na facilitação dos acordos de parceria com ambos os países, devido às proximidades históricas-culturais com Portugal e às fortes relações político-diplomáticas-comerciais. O Brasil era percebido pela UE como um “parceiro estratégico, um actor económico de primeiro plano na América Latina e um líder regional” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007a, p.02), e também “um amigo e aliado de longa data numa região de grande importância para a UE” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007a, p.16). Este excerto indica que a UE percebia a crescente posição de influência do Brasil no Atlântico Sul e, conseqüentemente, representava para si um espaço menor para sua presença na

região. Já o Presidente brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva, declarou ao assinar a parceria estratégica UE-Brasil que a “*União Européia e o Brasil poderão se engajar mais no debate sobre temas prioritários da agenda internacional, tais como comércio justo, mudanças climáticas, segurança energética e financiamento ao desenvolvimento*” (Deutsche Welle, 2007, para.03, ênfase da autora). Neste excerto, entende-se que o Brasil esperava por um papel colaborativo e aberto ao diálogo em relação à UE em temas de interesse mútuo (*role expectation*) e, portanto, alinhado à concepção de papel da organização. Essa expectativa brasileira estava embasada em crenças e valores de uma política externa que buscava naquele período fortalecer relações bilaterais e multilaterais para aumentar o peso do país nas negociações internacionais (Vigevani & Cepaluni, 2007).

Já Cabo Verde encontrava-se numa posição geográfica estratégica para cooperar com a UE no campo da segurança e na luta contra as diferentes modalidades de tráfico marítimo ilícito (Vieira & Ferreira-Pereira, 2009). Como destacou a Comissão Europeia (2007d, p.02), “Cabo Verde tem uma vocação natural para servir de ponte entre os continentes africano, europeu e americano”, além da sua afinidade cultural e histórica. Neste excerto, observa-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) avistava uma posição geográfica favorável de Cabo Verde em relação a sua, vislumbrando uma aproximação com o país em prol de seus interesses estratégicos. Cabo Verde fez parte do Acordo de Cotonou³³ (2000-2021) que pretendia reforçar a cooperação entre a UE e os países ACP no âmbito da resposta aos desafios globais e na defesa de princípios comuns como o desenvolvimento e o crescimento económico sustentável (Vieira & Ferreira-Pereira, 2009; Conselho Europeu & Conselho da União Europeia, 2023).

Além do mais, tanto Cabo Verde quanto o Brasil partilhavam com a UE interesses marítimos e valores democráticos-liberais. Nos dias que antecederam à I Cimeira UE-Brasil, o Presidente da Comissão Europeia expôs sobre a relação da UE com o Brasil de que “*valores partilhados sobre democracia, pluralismo, multilateralismo e questões climáticas são uma base sólida para desenvolver ainda mais esta relação*” (Comissão Europeia, 2007, p.05, ênfase da autora), facilitando a aproximação da UE no espaço do Atlântico Sul. Da mesma forma, entre os vizinhos africanos da UE, Cabo Verde se sobressaiu como um modelo de Estado ao apresentar um histórico de boa governança e desenvolvimento de princípios associados ao Estado de direito e direitos humanos (Vieira & Ferreira-Pereira, 2009).

Diante disso, pode-se afirmar que as percepções das instituições comunitárias entre 2006 e 2008, identificadas pelo *corpus* discursivo em análise, contribuí para a construção de uma concepção

³³ Cf Veja mais sobre o Acordo de Cotonou em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/cotonou-agreement/>

de papel da UE alinhada ao de facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos, conforme observado na Tabela 7. Nas manifestações políticas, as instituições comunitárias conferiram à UE o papel de incentivar a promoção do debate construtivo em torno das questões marítimas, especialmente no âmbito do paradigma do desenvolvimento sustentável. Essa premissa esteve reforçada no relatório da PMI ao propor “*uma estratégia para a projecção externa da política marítima da União mediante um diálogo estruturado com os principais parceiros*” salientando que os “*assuntos marítimos serão regularmente tema de debates com os parceiros da União Europeia, [...], como o Brasil, a China, a Índia e a Rússia*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b, p.15, ênfase da autora).

Tabela 7

Percepções Europeias e Expectativas Sul-atlânticas para o Papel da UE como Facilitador

2006-2008	
Papel	Corpus Discursivo
<p>Concepção de Papel Facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● “A gestão dos oceanos e mares passa obrigatoriamente pela cooperação com países terceiros e no âmbito de fóruns multilaterais. É neste contexto internacional que deve ser desenvolvida a acção da União Europeia em matéria de oceanos” (Comissão das Comunidades Europeias, 2006, p.04). ● “Atendendo a que alguns países terceiros não dispõem da capacidade necessária, ou de uma administração eficaz, para aplicar as regras acordadas a nível internacional, a União Europeia deverá usar do seu peso político ao nível externo para promover o cumprimento das normas internacionais, nomeadamente através do diálogo político com os países terceiros” (Comissão das Comunidades Europeias, 2006, p.45) ● “[...] liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b, p.14) ● “[...] tendo em conta as características específicas de Cabo Verde, a parceria especial pretende valorizar a vocação deste país para uma aproximação às RUP e ao resto da UE, intensificando simultaneamente as suas relações com a sub-região da África Ocidental e no âmbito da CEDEAO” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007d, p.3) ● “[...] precisamos de ainda mais capacidade, mais coerência e mais acção” (União Europeia, 2008, p.02) ● “[no quadro das RUP] [...] promoverá [...] a sua cooperação com os vizinhos regionais” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b, p.14) ● “Assuntos marítimos serão regularmente tema de debates com os parceiros da União Europeia [...] como o Brasil” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b, p.15) ● “[...] estratégia para a projecção externa da política marítima da União mediante um diálogo estruturado com os principais parceiros” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b, p.15) ● “O reforço da inserção regional das RUP nos seus espaços geográficos próximos” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007c, p.07). ● “Reforçar as rotas marítimas entre as RUP e seus países terceiros vizinhos” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007c, p.08). ● “[...] responsabilidade da UE relativamente à protecção dos recursos marítimos [no quadro das RUP]” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007c, p.12). ● “Em algumas RUP, a utilização sustentável dos recursos marinhos dependerá da

	<p>cooperação acrescida com os países vizinhos” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007c, p.12).</p> <ul style="list-style-type: none"> • “[...] a nova política marítima da UE deve promover o desenvolvimento dos mecanismos de cooperação com esses países (vizinhos)” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007c, p.12) • “A Comissão convida os seus parceiros a encetar um diálogo em redor das questões seguintes: Que novos meios podem ser desenvolvidos para melhorar os sistemas de prevenção dos riscos naturais graças à cooperação com os países terceiros vizinhos? Como promover ferramentas de governança no âmbito das diferentes bacias marítimas (Caraíbas, Sudeste do Oceano Índico e Macaronésia)?” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007c, p.13) • “[...] apoiará o reforço das capacidades dos países em desenvolvimento no que se refere à política marítima e ao direito do mar” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b, p.15). • “As RUP podem, por conseguinte, desempenhar um papel de parceiras privilegiadas com os seus países terceiros vizinhos” (Comissão das Comunidades Europeias, 2008, p.07).
<p>Expectativa de Papel Facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • “[...] o Brasil e a União Europeia vêm aprofundando o diálogo e a cooperação nos campos político, económico e da ciência e tecnologia” (Presidente do Brasil, 2006, p.01) • “Temos sólida base de valores comuns: o compromisso com a democracia, o respeito aos direitos humanos, o desenvolvimento com justiça social e a primazia do multilateralismo” (Presidente do Brasil, 2006, p.01) • “[...] a União Europeia e o Brasil poderão se engajar mais no debate sobre temas prioritários da agenda internacional, tais como comércio justo, mudanças climáticas, segurança energética e financiamento ao desenvolvimento” (Presidente do Brasil, 2007, para.03) • “[...] temos que estimular o diálogo e a cooperação entre o Sul e o Norte sobre os principais temas da agenda global” (Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, 2007, p.02) • “[...] é nesse sentido que se constrói esta parceria que não é exclusiva mas inclusiva” (Governo de Cabo Verde, 2007a, para.03) • “(Europa) Há que incluir os arquipélagos do Atlântico numa visão global” (Ministro cabo-verdiano dos Negócios Estrangeiros, 2007, para.02) • “A Europa desempenha um papel muito importante em África” (Presidente do Parlamento Pan-Africano, 2007, p.03) • “[...] devemos continuar as nossas relações de parceria e analisar qual o novo papel da Europa” (Presidente do Parlamento Pan-Africano, 2007, p.03). • “[...] permitirá projectar Cabo Verde para novos patamares de desenvolvimento e melhorar o bem-estar dos cabo-verdianos” (porta-voz do Governo de Cabo Verde, 2007a, para.02) • “[...] é nesse sentido que se constrói esta parceria que não é exclusiva mas inclusiva” (Ministra da Defesa de Cabo Verde, 2007a, para.03) • “[...] precisa o Brasil manter a capacidade focada de projeção de poder e criar condições para controlar, no grau necessário à defesa e dentro dos limites do direito internacional, as áreas marítimas e águas interiores de importância político-estratégica, económica e militar, e também as suas linhas de comunicação marítimas” (Ministério da defesa brasileira, 2008, p.12) • “A motivação de ordem internacional será trabalhar com o país parceiro em prol de um maior pluralismo de poder e de visão no mundo. Esse trabalho conjunto passa por duas etapas. Na primeira etapa, o objetivo é a melhor representação de países emergentes, inclusive o Brasil, nas organizações internacionais – políticas e económicas – estabelecidas” (Ministério da defesa brasileira, 2008, p.10)

Fonte: Elaborada pela autora. Tradução da autora

No âmbito da segurança e defesa sul-atlântica, o Brasil buscava consolidar-se como ator estratégico na região devido à importância dos recursos naturais e aos interesses comerciais e políticos de liderança (Abdenur & Souza Neto, 2014). Por essa razão, a Estratégia Nacional de Defesa (END), lançada em 2008, destacou novas prioridades para a defesa marítima ao informar que o Brasil precisava “manter a capacidade focada de projeção de poder e criar condições para controlar, no grau necessário à defesa e dentro dos limites do direito internacional, as áreas marítimas e águas interiores de importância político-estratégica, econômica e militar, e também as suas linhas de comunicação marítimas” (Brasil, 2008, p.12). Neste excerto, extrai-se uma posição brasileira vis-a-vis à posição de terceiros ao argumentar em favor do fortalecimento da presença e influência do país no entorno estratégico, valorizando a construção dessa autonomia.

Entre 2006 e 2008, a segurança do Atlântico Sul ainda ocupava uma posição secundária no escopo de interesses de atuação da UE. Inclusive, as conferências e acordos estratégicos estabelecidos entre a UE e os países do Atlântico Sul não tratavam exclusivamente de assuntos de segurança marítima. Por outro lado, alguns subtemas marítimos surgiram da discussão macro de temáticas globais, como o transporte marítimo, os recursos energéticos, o tráfico ilícito e a governança oceânica. Nesse sentido, a organização das cimeiras e a formalização de parcerias com Cabo Verde e Brasil constituíram evidências do comportamento de política externa da UE (*role performance*) em atuar como facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos na região - vide Tabela 8. As parcerias, em especial, conceberam uma “associação para atingir objetivos comuns, envolvendo cooperação, associação e colaboração” (Farias, 2013, p. 24).

Tabela 8

Desempenho da UE no Papel de Facilitador

2006-2008	
Papel	Ações
Desempenho de Papel Facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos	<ul style="list-style-type: none"> ● Livro Verde (2006) ● 1ª Cimeira UE-Brasil, Lisboa (04/07/2007) ● Acordo de Parceria Estratégica UE-Brasil (04/07/2007) ● 1ª Cimeira UE-Cabo Verde (2007) ● Acordo de Parceria Especial UE-Cabo Verde (19/11/2007) ● 2ª Cimeira UE-África, Lisboa (8-9/12/2007) ● Acordo de Parceria Estratégica África-UE (12/2007) ● 2ª Cimeira UE-Brasil, Rio de Janeiro (22/12/2008) ● Plano de Ação Conjunto UE-Brasil (22/12/2008)

Fonte: Elaborada pela autora

Na época, as instituições comunitárias estavam em busca do reconhecimento da UE como ator internacional, especialmente por meio de uma aproximação com as potências emergentes. No Atlântico Sul, o Brasil destacava-se pelo seu crescimento económico e potencial de liderança regional que atraiu a atenção de diversas potências internacionais. A organização europeia, por exemplo, avistava no estreitamento de laços com o governo brasileiro, uma oportunidade para ganhar espaço de influência na região e fomentar soluções multilaterais para o enfrentamento dos desafios globais, como a criminalidade transnacional. Além disso, uma parceria estratégica da União com o Brasil serviria para contrabalançar a presença chinesa e norte-americana na região (Ferreira-Pereira, 2021). Já os líderes políticos brasileiros percebiam que uma parceria com a UE era favorável para elevar o *status* do Brasil no cenário global ao ser o primeiro país da América Latina a se tornar um parceiro estratégico da União (Ferreira-Pereira, 2015; Santander & Saraiva, 2016; Saraiva, 2017). Em uma das visitas do Presidente da Comissão Europeia, Durão Barroso, ao Brasil em 2006, o Presidente Lula reafirmou seu interesse ao declarar que “o Brasil e a União Europeia vêm aprofundando o diálogo e a cooperação nos campos político, económico e da ciência e tecnologia” (Brasil, 2006, p.01). Contudo, a parceria no âmbito da defesa e segurança, sob a perspectiva brasileira, deveria assegurar um pluralismo de pólos de poder no cenário internacional, como citado na END “a motivação de ordem internacional será trabalhar com o país parceiro em prol de um maior pluralismo de poder e de visão no mundo. Esse trabalho conjunto passa por duas etapas. Na primeira etapa, o objetivo é a melhor representação de países emergentes, inclusive o Brasil, nas organizações internacionais – políticas e económicas – estabelecidas” (Brasil, 2008, p.10).

Antes da realização da I Cimeira UE-Brasil, em 30 de maio de 2007, a Comissão Europeia elaborou a comunicação ‘Para uma Parceria Estratégica UE-Brasil’ que serviu de referência para o encontro oficial. No âmbito da segurança marítima, a Comissão Europeia apontou duas questões principais no documento: o transporte e a governança marítima. O diálogo político tinha por objetivo tratar dessas questões, assim como era esperado pela Comissão Europeia o estabelecimento de uma cooperação no campo da governança marítima. Daí a necessidade da Comissão Europeia (2007a) de:

“considerar a possibilidade de estabelecer uma cooperação intersectorial em relação a questões de governação marítima que abrangem, nomeadamente, um vasto leque dos aspectos marítimos tais como o transporte marítimo, as pescas, a investigação marítima, a protecção do ambiente marinho e a exploração sustentável dos recursos naturais, bem como o planeamento, a governação e a aplicação da legislação no sector” (p.13, ênfase da autora).

Na comunicação, percebeu-se que as expectativas da Comissão Europeia eram ambiciosas. Um dos objetivos europeus por meio do acordo de parceria com o Brasil era estabelecer uma cooperação no âmbito da governança marítima. Inclusive, o Comissário para as Relações Externas e Política Europeia de Vizinhança na Comissão Europeia, Benita Ferrero-Waldner, mencionou para o acordo a importância da UE em "auxiliar o governo brasileiro em seus esforços de desenvolvimento sustentável" (Comissão Europeia, 2007), a partir das experiências da União e de acordo com as necessidades do Brasil. Essa expectativa de papel de apoio da UE reforçava os propósitos da PMI ao prever “*esforços com vista a assegurar uma governação internacional dos assuntos marítimos mais eficiente e a fazer cumprir o direito marítimo internacional*” por meio de mecanismos de cooperação e diálogo (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b, p.14, ênfase da autora). Nesse sentido, segundo Medeiros (2021, p.54), a PMI simbolizou também a promoção de “uma visão europeia de novos parâmetros para os oceanos como forma de reafirmação de poder”.

Por meio do acordo, a Comissão Europeia ainda previu a influência da UE através de incentivos e condicionalidades estratégicas que permitiram reforçar a sua *actorness* por meio do poder civil. O documento da comunicação mencionou o compromisso de que a “*parceria estratégica proposta entre o Brasil e a União Europeia deverá ajudar o país a exercer uma liderança positiva no contexto internacional e regional*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007a, p.02, ênfase da autora). Como contrapartida, a UE deveria ser apoiada nas instâncias regionais e internacionais pelo governo brasileiro e o país deveria “empenhar-se com a UE num diálogo global, estratégico, substancial e aberto, tanto no plano bilateral como em instâncias multilaterais e regionais” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007a, p.02, ênfase da autora). Nesses excertos, constata-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) espera que a UE faça uso do seu poder civil para influenciar as atitudes brasileiras (*role conception*). Por meio do acordo de parceria, a UE instituiu condicionalidades que visam persuadir os líderes brasileiros a apoiarem a posição da organização em cúpulas de diálogos globais e em troca apoiar o país a elevar o seu status internacional (*actorness*). As expressões 'ajudar' e 'liderança positiva' transmitem uma imagem colaborativa da UE e se alinham com as expectativas brasileiras em relação ao papel da organização (*role expectations*). Além disso, a parceria também serviria como um mecanismo de apoio mútuo ao fortalecimento dos valores comuns em fóruns multilaterais.

Mais tarde, o Acordo de Parceria Estratégica UE-Brasil foi oficialmente assinado durante a I Cimeira UE-Brasil realizada em Lisboa, em 04 de julho de 2007, onde olhou-se para uma cooperação mais estreita entre os dois lados do Atlântico por meio do diálogo político. De acordo com o texto do

acordo, a “UE e o Brasil tiveram oportunidade de dialogar sobre vários temas de interesse mundial, regional e bilateral, tendo acordado em reforçar as suas relações bilaterais de longa data, *com particular destaque para o diálogo político ao mais alto nível*” (Conselho da União Europeia, 2007a, p.01, ênfase da autora). No entanto, muito pouca atenção foi dada à natureza da segurança marítima. A declaração conjunta de parceria não aprofundou diretrizes marítimas, apenas reforçou a relevância do diálogo no âmbito do transporte marítimo e de outras questões marítimas tangenciais relacionadas com o desenvolvimento sustentável e a segurança energética. Inclusive, a própria temática de cooperação no contexto da governança marítima mencionada no documento da Comissão Europeia, sequer foi mencionada na declaração conjunta publicada pelo Conselho da UE (2007a) sobre o acordo oficial.

Para os líderes políticos brasileiros, a UE também era vista como um relevante aliado e modelo de integração regional. Conforme a declaração do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, durante a Sessão Plenária da Cimeira Empresarial Brasil-UE em 2007, “[S]e quisermos verdadeiramente construir um mundo melhor, *temos que estimular o diálogo e a cooperação entre o Sul e o Norte* sobre os principais temas da agenda global” (Silva, 2007, p.02, ênfase da autora). Tal receptividade brasileira a uma aliança com a UE estava associada à sua ambição de ganhar maior protagonismo e poder de barganha em âmbito internacional, além de romper com os tradicionais círculos de diálogos das grandes potências. Além disso, os líderes brasileiros percebiam a UE como um parceiro na defesa do princípio do multilateralismo (Ferreira-Pereira, 2015; França, 2017). Na visita de Durão Barroso ao Brasil, em 2006, o Presidente Lula revelou-se inspirado pelo modelo de integração regional da UE ao declarar que “[N]ossa região tem acompanhado com interesse a evolução da Europa no caminho da integração, seus avanços e também ocasionais recuos. A persistência e a visão de futuro que têm tido os seus líderes, em todos os momentos, mesmo os mais difíceis, servem de inspiração ao Mercosul e à Comunidade Sul-Americana de Nações” (Brasil, 2006, p.02). Neste excerto, a expressão ‘inspiração’ denota que os líderes brasileiros viam a integração europeia como um modelo a ser seguido. Tal percepção brasileira refletida no discurso sugere que a UE tem conseguido influenciar visões de mundo a partir da replicação de padrões e modelos europeus em outras partes do mundo (*actorness*), assim como a própria PMI.

A II Cimeira Brasil-UE, realizada em 22 de dezembro de 2008, em Lisboa, estabeleceu o 1º Plano de Ação Conjunta (2008-2011) para a parceria estratégica. Mais uma vez, as questões marítimas foram colocadas em segundo plano no âmbito da parceria. Houve um interesse em comum sobretudo no avanço do Diálogo sobre Políticas de Transporte Marítimo para facilitar o transporte e o

comércio entre o Brasil e a UE. Por outro lado, o plano de ação mencionou a possibilidade de cooperação futura entre os dois em áreas de natureza portuária, transporte fluvial, infraestrutura, dragagem e segurança marítima (European External Action Service, 2008).

Entre 2007 e 2008, a UE fomentou diálogos políticos em torno de questões como a proteção do transporte marítimo, a luta contra atividades de degradação ambiental em águas jurisdicionais e internacionais, e princípios do desenvolvimento marítimo sustentável (Comissão das Comunidades Europeias, 2007b). Ao promover e liderar espaços construtivos de diálogos, a União passou a ganhar autoridade sobre o assunto, ainda que de maneira sutil. Segundo o Comissário das Relações Exteriores e Política Europeia de Vizinhança, Benita Ferrero-Waldner, expôs que a visita do Presidente Lula a Bruxelas traria *“mais impulso ao trabalho vibrante que realizamos [UE] em vários diálogos sobre políticas setoriais (meio ambiente, transporte marítimo, ciência e tecnologia, sociedade da informação)”* (Comissão Europeia, 2007. p.01, ênfase da autora).

Do outro lado do Atlântico, a UE também esteve engajada em promover a cooperação e o diálogo político com potenciais parceiros. Cabo Verde destacou-se em meio ao grupo dos países ACP para avançar com a obtenção de um *‘status especial’* ou *‘parceria especial’* com a UE em virtude de seu posicionamento geográfico e por transparecer ser um país exemplo de estabilidade e boa governação aos olhos da organização (Madeira, 2013). Em 24 de outubro de 2007, a Comissão Europeia também elaborou uma Comunicação sobre o *‘futuro das relações entre a União Europeia e a República de Cabo Verde’*, que serviria de base para a consolidação da iminente parceria.

A Comunicação trouxe amplas expectativas para a parceria quanto às modalidades de cooperação entre a UE e Cabo Verde, nomeadamente o desenvolvimento sustentável e a segurança. No que se refere à luta contra a pobreza no país, a organização deveria instruir o governo cabo-verdiano a proteger os seus recursos naturais, preservar o ambiente marinho e a lutar contra a poluição dos oceanos em prol do seu desenvolvimento económico. Ademais, incentivou o reforço da cooperação entre ambas as partes no apoio à política nacional da pesca para contribuir para a gestão sustentável dos recursos haliêuticos (Comissão das Comunidades Europeias, 2007d).

Em 19 de novembro de 2007, o Acordo de Parceria Especial entre UE e Cabo Verde foi oficialmente assinado, com o objetivo de *“reforçar o diálogo e a convergência política entre as duas partes, e vai além da relação tradicional doador-beneficiário acrescentando-lhe um quadro de interesses mútuos”* (Conselho da União Europeia, 2007b, p.02). Neste excerto, compreende-se que a instituição comunitária (Conselho da UE) esperava da UE o papel de promover o diálogo e a cooperação com Cabo Verde (*role conception*). Para isso, o Conselho da UE utilizou uma retórica para

afastar a imagem da UE de uma concepção negativa de relação 'doador-beneficiário' e influenciar percepções cabo-verdianas por meio de incentivos positivos (*actorness*). Ao invés de alimentar parâmetros de assimetria de poder com Cabo Verde, associou a parceria numa relação de reciprocidade. No documento, a Comissão Europeia (2007d, p.03) entendeu que a “parceria especial pretende valorizar a vocação deste país [Cabo Verde] para uma aproximação às RUP e ao resto da UE, intensificando simultaneamente as suas relações com a sub-região da África Ocidental e no âmbito da CEDEAO”. Neste trecho, a Comissão Europeia conferiu à UE o papel de facilitador da cooperação e do diálogo ao incentivar a participação de Cabo Verde nas instâncias de concertação e cooperação existentes no quadro das RUP, sobretudo no que se referia aos aspectos ambientais e também, a reforçar o seu diálogo político com a sub-região da África Ocidental e com a CEDEAO.

A parceria especial com a UE também era bem vista aos olhos dos líderes políticos cabo-verdianos. A porta-voz do Governo, Cristina Fontes Lima, declarou que a parceria “permitirá projectar Cabo Verde para novos patamares de desenvolvimento e melhorar o bem-estar dos cabo-verdianos” (Governo de Cabo Verde, 2007a, para.02). Neste excerto, constata-se que Cabo Verde espera da UE o papel de apoiar o desenvolvimento do país por meio do diálogo e da cooperação (*role expectation*), alinhando-se à concepção de papel da União. O uso dos termos ‘projetar para novos patamares de desenvolvimento’ e ‘melhorar o bem-estar’ revelam uma perspectiva otimista de Cabo Verde em relação ao papel da organização no âmbito do poder civil, mostrando a capacidade de influência da UE sobre as percepções cabo-verdianas (*actorness*). Para os líderes cabo-verdianos, também era de extrema importância que nos diálogos europeus sobre questões globais estivessem envolvidos países caracterizados como o ‘o resto do mundo’. Como destaca Victor Borges, o Ministro cabo-verdiano dos Negócios Estrangeiros, Cooperação e Comunidades, a “Europa não pode conter todas as ameaças pensando só no ex-bloco soviético, no Cáucaso e no Mediterrâneo. Há que incluir os arquipélagos do Atlântico numa visão global” (Heitor, 2007, para.02).

Nos discursos dos líderes cabo-verdianos, a UE era vista como um ator que promovia o caminho do diálogo político e da cooperação através de uma abordagem inclusiva de sua política externa. Como destacado pela Ministra da Defesa, Cristina Fontes Lima, sobre a parceria especial, “[N]ão temos dúvidas de que a nossa inserção no espaço do Atlântico Médio pode garantir e potenciar estas convergências de colaboração tanto com o espaço europeu, como com o espaço africano, e é nesse sentido que se constrói *esta parceria que não é exclusiva mas inclusiva*” (Governo de Cabo Verde, 2007a, para.03, ênfase da autora). Neste excerto, Cabo Verde se via numa posição estratégica do Atlântico e de interesse para a UE por ser um possível interlocutor para potencializar a colaboração

entre a UE e a África. O discurso também mostra uma expectativa cabo-verdiana, embasada em sua condição histórica, em relação ao papel de não dominância da UE nessa parceria. A expressão 'inclusiva' sugere que Cabo Verde esperava ter um espaço para contribuir, participar e se beneficiar mutuamente, evitando assim uma assimetria de poder (*role expectation*).

A comunicação da Comissão Europeia previu que parte do plano de ação elaborado em conjunto com Cabo Verde seria financiado por instrumentos financeiros da UE, como o Fundo Europeu de Desenvolvimento (FED) e o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER). Para isso, a UE estabeleceu políticas de condicionalidades sobre Cabo Verde tanto no documento da comunicação quanto no acordo de parceria. Uma delas exigiu que a política de crescimento e desenvolvimento sustentável de Cabo Verde estivesse alinhada às normas e padrões europeus. Outra condicionalidade prevista era que a política de pesca e os arranjos da estrutura de gestão dos recursos naturais de Cabo Verde estivessem também comprometidos com os padrões da UE. No pilar económico, políticas de condicionalidade foram visivelmente apoiadas pelo Primeiro-Ministro de Cabo Verde, José Maria Neves, ao declarar que alguns "*critérios de Maastrich – déficit público, a inflação e a dívida pública global – terão que ser levados em conta na governação económica*" de seu país (Governo de Cabo Verde, 2007b, para. 03, ênfase da autora). Neste excerto, nota-se que a percepção cabo-verdiana tem sido influenciada por valores e princípios europeus (poder normativo), ao usar a expressão 'critérios de Maastricht' por meio de instrumentos de persuasão (poder civil) como o acordo de parceria (*actorness*).

No pilar da segurança e estabilidade determinado no acordo de parceria, o Governo de Cabo Verde se dispôs a promover a segurança coletiva através da cooperação estreita com a UE no combate à criminalidade organizada transnacional (tráfico de drogas, armamentos e pessoas) e na gestão eficaz dos fluxos migratórios (Conselho da União Europeia, 2007b). Para isso, a Comissão Europeia e o Conselho da UE orientaram o governo a desenvolver políticas de ação executadas numa base transfronteiriça e estabelecer aproximação com as RUP no contexto de parceria especial para conseguir lidar com as ameaças marítimas, impulsionando o diálogo e a cooperação em assuntos marítimos.

No ano seguinte, o governo de Cabo Verde elaborou o documento 'Parceria Especial Cabo Verde – UE: Quadro Orientador para a Implementação' que estipulou as diretrizes para a implementação da parceria especial com a UE. O documento também constitui uma resposta à capacidade de influência da UE sobre as políticas marítimas de Cabo Verde em relação a questões normativas e padrões europeus, reforçando elementos da sua *actorness* internacional, como o poder normativo e civil. No quadro orientador, ficou determinada a importância do governo em fomentar a

realização de exercícios conjuntos de monitorização do território marítimo em colaboração com os países europeus (Portugal, Espanha, França e o Reino Unido). Além disso, orientou rever a legislação para a construção de uma capacidade de regulação marítima nos moldes das convenções internacionais e das normas europeias (Governo de Cabo Verde, 2008).

Ainda neste lado do Atlântico, além de Cabo Verde, a UE estabeleceu uma parceria estratégica com a África durante a II Cimeira UE-África, realizada entre os dias 8 e 9 de dezembro de 2007, em Lisboa. A parceria serviu como "fórum para um diálogo sobre as políticas mais aprofundadas entre os dois continentes, bem como para a cooperação e a definição de ações conjuntas a todos os níveis" (União Africana & União Europeia, 2007, p.45). Como em qualquer outro espaço de diálogo desse período, as questões marítimas se resumiram à temática do comércio marítimo e foram negligenciadas na agenda de discussão entre UE e África. A Estratégia Conjunta UE-África, fruto da cimeira, salientou a importância do investimento e da melhoria na infraestrutura portuária e a elaboração de medidas de apoio e cooperação à segurança do transporte marítimo. Como menciona a Estratégia Conjunta UE-África, vê-se a necessidade de "[R]eforçar as capacidades no domínio das normas e regulamentação de segurança, nomeadamente para os transportes aéreos e marítimos" (União Africana & União Europeia, 2007, p.44). Neste excerto, percebe-se que as instituições comunitárias e os líderes africanos têm expectativas alinhadas à promoção do diálogo e da cooperação. Ao mesmo tempo, o discurso mostra que o acordo de parceria era um espaço para a UE difundir suas normas e influenciar o contexto de regulamentação marítima na região (poder normativo), e, portanto, fortalecer a sua *actorness* de segurança.

Para as instituições comunitárias, o propósito da Estratégia Conjunta UE-África era elevar a parceria a um patamar estratégico, posicionando a UE como um parceiro diferenciado de outros atores internacionais. O Presidente em exercício do Conselho da UE, Manuel Lobo Antunes, expôs que a abordagem multilateral e integrada da União para a região tem refletido a especificidade do relacionamento entre Europa e África. Em seu discurso, Manuel Lobo mencionou que esta "abordagem constitui a diferença que a União pode trazer, sobretudo em comparação com outros atores internacionais" (Parlamento Europeu, 2007) diante dos desafios que afetam tanto a Europa como a África, nomeadamente a gestão dos recursos energéticos e fluxos migratórios. Neste excerto, entende-se que a instituição comunitária (Conselho da UE) percebia que a UE trazia uma abordagem singular para a parceria com a África quando comparada a outras potências do sistema internacional (*role conception*). Essa retórica sugere uma tentativa de legitimar a UE como escolha preferencial para a cooperação em África.

Ademais, a Comissão Europeia se esforçou para passar uma imagem positiva aos africanos de que a parceria entre a UE e a África se basearia em um relacionamento equitativo. Segundo o membro da Comissão Europeia, Louis Michel, a UE estava envolvida em “uma parceria política de igual para igual – sem complexos, liberta e pragmática – e de uma responsabilidade mútua” (Parlamento Europeu, 2007). Neste excerto, a instituição comunitária (Comissão Europeia) trouxe uma retórica renovada de parceria para convencer os africanos do estabelecimento de uma relação de respeito mútuo e não assimétrica. O discurso sugere uma tentativa de restaurar a imagem negativa da história do colonialismo europeu na África. O adjetivo 'sem complexos' sugere a eliminação de obstáculos psicológicos ou emocionais da UE sobre a África que poderiam atrapalhar a colaboração. Já o termo 'liberta' pode se referir à ausência de restrições ou pressões da UE, permitindo que as partes ajam de forma independente. Enquanto o termo 'pragmática' traz uma abordagem que conduz a eficiência e resultados tangíveis. Por fim, o termo 'responsabilidade mútua' aponta para a ideia de que ambas as partes compartilham a responsabilidade pelos resultados da parceria.

Para os líderes políticos africanos, a parceria com a UE era imprescindível para a recuperação econômica, política e social do continente, mas seguiam cuidadosos com o papel da UE na África. Em umas das entrevistas realizadas, em 2007, a Presidente do Parlamento Pan-Africano³⁴, Gertrude Mongella, reconheceu que as problemáticas africanas constituíam “um resultado da má administração da Europa em África” em seu relacionamento histórico, no entanto, Mongella destacou a importância de continuar “as relações de parceria e analisar qual o novo papel da Europa” (Parlamento Europeu, 2008) de forma a reverter essa imagem deteriorada da UE diante dos olhos africanos. Além disso, Mongella identificou a posição oportuna de África no mundo diante da interdependência complexa ao mencionar que a “Europa tem um papel importante a desempenhar e *não pode viver sem África*” (Parlamento Europeu, 2008, p.03, ênfase da autora), em função da sua riqueza de recursos e por ser um potencial mercado consumidor. Neste excerto, nota-se que os líderes africanos tinham expectativas otimistas em relação a um papel renovado da UE na África (*role expectations*). O discurso mostra também que os líderes africanos percebiam um maior poder de barganha em relação à organização, embasado em fatores materiais. A expressão ‘não pode viver sem África’ sugere que os líderes africanos percebiam a sua posição vantajosa vis-a-vis à posição de dependência da UE em relação a recursos energéticos e econômicos da África.

No geral, os acordos de parceria serviram como um ferramenta estratégica de persuasão da UE para (re)moldar os comportamentos e as percepções dos parceiros sobre os potenciais assuntos

³⁴ Órgão legislativo da União Africana

marítimos. A UE conseguiu exercer seu poder civil ao consolidar parcerias no Atlântico Sul e instituir condicionalidades vinculativas como foram vistas nas parcerias com o Brasil e Cabo Verde. A UE também exerceu poder normativo dado que os acordos serviram como espaços de propagação de princípios e valores europeus, além de poder moldar a sua imagem de forma positiva como ator global estratégico, assim observado na parceria com a África. Ainda, ao estabelecer parcerias estratégicas, a UE projetou um vínculo diferenciado de interação com estes países (Brasil e Cabo Verde), criando um contexto de inclusão e exclusão em relação a outros do Atlântico Sul. Esse curso de ação da União “tende a exercer uma força de atracção sobre aqueles que ainda permanecem à margem, mas que desejam entrar no seio privilegiado de parceiros estratégicos pelo crescimento de prestígio” (Ferreira-Pereira & Smith, 2021a, p.03, tradução da autora).

Em suma, pode-se inferir que entre 2006 e 2008, as expectativas das instituições comunitárias (*role conception*) e das organizações e países sul-atlânticos (*role expectation*) viabilizaram um comportamento de política externa (*role performance*) da UE alinhado ao papel de facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos na região. A recém viragem marítima da UE, as suas limitações em termos de recursos e capacidades tangíveis nesse contexto e o foco europeu sobre seu próprio entorno regional conduziram a uma presença sutil da UE no Atlântico Sul. No nível das relações externas com as organizações e países sul-atlânticos, as instituições comunitárias estavam inclinadas a disseminar ações sob a lógica do desenvolvimento sustentável, elevando a discussão para o quadro da proteção dos recursos e do combate à degradação do meio marinho para a garantia dos seus objetivos económicos e comerciais. Ao ser percebida pelas autoridades brasileiras e africanas como um importante parceiro estratégico, a UE teve abertura para atuar como um facilitador de diálogos e cooperação em assuntos marítimos na região, ainda que questões de segurança marítima se mantivessem secundárias na agenda de discussão. Portanto, o seu papel de facilitador no Atlântico Sul desenvolveu de forma branda a *actorness* marítima da UE nesses anos iniciais - vide Tabela 16.

4.2 A UE como Agente-arquiteto na Segurança do Atlântico Sul

As instituições comunitárias têm manifestado o desejo de ter a UE reconhecida globalmente como uma “*potência marítima internacional*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.03, ênfase da autora). No período entre 2009 e 2012, a UE avançou de forma mais ativa e ampla em assuntos marítimos, envolvendo não só aspectos de natureza socioeconómica e ambiental, como também de segurança no escopo da dimensão marítima de sua política externa. No quadro do

Atlântico Sul, a organização se moveu no sentido de criar condições que elevassem a capacidade e ação local de agentes sul-atlânticos. Através do incentivo à aplicação de instrumentos europeus transetoriais e princípios da PMI, a UE projetou presença na região. A partir de suas experiências, a União impulsionou as organizações e países sul-atlânticos a prepararem um ambiente marítimo para os desafios, atuando como um dos agentes-arquiteto na segurança marítima da região.

Nesse período, a temática do desenvolvimento sustentável se mantinha no centro da agenda política da UE (Comissão das Comunidades Europeias, 2009), valorizando a PMI como estratégia principal e tendo como apoio a sua Estratégia de Crescimento Azul. Inclusive, as instituições comunitárias compreendiam que a “*PMI não pode ser apenas uma política europeia*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.03) e manifestavam seu interesse em implementar a PMI ao nível das relações externas da UE por meio da cooperação internacional. Esse interesse estava articulado com uma visão europeia ambiciosa de que a “*Europa deve assumir um papel de motor na melhoria da governação marítima à escala mundial*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009d, p.12). Nestes excertos, o uso da metáfora ‘motor’ e do contraste entre ‘apenas uma política europeia’ e ‘à escala mundial’ sugerem que a instituição comunitária (Comissão Europeia) esperava por um papel mais influente da UE no domínio marítimo através da difusão internacional de princípios e valores de sua PMI (*actorness*) e, portanto, por uma mudança na abordagem de política externa da UE (*role conception*). Nesse período de 2009 e 2012, pressupôs-se maior proatividade da UE no fomento da vigilância marítima e no ordenamento do espaço marítimo por meio de uma fonte acessível de dados acerca do ambiente marinho.

Como referência para as suas iniciativas com parceiros internacionais, em outubro de 2009, a Comissão Europeia elaborou uma comunicação para o desenvolvimento de uma ‘Dimensão Internacional da Política Marítima Integrada da União Europeia’. No documento, a UE colocou-se na função de auxiliar os seus parceiros no estabelecimento de uma PMI para o reforço da capacidade de respostas regionais, visando o crescimento económico e o desenvolvimento sustentável. Como realçou a Comissão Europeia (2009b, p.12), cabe ao papel da UE partilhar “*boas práticas na aplicação dos instrumentos da PMI com os seus vizinhos, incentivando-os a aplicá-los*”. Neste excerto, entende-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) esperava da UE o papel de orientar a aplicação dos instrumentos da PMI por meio da cooperação com terceiros (*role conception*). A UE não apenas compartilharia informações, mas também influenciaria terceiros a adotar essas práticas (*actorness*). O uso do eufemismo ‘incentivar’ remete a práticas usuais de condicionalidades da UE em parcerias e acordos de cooperação (poder civil).

Dessa forma, a Comissão Europeia esteve disposta a fomentar a construção de uma abordagem global integrada no espectro dos assuntos marítimos de modo que a UE se tornasse um modelo para propagar princípios, instrumentos e procedimentos da PMI em outras regiões do mundo e, assim, alcançar o *status* internacional de “*liderança na resposta aos desafios marítimos*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.03, ênfase da autora). Para as instituições comunitárias, o emprego global da PMI posicionou a UE como pioneira no âmbito da governança marítima, ao mesmo tempo que, se desenvolveu “no quadro de um processo que está a remodelar os cenários geográficos marítimos e a geopolítica mundial” (Suárez-de Vivero & Mateus, 2014, p.59, tradução da autora). Embora a Comissão Europeia (2012, p.09, ênfase da autora) reconhecesse que “*cada uma das bacias marítimas da Europa apresenta diferentes desafios e oportunidades, exigindo abordagens personalizadas*”.

No Atlântico Sul, essa dinâmica de projeção internacional da PMI foi iniciada através das RUP. A União apoiou as RUP a ganharem confiança em suas capacidades marítimas. Na comunicação sobre uma ‘Parceria para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo’, a Comissão Europeia (2009a) acrescentou ainda que as RUP podem desempenhar um papel na vigilância das águas costeiras e na segurança do transporte em seus respectivos entornos regionais. Para isso, esperou-se o apoio da UE às RUP em meio aos acordos de cooperação com seus vizinhos que visavam facilitar o fluxo do transporte, com “*a necessidade de reforçar as ligações marítimas entre essas regiões [RUP] e os países vizinhos*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009a, p.04, ênfase da autora) e aumentar as oportunidades de crescimento económico. A Comissão Europeia (2012, p.04) percebeu que as boas relações das RUP com os países vizinhos poderiam “beneficiar a UE e o desenvolvimento da sua influência nessas regiões do globo”, possibilitando que a abordagem da PMI fosse inserida de forma gradual na região sul-atlântica. Assim, no incremento de sua *actorness*, a UE conseguiu criar oportunidades de ação através das RUP em regiões que ainda não possuía consolidada presença e atuar, mesmo que de forma indireta, na arquitetura de segurança marítima.

Quanto às expectativas das organizações e países do Atlântico Sul em relação à UE, houve uma variação de percepções que afetaram a atuação da organização europeia na região. As concepções que haviam inspirado inicialmente a formação da parceria entre o Brasil e a UE, por exemplo, passaram a se desalinhar com o tempo, trazendo resultados infrutíferos de cooperação. De acordo com a percepção brasileira, uma forte aliança com a UE poderia comprometer seus planos de se tornar líder regional em função de uma possível desconfiança despertada entre seus vizinhos (Saraiva, 2017). Nesse período, o Brasil também estava empenhado a fomentar a cooperação sul-sul e

se aproximar com países vizinhos como via estratégica para sua inserção internacional. Os líderes políticos brasileiros desejavam reforçar o controle e a influência do Brasil no que diz respeito à securitização do Atlântico Sul (Abdenur & Souza Neto, 2013). Conforme a Política Nacional de Defesa (PND) e a END, lançadas em 2012, o Brasil previa “o aumento da presença militar nas áreas estratégicas do Atlântico Sul” (Brasil, 2012, p.124).

Na abertura do Seminário Estratégias de Defesa Nacional, em 2012, Celso Amorim, Ministro da Defesa da época, expressou o interesse brasileiro de elevar o controle sobre as águas jurisdicionais através do incremento de sua dissuasão marítima. Em suas próprias palavras, “[N]ecessitamos de submarinos (de propulsão convencional e nuclear) e navios de superfície capazes de negar o uso de nossos mares a potenciais adversários. A Força Naval deve fortalecer suas capacidades, controle das águas marítimas e interiores e de projeção de poder” (Câmara dos Deputados, 2012, para.131). Neste excerto, constata-se que os líderes brasileiros percebiam a sua posição de forma defensiva e dissuasória em relação à presença de outros atores em águas jurisdicionais (*role expectation*). A busca por submarinos de propulsão convencional e nuclear demonstrou expectativas de obter maior autonomia e influência para proteger seus interesses e projetar poder marítimo. A desconfiança brasileira diante da crescente presença de atores externos, especialmente após a descoberta das reservas brasileiras de petróleo e gás, em 2006, impulsionou o investimento na dissuasão marítima (Abdenur & Souza Neto, 2013). Inclusive, os países europeus passaram a ser percebidos como ‘potências extrarregionais’ aos olhos dos líderes políticos brasileiros (Saraiva, 2017).

Como uma das estratégias para consolidar seu protagonismo na região, o Brasil considerou a parceria com os países do sul-atlântico como um meio de promover a dissuasão marítima. Celso Amorim declarou que a “*estratégia dissuasória se complementa com a estratégia de cooperação, sobretudo na América do Sul. Nas relações com nossos vizinhos, o interesse brasileiro é servido por medidas de apoio a outros países, que revertem em benefícios a médio ou longo prazos*” (Câmara dos Deputados, 2012, para.153, ênfase da autora). Neste excerto, a expressão ‘estratégia dissuasória’ sugere que o Brasil buscou manter uma presença forte e uma capacidade militar visível para desencorajar ações hostis ou desafiadoras vis-a-vis o posicionamento de atores extrarregionais. Já a ‘estratégia de cooperação’ refere-se que o Brasil também buscou estabelecer relações colaborativas e mutuamente benéficas com os países vizinhos sul-atlânticos. A menção aos ‘benefícios a médio ou longo prazos’ pode ser interpretada como uma maneira de construir confiança e fortalecer as relações diplomáticas no Atlântico Sul. A própria revitalização da Zopacas ao longo desses anos revelou o “esforço de tornar o Atlântico Sul uma área de cooperação predominantemente Sul-Sul, na qual as

potências ocidentais deveriam ter um papel secundário” (Abdenur, Mattheis e Seabra, 2016, p.02, tradução da autora). Portanto, o papel do Brasil era conduzido por expectativas de manter-se como a principal potência de influência na região.

Um episódio que também evidenciou uma sutil defensiva brasileira perante o posicionamento da UE ocorreu durante a sessão de encerramento da XXI Cúpula do Grupo do Rio e da II Cúpula da América Latina e do Caribe, em fevereiro de 2010. O Presidente Luiz Inácio Lula da Silva manifestou seu descontentamento diante da indiferença da UE em relação aos países do Atlântico Sul no que se refere às questões climáticas. O Presidente declarou na época que “*nem a União Europeia, nem o Japão, nem os Estados Unidos levaram em conta a existência do continente africano e dos seus interesses na questão climática. Não levaram em conta a questão de vários países da América do Sul, da América Latina que estavam lá representados*” (Silva, 2010, p.80, ênfase da autora). Neste excerto, constata-se que havia expectativas frustradas do Brasil em relação à posição da UE como parceiro estratégico. O discurso revela uma crítica brasileira ao comportamento da UE no âmbito das negociações globais ao adotar uma postura contrária e incoerente aos princípios de inclusão. A declaração também sugeriu uma crítica a assimetria de poder. Logo, a posição de influência do Brasil sobre o Atlântico Sul e a conjuntura de fortalecimento da cooperação regional Sul-Sul contribuíram para dissuadir uma presença mais robusta da UE na região.

Já no contexto africano, a UE teve a sua imagem relativamente valorizada como um ator credível da política marítima global, especialmente após sua presença com a operação Atalanta. Durante um workshop que reuniu especialistas da UA sobre segurança marítima, em 2010, o Presidente Ernest M. Makawa, em sua declaração, reconheceu a operação Atalanta como uma iniciativa significativa para o combate à pirataria e assalto à mão armada, como citado “[V]ale a pena reconhecer outras iniciativas significativas para incluir [...] (iii) a Força Naval da União Europeia Somália - Operação ATALANTA [...] relativa à repressão à pirataria e assalto à mão armada contra navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo do Aden” (African Union, 2010, p.07, tradução da autora). Mais tarde, em 2012, a UA em sua ‘Estratégia Marítima Integrada de África para 2050’ “*sublinha o compromisso da UA em reforçar as nossas parcerias regionais e internacionais*” (African Union, 2012, p.32, ênfase da autora).

Além disso, as iniciativas africanas que emergiram no âmbito da segurança marítima durante esses anos, em particular, sob a condução da UA, requisitaram o apoio da União. Em outubro de 2009, os Ministros do transporte marítimo dos Estados-membros da UA realizaram uma conferência em Durban, África do Sul, manifestando suas preocupações em relação à pirataria e à poluição

marítima (Baker, 2011). A conferência gerou a ‘Resolução Durban’ que abordou questões de segurança, *safety*, transporte e proteção do meio ambiente marinho. O documento salientou a importância da “cooperação e capacitação na implementação de instrumentos marítimos” assim como reconheceu os “*papéis e contribuições das agências das Nações Unidas, organizações internacionais e regionais*” nesses objetivos (African Union, 2009, p.01, tradução e ênfase da autora). Entre os atores da comunidade internacional, a Resolução Durban fez um apelo à UE para apoiar o seu Plano de Ação Marítimo, adotado em 2007, referente ao desenvolvimento estratégico do transporte marítimo em África (African Union, 2009, p.04). Nestes excertos, nota-se que a UA manifestou preocupação com a melhoria das suas capacidades de segurança marítima, identificada como uma fraqueza regional ao mesmo tempo que atribuiu à UE uma papel orientador dos instrumentos necessários para o seu quadro de segurança marítima regional, alinhando-se à concepção de papel da União.

Sendo assim, as aspirações das instituições comunitárias e o conjunto de expectativas das organizações e países sul-atlânticos daquele período abriram espaço para que a UE assumisse o papel de agente-arquiteto na segurança marítima do Atlântico Sul. Em termos práticos, o arquiteto está envolvido no processo de “preservar, melhorar e criar a qualidade necessária do ambiente construído sob a condição particular de cada comunidade” (Akhimien & Isiwele, 2017, p.01, tradução da autora). Para esse intuito, o arquiteto encarrega-se de aconselhar e instruir os agentes locais a desenvolverem um ambiente propício e a escolherem métodos e recursos apropriados. Igualmente, o arquiteto pode auxiliar a comunidade em suas decisões e iniciativas ao partilhar habilidades e experiências diante do processo de planeamento e ação. Segundo Agogué, Ystrom e Le Masson (2013, p.20, tradução da autora), o objetivo do arquiteto é “melhorar as capacidades dos outros atores, os participantes do projeto” através de uma análise e coleta de informações do ambiente. O arquiteto geralmente tem um perfil qualificado em habilidades de comunicação, análise e resolução de conflitos (Akhimien & Isiwele, 2017). Portanto, o papel do agente-arquiteto no contexto de segurança marítima abrange analisar as condições do entorno e viabilizar o aumento da capacidade de ação local dos *players* a fim de responder aos desafios emergentes.

Um instrumento relevante de expansão internacional da PMI que contribuiu para o papel da UE como agente-arquiteto na segurança marítima regional foi o desenvolvimento do quadro de estratégias de bacias marítimas. Desde 2007, a Comissão Europeia apresentou abordagens regionais para todos os mares e oceanos da União assentes na cooperação para o desenvolvimento sustentável (Parlamento Europeu, 2022), constituindo instrumentos de poder normativo. Em novembro de 2011, a Comissão Europeia lançou sua comunicação para o desenvolvimento de uma ‘Estratégia Marítima para a Região

Atlântica'. O documento abrangeu as águas internacionais das Américas, a oeste, a África e o Oceano Índico, a leste, o Oceano Antártico, a sul, e o Oceano Ártico, a norte. A comunicação incentivou uma política externa voltada para “*associar os países terceiros à protecção do transporte marítimo atlântico*” (Comissão Europeia, 2011, p.10, ênfase da autora) e continuar promovendo o diálogo bilateral com os parceiros da Região Atlântica através de programas de capacitação (como o RMC) e instrumentos de financiamento. Tais diretrizes contribuíram para preservar um ambiente marinho propício que conduzisse ao crescimento económico e ao combate das atividades criminosas na região.

Por meio destas estratégias regionais, “a UE estabelece igualmente uma cooperação mais estreita com os países terceiros no âmbito de bacias marítimas partilhadas, conferindo à PMI uma dimensão internacional” (Parlamento, 2022, Realizações, para.16). Assim, a PMI foi vista pelas instituições comunitárias como um método adequado a ser replicado pelos agentes de outras regiões com o intuito de preservar, melhorar e criar a sustentabilidade necessária do seu ambiente marinho. Ao promover a aplicação da PMI nas bacias marítimas através da cooperação internacional, a UE transferiu conjuntamente valores e normas europeias vinculadas à ideia de desenvolvimento sustentável e boa governança, exercendo o seu poder normativo. Neste excerto, observa-se que a instituição comunitária espera da UE o papel de orientar a implementação a PMI em outras regiões através do estreitamento da cooperação em suas bacias marítimas (*role conception*) com um mecanismo de poder civil utilizado pela UE para conseguir influenciar percepções e comportamentos, reforçando assim o quadro da sua *actorness* marítima. Diante do exposto, a projeção da PMI na arena internacional favoreceu o posicionamento da organização europeia como agente-arquiteto na segurança marítima do Atlântico Sul.

Na comunicação elaborada, em junho de 2009, sobre uma ‘Parceria União Europeia - África’, a Comissão Europeia (2009a, p.04 e p.08-09, ênfase da autora) mencionou colocar à “*disposição dos parceiros africanos a experiência e as melhores práticas da política comum de transportes*” da União e a possibilidade de “*fornecer assistência técnica, [...], a fim de ajudar os Estados costeiros africanos a melhorarem os seus sistemas de acompanhamento do tráfego marítimo, numa perspectiva regional de intercâmbio de dados*”. Neste excerto, compreende-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) atribuiu à UE o papel de fornecer orientação com base nas suas experiências (*role conception*). O discurso pode sugerir uma conotação de superioridade implícita, indicando que a União estava em uma posição mais avançada ou experiente no domínio da gestão dos mares e oceanos em relação aos africanos. O uso dos termos ‘experiência’ e ‘melhores práticas’ sugerem que a UE desenvolveu autoridade no assunto (*actorness*) com o intuito de influenciar e disseminar os valores

européus nos sistemas africanos (poder normativo). As instituições comunitárias confiaram à UE o papel de proporcionar aos africanos condições e recursos que possam preparar um ambiente propício ao transporte marítimo e a infraestrutura portuária, bem como elevar a capacidade de resposta local em termos de vigilância marítima. A melhoria na interconexão das redes de transporte no continente beneficiaria a UE no âmbito de seu comércio com os africanos, como motivações subjacentes económicas implícitas no discurso.

É possível inferir que a percepção das instituições comunitárias entre o período de 2009 e 2012 e, portanto, a concepção de papel da União, identificada pelo *corpus* discursivo em análise, contribui para o papel da UE como agente-arquiteto na segurança do Atlântico Sul, como observado na Tabela 9. Em suas manifestações políticas, as instituições comunitárias compreendiam que a função da UE estava em apoiar a sustentabilidade das bacias marítimas por meio da partilha de boas práticas e habilidades na aplicação dos instrumentos da PMI, elevar a capacidade de ação local dos atores sul-atlânticos através de assistência logística, económica e orientá-los quanto aos métodos adequados para lidar com os desafios marítimos. O relatório da Dimensão Internacional da PMI (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.04, ênfase da autora) revelou que a “*UE está determinada a participar no reforço da capacidade da comunidade internacional para vencer os desafios marítimos actuais e futuros*”.

Tabela 9

Percepções Europeias e Expectativas Sul-atlânticas para o Papel da UE como Agente-arquiteto

2009-2012	
Papel	Corpus Discursivo
<p>Concepção de papel: Agente-Arquiteto na Segurança Marítima regional</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● “[...] potência marítima internacional (Comissão das Comunidades” Europeias, 2009b, p.03) ● “A União Europeia tem de estar preparada para ameaças e situações de emergência no Atlântico” (Comissão Europeia, 2011, p.06) ● “A adesão de todos os países à UNCLOS deve constituir uma prioridade para a União” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.04) ● “Instrumentos de política externa [...] para associar os países terceiros à protecção do transporte marítimo atlântico” (Comissão Europeia, 2011, p.10) ● “Instituir a cooperação regional nas bacias marítimas partilhadas” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.09) ● “[...] partilhando boas práticas na aplicação dos instrumentos da PMI com os seus vizinhos e incentivando-os a aplicá-los” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.12) ● “A UE está determinada a participar no reforço da capacidade da comunidade internacional para vencer os desafios marítimos actuais e futuros” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.04) ● “[...] a UE poderá dar o seu contributo para o reforço e a qualificação dos recursos das administrações que têm a seu cargo a aplicação da regulamentação marítima” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009a, p.10) ● “[UE] [...] coloca à disposição dos parceiros africanos a experiência e as melhores

	<p>práticas da política comum de transportes” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009a, p.04)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● “Sublinha a necessidade de reforçar as ligações marítimas entre essas regiões [RUP] e os países vizinhos” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009a, p.04) ● “[...] estudar a viabilidade de uma assistência técnica [...] de um intercâmbio de informações com os países da África subsariana [...] actividades de formação” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009a, p.08-09) ● “Em relação a outras rotas marítimas críticas, estratégia [Atlântico] visa reforçar as capacidades dos Estados costeiros” (Comissão Europeia, 2011, p.07) ● “A Europa deve assumir um papel de motor na melhoria da governação marítima à escala mundial” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009d, p.12) ● “[...] liderança na resposta aos desafios marítimos” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.03) ● “Cada uma das bacias marítimas da Europa apresenta diferentes desafios e oportunidades, exigindo abordagens personalizadas” (European Commission, 2012, p.09)
<p>Expectativa de papel Agente-arquiteto na Segurança Marítima regional</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● “Necessitamos de submarinos (de propulsão convencional e nuclear) e navios de superfície capazes de negar o uso de nossos mares a potenciais adversários” (Celso Amorim, 2012, para.131) ● “Faz apelo à [...] União Europeia (UE), para [...] apoiar o Plano de Ação Marítimo para o desenvolvimento estratégico do transporte marítimo em África” (African Union, 2009, p.04) ● “Vale a pena reconhecer outras iniciativas significativas, como a [...] Força Naval da União Europeia Somália – Operação ATALANTA [...] relativa à repressão à pirataria e assalto à mão armada contra navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Aden” (African Union, 2010, p.07) ● “A estratégia dissuasória se complementa com a estratégia de cooperação, sobretudo na América do Sul. Nas relações com nossos vizinhos, o interesse brasileiro é servido por medidas de apoio a outros países, que revertem em benefícios a médio ou longo prazos” (Celso Amorim, 2012, p.153) ● “[...] o aumento da presença militar nas áreas estratégicas do Atlântico Sul” (Ministério da Defesa Brasileira, 2012, p.124). ● “Reconhecendo os papéis e contribuições da agência das Nações Unidas das agências das Nações Unidas, organizações internacionais e regionais” (African Union, 2009, p.01) ● “Além disso, sublinha o compromisso da UA em reforçar as nossas parcerias regionais e internacionais” (African Union, 2012, p.32)

Fonte: Elaborada pela autora. Tradução da autora

Embora no período entre 2009 e 2012, o Atlântico Sul permanecesse como uma região de importância secundária para a UE, sua presença, sobretudo no GoG, se tornou mais significativa. Devido aos episódios de pirataria do Oceano Índico, a missão naval Atalanta permitiu transformar o pensamento marítimo estratégico da UE. De certo modo, essa transformação trouxe novos *insights* para o desempenho da União no Atlântico Sul, ao expandir geograficamente o seu o campo de atuação, ao envolver iniciativas de combate às ameaças transnacionais e não-militares e ao combinar capacidades civis e militares na gestão de crises marítimas. Segundo a Comissão Europeia (2011, p.06, ênfase da autora), a “*União Europeia tem de estar preparada para ameaças e situações de emergência no Atlântico*”. O contexto contribuiu para uma afirmação da UE como potência marítima aos olhos da comunidade internacional.

O aumento da pirataria no GoG, no decorrer dos anos, resultou na inclusão da região no programa do RMC da UE, em 2009. Por um lado, sinalizou a importância do GoG para a UE em termos de comércio marítimo, pesca, exploração comercial de recursos, transporte e entre outras atividades económicas (Gunther, 2015). Por outro, a representação discursiva da região como 'rota marítima crítica para a UE' justificou a utilização de seus recursos para avançar gradualmente com sua presença no Atlântico Sul. A inclusão do GoG na RMC, na visão das instituições comunitárias, viabilizou sinergias direcionadas a proporcionar melhorias na segurança marítima local.

Embora a criação de um programa específico para o GoG não tenha vingado ainda nesse período, a UE não deixou de trabalhar no desenvolvimento de projetos para apoiar a segurança marítima dessa região. A UE deu início à fase exploratória no GoG através da coleta e análise de informações sobre a situação de segurança na região. A fase exploratória envolveu análise técnica das ameaças marítimas existentes e o mapeamento detalhado da cooperação operacional e das capacidades de aplicação da lei marítima a nível regional (Birocchi, 2010). Este comportamento da UE focado na análise e mapeamento (*role performance*) permitiu que a organização criasse oportunidades (*actorness*) de atuação na região.

Nesse período, os líderes políticos europeus manifestaram o interesse de engajar a UE ativamente nas parcerias de forma a fortalecer os laços bilaterais e a percepção internacional de sua potencialidade como ator marítimo. A Comissão Europeia (2009a) deixou claro sua vontade política de avançar com os diálogos para iniciativas tangíveis com os países africanos, sobretudo "reforçar o empenhamento político da União Europeia e da União Africana com contribuições concretas, a fim de acelerar a execução das acções identificadas na estratégia UE-África" (Comissão das Comunidades Europeias, 2009a, p.08). As instituições comunitárias compreenderam que, através das parcerias, a UE conseguiu viabilizar espaço para promover o entendimento mútuo, o intercâmbio de boas práticas (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b) e, conseqüentemente, influenciar de forma mais proativa a arquitetura de segurança marítima regional, trabalhando o exercício de seu poder civil no reforço da *actorness*.

Em 2012, o financiamento da Comissão Europeia para a criação do Sistema de Informação Policial da África Ocidental (SIPAO), através do seu Instrumento para a Estabilidade, também colaborou para a fase exploratória. O SIPAO foi desenvolvido em parceria com a INTERPOL e CEDEAO a fim de estabelecer uma base de dados criminais centralizada e acessível a todos os países da África Ocidental, inclusive para a UE. A primeira fase desse projeto (2012- 2015) foi implementada em quatro países africanos, entre eles o Benin e o Gana, na costa ocidental. Por meio da digitalização dos dados,

o sistema eletrônico facilitou a recolha, a partilha, a análise e gestão de informação policial entre as agências nacionais de aplicação da lei a fim de combater atividades de tráfico ilícito. No âmbito da UE, o SEAE foi o responsável por definir as estratégias do SIPAO enquanto a INTERPOL executou a gestão do plano de ação. Ainda assim, as missões civis da PCSD ficaram à disposição para prestar apoio técnico, fornecer formação, orientação e aconselhamento para aumentar o intercâmbio de informações policiais intra-regionais (European Union, 2015). Nesse sentido, a partir deste comportamento de política externa (*role performance*), a União foi ganhando autoridade (*actorness*) nos assuntos do domínio marítimo.

Em linhas gerais, a UE desempenhou o papel de agente-arquiteto ao estabelecer estratégias funcionais para a projeção do sistema SIPAO, diferente da INTERPOL que lidou com a sua execução. Ao assinar acordos de assistência financeira e técnica para a implementação do SIPAO, a UE utilizou mecanismos de persuasão para consolidar a sua presença nos países africanos. Influenciou ao mesmo tempo condutas a partir de condicionalidades para impulsionar o “*aumento da capacidade de polícia na África Ocidental*” (Klein, 2015, para.01, tradução e ênfase da autora) e a partilha intra-regional de informações e dados situacionais de segurança em conformidade com normas e padrões europeus. Esse cenário permitiu que a UE empregasse o poder civil e fortalecesse o contexto de sua *actorness* marítima.

No âmbito das diretrizes da PMI internacional da UE, apoiar iniciativas que propusessem “*instituir a cooperação regional nas bacias partilhadas*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.09, ênfase da autora) foi uma forma de corroborar o aumento do potencial da capacidade marítima local. Isto porque a cooperação favorece um ambiente de confiança entre os agentes e constrói uma perspectiva comum de ameaças para somar esforços na redução dos desafios marítimos (Medeiros & Moreira, 2017). À medida que a UE promovia o reforço da cooperação regional nas bacias marítimas, as instituições comunitárias presumiam que uma política integrada no âmbito da vigilância, do ordenamento do espaço marítimo e do conhecimento do meio marinho seria mais facilmente implementada (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b).

Outro instrumento de apoio à fase exploratória surgiu entre 2011 e 2013. O Centro Comum de Investigação da Comissão Europeia lançou um projeto piloto de vigilância contra a pirataria. A Comissão Europeia desenvolveu um sistema de Pirataria, Consciência Marítima e Riscos (PMAR) para o GoG que apoiou a recolha e partilha de informações para decisores políticos locais e internacionais (Barrios, 2013; Greidanus et al., 2015). O sistema forneceu imagens da atividade de tráfego com as posições atualizadas dos navios para avaliação dos meios técnicos (Greidanus et al., 2015). O projeto

foi de natureza científica e explorou o uso de ferramentas civis técnicas, como tecnologias de satélite, para desenvolver a consciência situacional marítima em tempo real (European Commission, 2018). Pode-se dizer que o PMAR visou “estabelecer princípios orientadores para a criação de um ambiente comum de partilha da informação para o domínio marítimo da UE” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009c, p.03) alinhado à percepção estratégica da Comunicação sobre uma ‘Integração da vigilância marítima’ lançada em outubro de 2009. Convém reforçar que a expressão ‘domínio marítimo da UE’ envolve além de seu entorno regional.

O projeto PMAR visou a capacitação marítima regional (Greidanus et al, 2013) bem como a criação e reforço da consciência marítima entre os países da região, sobretudo entre a Nigéria, os Camarões, o Gabão, a Guiné Equatorial e São Tomé, países prioritários dessa fase exploratória do projeto (Birocchi, 2010). A UE utilizou da estratégia de capacitar os países sul-atlânticos, “empregando a tecnologia como instrumento facilitador para a partilha de informações e modernização naval” (Feodrippe, 2019, p.164). Tais iniciativas demonstram que a UE utilizou de recursos civis (apoio material, financeiro e logístico) para projetar influência sobre a região, fortalecendo a sua *actorness* de segurança. Embora a UE tenha implementado a PMAR na região, o seu papel se limitou a instruir e apoiar as autoridades nacionais a encontrarem métodos apropriados para usarem por si mesmas na construção do conhecimento do domínio marítimo ao mesmo tempo que mantém a UE informada e conectada com os acontecimentos de segurança na região. Além do mais, reconhece-se que a “presença estrangeira não é sustentável ou desejável” (Perkovic et al, 2012, p.205, tradução da autora) a longo prazo.

Na fase exploratória, a UE também identificou a necessidade de estabelecer medidas de acompanhamento que conectassem os sistemas de vigilância marítima e da informação ao nível regional. Isso foi conduzido através de treinamentos e do desenvolvimento das capacidades operacionais da marinha e da guarda costeira locais (Birocchi, 2010). Logo, a UE promoveu workshops que visavam apoiar a formação de pessoal civil e militar em países como o Congo (Pointe Noire), a Guiné Equatorial (Malabo) e os Camarões (Douala) em complemento às iniciativas de autoridades nacionais diante das ameaças à segurança marítima do GoG (Ukeje & Mvomo Ela, 2013). O treinamento e a capacitação conduzidos por workshops funcionaram como espaços de partilha de experiências e habilidades entre a UE e os atores locais. Nesta conjuntura, nota-se o reforço de importantes elementos de *actorness* da UE no papel de agente-arquiteto na segurança do Atlântico Sul. Habilidades de comunicação da UE foram usadas na transmissão dos seus conhecimentos no âmbito

de gestão de crises marítimas para o aperfeiçoamento das capacidades dos atores regionais. Esse curso de ação da UE contribuiu para reforçar sua autoridade (*actorness*) em assuntos marítimos.

Convém reforçar que, nesse período, as ações da UE no Atlântico Sul foram complementares às iniciativas regionais. Um exemplo disso foi o projeto da CEEAC para desenvolver uma estratégia de segurança marítima no GoG. A Comissão Europeia disponibilizou o FED para apoiar o projeto da CEEAC na esfera da harmonização das normas de segurança e das respostas locais de emergência e eficiência portuária na região (Birocchi, 2010, Barrios, 2013). Muitos países ocidentais africanos não possuíam os mecanismos necessários para acolher e aplicar as normas internacionais marítimas. Nesse sentido, a Comissão Europeia (2009a, p.10, ênfase da autora) delegou à UE o “*contributo para o reforço e a qualificação dos recursos das administrações que têm a seu cargo a aplicação da regulamentação marítima*” nesses países. Neste excerto, nota-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) espera da UE o papel de orientar os africanos na aplicação de normas marítimas (*role expectation*), sendo uma forma também de influenciar comportamentos e percepções (*actorness*). Esta atuação contribuiu para o fortalecimento das capacidades civis da UE no âmbito da gestão de crises marítimas, culminando no desenvolvimento de sua *actorness* marítima.

A assistência oferecida pela UE implicou em condicionalidades para os parceiros sul-atlânticos. Um dos objetivos explícitos das instituições comunitárias era garantir que as normas marítimas internacionais fossem ratificadas pelos países parceiros, assim como citado, a “*adesão de todos os países à UNCLLOS deve constituir uma prioridade para a União*” (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.04, ênfase da autora). As parcerias serviram como instrumentos civis de persuasão para compelir os países a aderirem às convenções e normas internacionais em troca do apoio logístico, financeiro e material, assim como o apoio da organização europeia no reforço da capacidade marítima regional. Para as instituições comunitárias, a adoção das regulamentações internacionais complementavam eficazmente a capacidade de resposta aos desafios marítimos, contribuindo para o seu papel de agente-arquiteto no ordenamento marítimo.

Durante o período entre 2009 e 2012, a UE fomentou uma sequência de projetos voltados a aumentar a capacidade marítima local e viabilizar condições propícias de resposta regional aos desafios marítimos. A capacitação local refere-se ao “processo de desenvolvimento e fortalecimento das habilidades, instintos, processos e recursos [...] para sobreviver, adaptar e prosperar em um mundo em rápida mudança” (United Nations, 2022, para.01, tradução da autora). Nesse sentido, a elaboração de uma Estratégia Marítima Atlântica (2011), a prestação de apoio financeiro, técnico e logístico na região do GoG e os workshops de formação constituíram evidências do comportamento de

política externa da UE (*role performance*) em atuar como um agente-arquiteto da capacidade marítima no Atlântico Sul, vide Tabela 10.

Tabela 10

Desempenho da UE no Papel de Agente-arquiteto

2009-2012	
Papel	Ações
<p>Desempenho de papel Agente-Arquiteto na Segurança Marítima regional</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Programa Rotas Marítimas Críticas (2009) ● Desenvolvimento de projetos para a segurança do Golfo da Guiné ● Estratégia Marítima Atlântica (2011) ● Estratégia de Crescimento Azul (2012) ● Sistema de Informação Policial da África Ocidental (2012 - I Fase) ● Prestação de apoio financeiro e logístico ● Workshops de capacitação civil e militar ● Análise técnica das ameaças ● Mapeamento da cooperação regional operacional ● Avaliação da capacidade regional de aplicação da lei marítima ● PMAR-Gulf of Guinea (2011-2013) ● 2º Plano de Ação Conjunta Brasil-UE (2012-2014)

Fonte: Elaborada pela autora

Para reforçar sua imagem de parceira benevolente, a Comissão Europeia (2009a, p.04) justificou os esforços da União em “prol do desenvolvimento de África”, posicionando-a como parceiro proeminente na implementação das respostas aos desafios marítimos. As instituições comunitárias têm utilizado termos diplomáticos em suas declarações, como ‘contribuir’, ‘reforçar’ e ‘ajudar’, além de delegar à UE parte da responsabilidade pela gestão dos oceanos no resto do mundo (Comissão Europeia, 2011). Essa auto-representação da UE demonstrou o emprego de seu poder ético no cenário internacional da segurança marítima como uma forma de justificar o avanço de suas ações em outras áreas. Além disso, as instituições comunitárias enalteceram em seus discursos o *status* da UE como ator capaz de restaurar a saúde ecológica e fomentar a produtividade dos oceanos, se posicionando como parceiro qualificado e distinto diante dos demais. Isso foi possível notar no discurso da Comissão Europeia (2009a, p.06) ao declarar que a “União Africana é um dos parceiros privilegiados da União Europeia”, ao poder estar em contato com as experiências e capacidades da UE em assuntos marítimos, realçando que “União Europeia fez progressos significativos em muitos destes objectivos” de segurança marítima (Comissão das Comunidades Europeias, 2009b, p.04). Neste excerto, entende-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) percebia a autoridade da UE em assuntos marítimos (*role conception*). Já a expressão 'parceiros privilegiados' pode sugerir uma hierarquia entre

as duas entidades, ao indicar que a UE tem *status* superior e concede algum tipo de favorecimento à UA. Isso pode levantar questões sobre relações de poder desiguais e reforçar uma dinâmica neocolonial, em que a UE mantém a posição dominante enquanto a UA é vista como subalterna.

Nota-se também que a UE tem projetado influência sobre as percepções e atitudes das autoridades africanas ocidentais de forma a se fazer reconhecida como uma organização normativa credível de segurança marítima. Em dezembro de 2009, a Autoridade Marítima do Gana (AMG) submeteu-se a uma auditoria voluntária pela EMSA para que esta pudesse verificar e atestar a conformidade da estrutura da AMG com os requisitos da Convenção Internacional sobre as Normas de Treinamento, Certificação e Serviços para Marítimos (Ghana Maritime Authority, 2011). Logo, a AMG confiou à UE o papel de validação e orientação em ações no âmbito de questões marítimas, sobretudo no quadro de normas, instruindo-a no desenvolvimento de um ambiente propício à regulação. Esse cenário revelou a capacidade da UE de moldar percepções em relação à atribuição de seu papel, fortalecendo a sua *actorness* internacional.

Se comparado com a diversidade de projetos desenvolvidos com os países ocidentais africanos entre 2009 e 2012, muito pouco foi alcançado pela UE no âmbito da segurança marítima com os agentes a oeste do Atlântico Sul. Em sua relação com o Brasil, a UE manteve o interesse em iniciativas para promover a parceria estratégica com o país em virtude da sua posição crescente de relevância econômica e política no Atlântico Sul e no mundo. Na conferência de imprensa por ocasião da IV Cimeira UE-Brasil, em julho de 2010, o Presidente da Comissão Europeia, José Manuel Durão Barroso, expôs a visão europeia em relação à imagem do Brasil em seu discurso, afirmando ser um “*parceiro de primeira importância*”, “*pujante e em ascensão*” (Comissão Europeia, 2010, para.01, ênfase da autora). O Brasil também foi elevado a país de destaque para apoiar questões globais. Mediante a colocação do Presidente da Comissão Europeia, a “*UE regozija-se com um Brasil forte, capaz de contribuir para a resolução dos problemas globais, para a estabilidade e prosperidade na América Latina*” (Comissão Europeia, 2010, para.01, ênfase da autora). As instituições comunitárias tinham uma visão clara da posição de influência do Brasil no cenário internacional e, portanto, sabiam das suas limitações em projetar poder na região.

Em outubro de 2011, a UE e o Brasil consolidaram sua parceria estratégica através do lançamento do 2º Plano de Ação Conjunta (2012-2014). Contudo, muito pouco progresso e inovação foram observados nas áreas potenciais de cooperação, como a própria segurança marítima. O documento não introduziu nada de novo em relação ao transporte marítimo com vistas a melhorar as operações das empresas de navegação. Com menor destaque no texto, mencionou a disposição de

ambos em angariar esforços para aprimoramento da implementação de programas internacionais da ONU no contexto de proteção da biodiversidade marinha. E quanto ao propósito de facilitar o comércio marítimo entre as partes, o plano envolveu “*examinar e desenvolver possibilidades de cooperação em áreas importantes, inclusive portos, transporte fluvial, infraestrutura, dragagem, proteção marítima e segurança*” (Council of the European Union, 2011, p.14, tradução e ênfase da autora). Assim, nota-se que desde a implementação da parceria estratégica em 2008, não houve resultados concretos nem objetivos tangíveis para avançar com uma cooperação em segurança marítima.

Boa parte dessa relação permaneceu na base de diálogos anuais ao mais alto nível. Inclusive, o foco dos diálogos políticos e do Plano de Ação esteve direcionado às questões energéticas, macroeconômicas e financeiras. Mesmo em relação ao meio ambiente e ao desenvolvimento sustentável, o enfoque foi a gestão das florestas, a redução das emissões de carbono e as fontes de energias renováveis. O Presidente do Conselho Europeu da época, Herman Van Rompuy, declarou que “[T]rata-se de trabalhar em conjunto para assumir a liderança e a responsabilidade tanto no que diz respeito às questões regionais e globais como nos fóruns multilaterais [...] para fazer face aos desafios comuns, como as alterações climáticas e a governação económica” (Associação EUBrasil, 2011). O Plano de Ação mencionou a projeção de esforços conjuntos no combate aos crimes transnacionais, a migração irregular e a segurança de infraestruturas energéticas, porém, muito superficiais no que tange à segurança marítima *per se*.

Em suma, pode-se constatar que, entre 2009 e 2012, as expectativas das instituições comunitárias (*role conception*) e das organizações e países sul-atlânticos (*role expectation*) viabilizaram um comportamento de política externa da UE (*role performance*) alinhado ao papel de agente-arquiteto na segurança do Atlântico Sul. As instituições comunitárias perceberam a UE como uma potência marítima internacional capaz de partilhar boas práticas e experiências com parceiros no âmbito de uma PMI. Inclusive, orientá-los na aplicação de instrumentos para a monitorização marítima e reforço das suas capacidades de segurança, incentivando-os a aderirem às normas marítimas internacionais. As autoridades africanas reconheceram a UE como um parceiro credível para instruir e apoiar suas iniciativas regionais de segurança marítima.

No papel de agente-arquiteto, a UE não atuou diretamente na segurança marítima da região, mas contribuiu para a preparação de um ambiente propício que impulsionou a capacidade de ação dos *players* locais em relação aos desafios emergentes. A União avançou para além dos diálogos e incentivo à cooperação em assuntos marítimos na região, sobretudo com os países da África Ocidental. Nesse período, a organização desenvolveu projetos para a arquitetura de segurança do Atlântico Sul de

forma a fortalecer a sua *actorness* marítima ao que se refere a autoridade em assuntos marítimos. A UE contribuiu para o desenvolvimento de uma consciência situacional marítima e reforçou a capacidade de segurança regional através do seu apoio técnico e financeiro, fazendo uso de seu poder civil. A União se dispôs a auxiliar com a recolha intra-regional de informações criminais, com o mapeamento das ameaças de segurança e monitorização da aplicação da lei marítima na região, criando oportunidades de ação. Esse cenário ilustrou a sua capacidade de *actorness* marítima em mobilizar recursos estratégicos de apoio a vigilância marítima e fonte de dados acessíveis. Além disso, através de workshops de formação, a União consolidou presença e instruiu os agentes locais a desenvolverem um ambiente propício, partilhando habilidades, ideias e normas europeias que moldam resultados de segurança, fortalecem a sua dimensão de autoridade em assuntos do domínio marítimo ao oferecer *insights* valiosos com base em sua experiência e conhecimento - vide Tabela 16.

4.3 A UE como Promotor da Governança Marítima no Atlântico Sul

Entre 2013 e 2015, a UE colocou ênfase no seu envolvimento estratégico com questões de segurança internacional relacionadas ao domínio marítimo. Notavelmente, as instituições comunitárias ampliaram suas perspectivas quanto às ameaças à segurança dos mares ao salientar preocupações relacionadas à litígios marítimos, terrorismo e criminalidade organizada. O termo ‘segurança marítima’ tornou-se mais habitual nos discursos europeus e o perfil marítimo da PCSD foi fortalecido com a elaboração de uma ESMUE. A UE passou a implementar uma abordagem mais abrangente, holística e intersectorial no âmbito da segurança e defesa marítima, compreendendo aspectos de um quadro multilateral com base na governança oceânica (Larsen, 2019). No Atlântico Sul, a UE mostrou ter uma atuação mais direta e ativa em atividades de formação e capacitação de autoridades políticas, jurídicas e militares. A UE também desenvolveu ações no sentido de promover uma gestão coordenada, sustentável, normativa e coletiva dos mares, já que a má governança oceânica foi identificada como uma das lacunas na arquitetura de segurança da região, reforçando assim o seu papel de promotor da governança no Atlântico Sul.

A imagem da UE como potência marítima foi construída sob um discurso orientado para a boa governança oceânica. A formação desse pensamento estratégico teve início com a PMI. No entanto, foi nesse período que a União passou a vislumbrar um vínculo mais sólido entre segurança, governança marítima e desenvolvimento, sobretudo para a projeção global. A UE passou a estar mais engajada em fomentar uma gestão coordenada e integrada de respostas em conjunto com parceiros internacionais

face às crises marítimas globais por meio de um quadro normativo e institucional. Segundo Basu (2022, para.03, tradução da autora), a “adoção de medidas eficazes de segurança marítima está diretamente relacionada ao estabelecimento da governança marítima”. Na Conferência *Our Ocean*, realizada em 2015, no Chile, com a presença de representantes de mais de 50 países, o Comissário Europeu para os Assuntos Marítimos, Pescas e Meio Ambiente anunciou a vontade da UE em atuar de forma mais proativa em uma governança internacional dos oceanos sob o propósito de promover o ordenamento do espaço marítimo, o acesso à informação partilhada dos mares e a implementação da vigilância marítima (Government of Chile, 2015).

Nesse período, as expectativas das instituições comunitárias em relação à posição social da UE ficaram mais claras. Na ESMUE, o Conselho da UE (2014b, p.06) manifestou o desejo de “*reforçar o papel da UE como ator global e provisor de segurança*” no âmbito da gestão de crises marítimas. Para isso, a elaboração da estratégia foi “*destinada a alcançar uma melhor governança marítima*” (Comissão Europeia, 2014, p.05, ênfase da autora) através do desenvolvimento de uma abordagem coordenada com parceiros internacionais. Isso exigia também uma forte articulação entre recursos militares, diplomáticos e civis. As instituições comunitárias perceberam na UE essa “capacidade única de combinar, de forma coerente e consistente, um amplo leque de políticas e ferramentas” para lidar com os desafios da segurança marítima (Conselho da União Europeia, 2014b, p.08). Nestes excertos, observam-se que as instituições comunitárias (Comissão Europeia e Conselho da UE) esperavam que a UE avançasse com um papel mais proativo na segurança global por meio de iniciativas da governança marítima, transformando a sua concepção de papel dos anos anteriores (2006-2012). O uso da expressão ‘capacidade única de combinar políticas e ferramentas’ sugere que essa mudança de percepção foi influenciada por fatores materiais e imateriais já que a UE reconheceu o seu potencial em articular recursos militares e civis nesse domínio (*actorness*).

A ESMUE direcionou para o escopo civil da União a função de promover a governança marítima baseada em regras e normas internacionais, incluindo a aplicação da CNUDM. Incentivou também, a nível regional e global, a formação de uma consciência situacional comum por meio da partilha de informações marítimas entre seus parceiros (Conselho da União Europeia, 2014b), uma vez que o alinhamento de percepções sobre ameaças comuns do domínio marítimo facilitava a abertura de atuação da UE em outras regiões. Para isso, a UE passou a empregar o ‘multilateralismo marítimo’ em sua política externa como um instrumento estratégico e diferenciado para conseguir projetar internacionalmente seus princípios, valores e interesses relacionados à governança marítima. O ‘multilateralismo marítimo’ é, conforme a ESMUE:

“um princípio-chave quando se lida com assuntos complexos que requerem uma resposta e uma cooperação internacionais no domínio marítimo. A UE é mais forte e os seus interesses ficam mais bem protegidos quando fala a uma só voz com os parceiros internacionais” (Comissão Europeia, 2014, p.05).

Já no âmbito militar, a ESMUE mencionou a importância estratégica da força naval dos Estados-membros para contribuir com uma boa governança internacional e com a projeção de sua presença sobre regiões marítimas de interesse geopolítico da UE (Conselho da União Europeia, 2014b). As operações Atalanta (Somália) e Sophia (Mediterrâneo), lançadas nesse período, são evidências da ampliação geográfica da UE no contexto de gestão de crises marítimas. Ao mesmo tempo, são operações em a UE exerce o poder ético ao justificar o uso da força em prol da governança oceânica.

Aspectos da boa governança marítima também estiveram evidentes nos objetivos estratégicos da UE para o Atlântico Sul. No ‘Plano de Ação da UE para o Golfo da Guiné’, o texto afirmou a prontidão da organização para “*ajudar os Estados costeiros da África Ocidental e Central a alcançar uma prosperidade duradoura por meio de uma abordagem integrada e intersectorial, vinculando a importância da boa governança, do Estado de direito e do desenvolvimento do domínio marítimo*” (Council of the European Union, 2015, p.02, tradução e ênfase da autora). Inclusive, impulsionou o maior envolvimento da UE com países internacionais através da cooperação (Conselho da União Europeia, 2014b; Comissão Europeia, 2013). Neste excerto, constata-se que a instituição comunitária (Conselho da UE) esperava da UE o papel de influenciar o quadro marítimo africano a partir da disseminação de valores europeus identificados no uso dos termos ‘boa governança’, ‘Estado de direito’ e ‘desenvolvimento’ (*role conception*), embasada em fatores intangíveis e em sua tradição normativa (poder normativo). Para isso, as expressões ‘ajudar’ e ‘prosperidade duradoura’ trazem uma conotação positiva para a imagem da União, porém, mascaram as práticas de condicionalidades instituídas pela organização através dos acordos de parceria para ofertar essa ajuda (*actorness*).

Com os países da costa ocidental africana, a UE ganhou espaço de influência através de acordos e parcerias que oferecem apoio financeiro e técnico necessário para reforçar as capacidades locais. Durante a cerimônia de abertura da Conferência sobre Segurança Marítima e Proteção do GoG, realizada em junho de 2013, em laundé, o Presidente de Camarões, Paul Biya, expressou seu agradecimento à organização europeia, em relação ao “*apoio que nos é prestado por vários parceiros internacionais para o reforço das nossas capacidades no domínio da segurança marítima. Mencionei*

em particular os Estados Unidos da América, a República Popular da China, a França, a União Europeia e a Interpol' (Republique du Cameroun, 2013, p.03, ênfase da autora). Além disso, o Presidente Paul Biya expôs que era “*essencial desenvolver uma resposta centrada simultaneamente na segurança, na governação e no desenvolvimento*” (Republique du Cameroun, 2013, p.04, ênfase da autora). Nesses excertos, notam-se que Camarões tinha expectativas alinhadas à concepção de papel da UE. Esperavam da organização um papel de apoio no reforço de suas capacidades marítimas (*role expectations*), além de realçar a importância de promover a articulação entre ‘segurança’, ‘governança’ e ‘desenvolvimento’ na gestão de crises marítimas; os mesmos ideais europeus que estavam sendo projetados pela política externa marítima da União naquele período. O discurso sugere que a UE havia de alguma forma influenciado as percepções e condutas camaronesas (*actorness*).

As instituições comunitárias também colocaram em evidência a parceria com a África nos documentos oficiais, demonstrando expectativas de reforçar seus laços de cooperação. Para justificar a presença prolongada no GoG, o Conselho da UE (2014a, p.01, ênfase da autora) ressaltou a “*relação forte que existe entre a UE e a África e a importância que damos a uma cooperação estreita e abrangente com os nossos parceiros africanos*”. Neste excerto, compreende-se que o propósito da instituição comunitária (Conselho da UE) em afirmar o papel da UE como um parceiro crucial para África era possivelmente como resposta a iniciativas de outros atores globais, reforçando o seu espaço de influência no continente (*actorness*). Do mesmo modo, as autoridades africanas compreenderam que a experiência europeia em relação às políticas de governança oceânica era essencial para apoiar as iniciativas regionais e as capacidades locais. Na Declaração dos Chefes de Estados e Governo da África Central e Ocidental sobre Segurança Marítima, nomeadamente a Declaração de Ilaoundé, foi exposto “*o importante papel dos Parceiros internacionais na capacitação dos Estados e Organizações Regionais para combater a pirataria, assalto à mão armada e outras atividades ilegais no mar*” (Union Africaine, 2013, p.01, tradução e ênfase da autora). Neste excerto, entende-se que as expectativas da UA também estavam alinhadas à concepção de papel da UE no que diz respeito ao apoio da organização no fortalecimento de suas capacidades marítimas.

Já do outro lado do Atlântico Sul, a presença marítima da UE foi mais limitada. Isso porque o Brasil mantinha seu destaque pela posição de influência na região nesse período. O país continuou a projetar uma política externa focada na cooperação estreita com países africanos em prol da segurança e defesa do Atlântico Sul, bem como no desenvolvimento de laços com países emergentes pertencentes ao chamado ‘Sul Global’ (como por exemplo, Índia, China e África do Sul), explorando exercícios navais conjuntos e acordos no âmbito de tecnologias de defesa. Em relação aos projetos e

ações com a UE, o Brasil adotou uma postura mais cautelosa e sutil no âmbito da segurança marítima. O Brasil era percebido como um agente regional com maior potencial para influenciar os demais países sul-atlânticos, especialmente na construção coletiva de segurança. Durante a VII Reunião Ministerial da Zopacas, o Ministro da Defesa da época, Celso Amorim, utilizou uma intimidadora narrativa para incentivar a cooperação regional no âmbito da segurança. Em seu discurso pronunciou que “[S]e nós não nos ocuparmos da paz e segurança no Atlântico Sul, outros vão se ocupar, e não da maneira que nós desejamos: com a visão de países em desenvolvimento que repudiam qualquer atitude colonial e neocolonial” (Ministério da Defesa, 2013, p.02), e, portanto, “[Ao] aprofundarmos nossas relações, evitaremos que o Atlântico Sul seja visto como um vazio de poder e, portanto, atraia forças externas às nossas regiões” (Ministério da Defesa, 2013, p.01). Nestes excertos, observa-se que a postura brasileira mantinha-se defensiva e dissuasória em relação a potências extrarregionais para proteger seus interesses políticos e econômicos na região. Para isso, o Ministro fez uso de uma linguagem persuasiva para convencer os países da Zopacas a se envolverem ativamente na segurança da região utilizando expressões de alerta tais como ‘não da maneira que nós desejamos’, ‘atitude colonial e neocolonial’. O discurso mostra um apelo brasileiro à cooperação e à construção de alianças entre os países do Atlântico Sul como uma forma de evitar o ‘vazio de poder’ e a presença de atores extrarregionais e fortalecer a sua posição de influência na região (*role expectations*).

Ainda assim, autoridades brasileiras reconheceram a importância de suas parcerias com as potências tradicionais, sobretudo no contexto do desenvolvimento sustentável. A cooperação marítima entre o Brasil e a UE ocorreu de maneira mais frutífera no domínio da pesquisa científica, pesca e transporte (European Commission, 2014), ainda que as questões de segurança marítima se mantiveram sensíveis e superficiais no âmbito da cooperação. Em 2013 e 2014, sob o acordo de parceria estratégica entre o Brasil e a UE, foram realizadas reuniões de cúpula cujas temáticas principais vincularam-se à dimensão econômica e ao desenvolvimento sustentável. Segundo Celso Amorim (2013, para.13, ênfase da autora), o Brasil “*espera contribuir para uma ordem internacional mais equilibrada e menos sujeita a hegemonias de qualquer natureza, sem perder de vista a importância de parcerias mutuamente benéficas com os países desenvolvidos*”. Neste excerto, compreende-se que o Ministro brasileiro buscava atuar em um rearranjo das relações internacionais para reduzir as assimetrias de poder entre potências tradicionais e emergentes e o caminho era a defesa do multilateralismo. A expressão ‘menos sujeita a hegemonias’ sugere que os brasileiros estariam dispostos a evitar influência desproporcional de atores externos. Ao mesmo tempo, o Ministro

adotava uma postura diplomática em relação às potências tradicionais para continuar atraindo investimentos e consolidar alianças em prol de benefícios mútuos (*role expectations*).

Sendo assim, tal conjuntura de percepções e comportamentos permitiram à UE assumir um papel de promotor da governança marítima no Atlântico Sul. Segundo o Dicionário Michaelis (nd), o promotor é aquele responsável por “promover, determinar e contribuir para o desenvolvimento de algo”. Da mesma forma, é a entidade que se esforça para “persuadir os outros sobre o valor ou a importância de algo” (Dicionário Oxford, n.d., tradução da autora), que no caso desta seção, está relacionada à governança marítima.

A promoção da governança, conforme Kubiszewski e Cleveland (2012), vincula-se à concepção de uma gestão coletiva, integrada e coordenada de atividades e recursos dentro de um quadro institucional e normativo que produza um cenário preventivo. Inclusive, a governança abrange uma estrutura horizontal baseada na distribuição de poder em rede que facilita a confiança, o empoderamento e a negociação entre os diferentes *stakeholders* em prol do alcance de um bem comum (Martins & Pinheiro, 2019). Kissler e Heidemann (2006) acrescentam ainda sobre a importância da cooperação para a governança no que diz respeito ao acesso universalizado à informação e ao incentivo à investigação científica colaborativa e global (Grip, 2017). Outro princípio fundamental da governança vincula-se à ideia de *accountability* (responsabilização) assumida pelos *stakeholders* em relação às suas ações (Kissler & Heidemann, 2006).

A vertente da governança partilhada se alinha à perspectiva estratégica projetada pela UE. Este tipo de governança baseia-se nos princípios de responsabilidade e parceria, já que a tomada de decisões é pensada em conjunto (Kam Kah, 2012). Segundo Kam Kah (2012, p.169), a “boa governança existe quando e onde há responsabilidade e ética na tomada de decisão e execução, transparência e previsibilidade, decisões e ações legais, capacidade de resposta e uma visão de longo prazo do interesse público”. Por fim, o promotor da governança marítima é aquele cuja função é a de contribuir para uma “variedade de esforços destinados a melhorar a lei e a ordem no mar – as premissas para proporcionar segurança e crescimento a uma região” bem como “encorajar padrões de comportamento baseados em regras” (Schöttli, 2019, p.574, tradução da autora).

Na comunicação sobre um ‘Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica’, a Comissão Europeia (2013) trouxe em boa parte de seu discurso elementos que reforçavam a promoção de uma governança marítima na região para garantir o crescimento azul e uma resposta adequada aos desafios marítimos. O documento propôs uma abordagem comum de gestão para as águas do Atlântico de forma a “*melhorar a conectividade e criar sinergias para um modelo de*

desenvolvimento regional sustentável” (Comissão Europeia, 2013b, p.04, ênfase da autora). Neste excerto, observa-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) esperava da UE o papel de impulsionar a aplicação de um modelo europeu no Atlântico (*role conception*). Além disso, delegou à UE a função de apoiar um programa integrado sustentável a partir de sistemas e mecanismos de vigilância já existentes para melhorar a coordenação de prevenção e a resposta às ameaças ao meio marinho, tais como catástrofes naturais, acidentes marítimos, derramamento de substâncias tóxicas, tráfico de petróleo e poluição marinha (Comissão Europeia, 2013b). A Comissão Europeia fez uso de palavras-chave como ‘sinergia’, ‘modelo de desenvolvimento sustentável’, ‘integração’, ‘coordenação’ e ‘gestão’ que remetem ao cerne da governança marítima.

No geral, as instituições comunitárias desejavam que a UE se fizesse mais presente e visível no âmbito do domínio marítimo global através do apoio à boa governança dos mares como uma das principais ações da sua PESC. Isso porque o “*envolvimento da União com parceiros internacionais contribui para a promoção da governação no mar assentada em regras*” (Conselho da União Europeia, 2014b, p.09, ênfase da autora). Em outras palavras, a União recorreu à cooperação marítima internacional com terceiros para promover a segurança das bacias marítimas de acordo com padrões europeus de governança marítima, através da emulação de comportamentos (*model power*), reforçando, assim, a sua *actorness* internacional. Inclusive, este cenário alimentado pelo discurso de estabelecer a segurança em outras regiões através da governança foi também considerada uma forma da UE em avançar com a sua “territorialização no mar” (Germond & Germond-Duret, 2016, p.124, tradução da autora).

A fim de legitimar a atuação da UE no Atlântico Sul e, conseqüentemente, sua estratégia de ‘territorialização’ marítima, as instituições comunitárias se beneficiaram das dificuldades dos países costeiros ao lidar com os desafios locais para justificar a sua maior presença, como citado em seus discursos “falta de controlo sobre as águas costeiras e do controlo deficiente do acesso e da segurança ao longo da costa” e “se nada for feito, estas ameaças aumentarão de tal forma que prejudicarão simultaneamente os interesses locais e os interesses internacionais” (Comissão Europeia, 2013b, p.02). Neste excerto, verifica-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) utiliza uma linguagem persuasiva para justificar a atuação da UE na região através dos termos ‘ameaças’, ‘prejudicarão’ a fim de influenciar percepções africanas e estimular uma sensação de urgência e preocupação. Ao mesmo tempo, o uso das expressões ‘falta de controlo’, ‘controlo deficiente’ é uma retórica para reforçar a imagem de incapacidade regional em lidar com as ameaças marítimas.

Ao mesmo tempo, as instituições comunitárias se esforçaram para projetar uma imagem global da UE experiente e qualificada como “*parceiro credível, fiável e eficaz no domínio marítimo mundial, disposto e capaz de assumir as suas responsabilidades internacionais*” (Comissão Europeia, 2014, p.04, ênfase da autora). As instituições comunitárias também utilizaram as relações de parcerias duradouras e comerciais da União para justificar o ganho de espaço vis-à-vis de outras potências extrarregionais. A autoconcepção da UE sobre sua posição revelou estar em “vantagens comparativas significativas em relação a muitos outros parceiros como o parceiro de desenvolvimento mais importante para os países da região, bem como um importante parceiro comercial de exportação” (Council of the European Union, 2015, p.15, tradução da autora).

Além do mais, a estratégia de governança marítima foi sinalizada pelas instituições comunitárias como um dos caminhos viáveis para tornar a UE no futuro um provisor de segurança internacional (Ferreira-Pereira & Melo, 2022). Os objetivos delineados pela ‘Estratégia da UE para o Golfo da Guiné’ envolveram diversas instâncias da governança marítima e apoiaram o fortalecimento da *actorness* marítima da organização ao viabilizar um maior envolvimento na segurança marítima da região.

As instituições comunitárias delegaram à UE a função de fomentar uma gestão coordenada e coletiva dos recursos de segurança marítima, sustentando o discurso de ajudar as organizações e países sul-atlânticos tanto na concepção quanto na implementação estratégica por meio de uma abordagem e entendimento comuns (Council of the European Union, 2014). O papel da UE estava focado em “*fortalecer as estruturas de cooperação entre os países da região e as organizações regionais*” bem como os “*mecanismos de coordenação regional*” de forma a garantir uma gestão eficiente dos riscos marítimos (Council of the European Union, 2014, p.03, tradução e ênfase da autora). A União previa atuação no desenvolvimento de um “*entendimento comum sobre a escala da ameaça no Golfo da Guiné e a necessidade de enfrentá-la entre os países da região e a comunidade internacional*” (Council of the European Union, 2014, p.09, ênfase da autora). A gestão coordenada e coletiva dependeu desse esforço da UE em mobilizar uma vontade política regional diante dos desafios marítimos, identificando comumente áreas de maior instabilidade para aperfeiçoar a coleta de dados e a partilha de informações entre os países. Para isto, a UE propôs “*uma abordagem integrada das questões de governação*” (Comissão Europeia, 2013b, p.08, ênfase da autora).

Nos discursos políticos, reforçou-se a imagem de uma UE responsável pela gestão do domínio marítimo. Para o Conselho da UE (2014b, p.08, ênfase da autora), a União deveria assumir “*responsabilidades acrescidas enquanto provisor de segurança global, a nível internacional e em*

particular na sua vizinhança, reforçando assim também a sua própria segurança e o seu papel como ator global estratégico [...] a fim de promover uma melhor governação marítima". Neste excerto, observa-se que a instituição comunitária (Conselho da UE) esperava da UE um maior papel de compromisso com a segurança global para aumentar a sua influência e fortalecer a sua posição global (*role conception*). O discurso sugere que a governança marítima era o setor de destaque e expertise da União para alcançar maior projeção de poder tendo vista os fatores materiais e intangíveis que influenciaram a sua percepção de capacidade. Ao mesmo tempo, as instituições comunitárias assinalaram a importância da responsabilização de organizações e países sul-atlânticos pelos respectivos entornos marítimos, colocando a União no papel de incentivar e "*apoiar os países da região a honrarem as obrigações internacionais*" (Comissão Europeia, 2013b, p.03, ênfase da autora). Neste excerto, a instituição comunitária (Comissão Europeia) conferiu à UE um papel moral de apoiar terceiros no cumprimento de seus deveres (*role conception*), sugerindo que havia certa assimetria de poder entre a UE e os agentes sul-atlânticos. Nas diretrizes do 'Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica', a governança partilhada foi realçada quando o compromisso para o bem estar do Oceano Atlântico ia muito além da Europa e que "*todos os Estados costeiros têm interesse comum e responsabilidade em garantir uma boa governança oceânica*" (Comissão Europeia, 2013b, p.13, ênfase da autora).

Também na visão das instituições comunitárias, a UE tinha como função promover um quadro institucional e normativo comum na região Atlântica. Institucionalmente, a sua função era de apoiar as autoridades locais na criação de instituições robustas e no reforço das capacidades navais e administrações marítimas para garantir a segurança, a sensibilização marítima e o Estado de direito (Council of the EU, 2014b; Comissão Europeia, 2013b). Segundo o Conselho da UE (2014b, p.09), a União "*tem experiência e recursos para ajudar a desenvolver as capacidades locais*". Neste excerto, constata-se que a instituição comunitária (Conselho da UE) percebia a UE como um ator qualificado para assumir o papel de capacitar terceiros no domínio marítimo ao usar os termos 'experiência' e 'recursos' (*role conception*). Essa percepção era influenciada por fatores materiais da UE, ou seja, recursos económicos, financeiros, militares e civis. Ao mesmo tempo, o termo 'ajudar' sugere uma ação benevolente com possíveis motivações subjacentes implícitas. Nesse sentido, cabia à UE fortalecer sua assistência técnica e jurídica aos órgãos competentes para garantir a segurança e proteção marítima, tais como a polícia, os tribunais especializados, o sistema judiciário, autoridades portuárias, alfandegárias e militares.

No âmbito dos instrumentos normativos, a UE propôs esforços para impulsionar a implementação do Código de laoundé, instituído por chefes de Estado da África Ocidental e Central e que visou fomentar uma regulamentação mais sólida na região. O Código de laoundé previa a adoção por estes países de normas e legislações nacionais que assegurassem medidas contra ações marítimas ilícitas. O Conselho da UE também salientou o compromisso da União em continuar aplicando normas e regras no contexto do seu quadro de parcerias tais como o Regulamento da UE de 2010 para prevenir, deter e eliminar a pesca IUU³⁵. Logo, a UE foi colocada no papel de impulsionar os países locais a cumprirem regras de conservação e gestão assim como consolidar um quadro jurídico regional adequado em conformidade com as regras e princípios do direito internacional (Council of the European Union, 2014b). Por outro lado, há uma incoerência normativa, em termos de *actorness* da UE, quanto algumas iniciativas implementadas pela organização. Os APPS assinados entre a União e países africanos como Guiné Bissau, Senegal e Mauritânia foram alvo de críticas por promoverem um comércio desigual e favorável à UE, além de provocar a sobreexploração de estoques de peixes na região, contrariando os objetivos da organização, mesmo após as reformas (Instituto Marquês de Valle Flôr, nd).

Em 2013, a criação da Unidade de Fiscalização de Pesca pelo governo de Gana foi fruto da influência normativa europeia em relação ao seu quadro de Regulamento IUU (Council of the European Union, 2015). A Unidade realizou patrulhas para monitorar as atividades de embarcações de pesca e dissuadir atividades ilegais nas suas águas jurisdicionais (Republic of Ghana, nd). Esse exemplo constituiu uma evidência da capacidade da UE de influenciar valores e comportamentos de terceiros e, portanto, consolidar sua presença através de seu poder normativo e *model power*. Essa iniciativa de Gana também mostrou eficácia da UE por ter alcançado seus objetivos de política externa ao fazer o país cumprir e aplicar as normas marítimas, reforçando assim a sua *actorness* de segurança.

No escopo da governança marítima, a UE também corroborou para o empoderamento e a apropriação dos países sul-atlânticos sobre a sua própria segurança (Flynn, 2014). De acordo com a Estratégia da UE para o GoG (2014b), a UE apoiou o processo inter-regional de laoundé liderado pela África e o desenvolvimento de “*plataformas de coordenação regional sob liderança africana*” (Council of the European Union, 2014b, p.01, tradução e ênfase da autora). O Conselho da UE (2014b; 2015) reforçou o seu compromisso com as resoluções e orientações previstas pela Conferência e Código de Conduta de laoundé. Foi esperado da UE o apoio à “*capacitação de países parceiros e organizações regionais para permitir que cada vez mais gerenciem e previnam crises por conta própria*” (Council of

³⁵ Cf ver mais detalhes em: <https://www.iuuwatch.eu/the-iuu-regulation/#:~:text=The%20EU%20IUU%20Regulation%20applies,up%20on%20the%20EU%20market>.

the European Union, 2015, p.14, tradução e ênfase da autora). Do mesmo modo, o Conselho da UE (2014b, p.09, ênfase da autora) entendeu que a UE deveria colaborar para “*promover um sentimento de apropriação entre os países africanos e encorajar a vontade política de enfrentar os problemas*”. Essa atribuição de papel da UE das instituições comunitárias estava alinhada às expectativas dos Chefes de Estado e de Governo dos países da África Central e Ocidental, conforme a Declaração de laundé ao mencionar que “[E]xortamos os parceiros estratégicos internacionais a apoiarem as iniciativas inerentes à implementação desta cooperação regional” (Union Africaine, 2013, p.05).

Como parte da conceptualização da governança, a UE incentivou a sua participação e a das organizações e países sul-atlânticos na construção de uma estrutura de governança horizontal, ou seja, conduzida por uma distribuição de poder em rede. Para o Conselho da UE (2015), a coordenação em rede facilitava a identificação de lacunas na segurança marítima e proporcionava uma forma mais adequada de assegurar o apoio à região. Posto isto, o ‘multilateralismo marítimo’ foi entendido como um meio de viabilizar essa estrutura horizontal de poder em rede. A UE fomentava um diálogo regular com a CEDEAO, ECCAS, Estados da região e parceiros extrarregionais por meio do quadro de parcerias e fóruns multilaterais de forma que as iniciativas nacionais, regionais e internacionais estivessem sincronizadas e complementares entre si, “*evitando qualquer sobreposição com projetos já existentes*” (Council of the European Union, 2014, p.09, tradução e ênfase da autora). Esta iniciativa foi considerada também uma forma da UE promover-se como força de atração para um modelo europeu de governança marítima.

Do exposto, é possível inferir que, entre 2013 e 2015, a percepção das instituições comunitárias e, portanto, a concepção de papel da União, identificada pelo *corpus* discursivo em análise, corroborou o papel da UE como promotor da governança marítima no Atlântico Sul, tal como é observado na Tabela 11. Nas manifestações políticas, as instituições comunitárias destacaram a experiência da União por promover um modelo de gestão sustentável, coordenado e coletivo para os oceanos com base em iniciativas ambientais, multilaterais e normativas (Tavornmas & Cheeppensook, 2020) a ser implementado nas bacias marítimas dos seus parceiros sul-atlânticos. A UE estava determinada a “*contribuir com a liderança política e conhecimento científico, cooperação internacional e instrumentos de financiamento para uma governança internacional dos oceanos mais sustentável e eficaz*” (European Commission, 2015b, p.01, tradução e ênfase da autora).

Tabela 11*Percepções Europeias e Expectativas Sul-atlânticas para o Papel da UE como Promotor*

2013-2015	
Papel	Corpus Discursivo
<p>Concepção de Papel: Promotor da Governança Marítima</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● “[...] melhorar a conectividade e criar sinergias para um modelo de desenvolvimento regional sustentável” (Comissão Europeia, 2013b, p.04) ● “[...] todos os Estados costeiros têm interesse comum e responsabilidade em garantir uma boa governança oceânica” (Comissão Europeia, 2013b, p.13) ● “[...] reforçar o papel da UE como ator global e provisor de segurança” (Council of the European Union, 2014b, p.06) ● “A realização de atividades de capacitação em segurança marítima com países terceiros e organizações regionais, a fim de aumentar as suas capacidades nos domínios de 1) governação marítima e Estado de direito” (Council of the European Union, 2014b, p.11). ● “A ação externa da UE em apoio da segurança e da governação dos mares contempla desde os diálogos políticos com os parceiros internacionais até ao apoio ao reforço das capacidades navais e às operações militares” (Comissão Europeia, 2014, p.06). ● “[...] o envolvimento da União com parceiros internacionais contribui para a promoção da governação no mar assentada em regras” (Council of the European Union, 2014b, p.09). ● “Esta estratégia deve ser integrada na implementação das estratégias regionais existentes e futuras da UE, como as do Corno de África e do Golfo da Guiné” (Council of the European Union, 2014b, p.04). ● “[...] águas em redor do continente africano, nomeadamente o golfo da Guiné, devem merecer mais atenção e ser objeto de uma abordagem coordenada a nível internacional” (Comissão Europeia, 2013b, p.06). ● “A União salienta a importância de assumir responsabilidades acrescidas enquanto provisor de segurança global, a nível internacional e em particular na sua vizinhança, reforçando assim também a sua própria segurança e o seu papel como interveniente estratégico global [...] para uma melhor governação marítima” (Council of the European Union, 2014b, p.08). ● “[...] fortalecer as estruturas de cooperação entre os países da região e as organizações regionais” (Council of the EU, 2014b, p.03) ● “Construir um entendimento comum sobre a escala da ameaça no Golfo da Guiné e a necessidade de enfrentá-la entre os países da região e a comunidade internacional” (Council of the EU, 2014b, p.03) ● “[...] uma abordagem integrada das questões de governação” (Comissão Europeia, 2013b, p.08). ● “[...] apoiar os países parceiros e as plataformas de coordenação regional sob liderança africana” (Conselho da União Europeia, 2014, p.01) ● “[...] promover um sentimento de apropriação entre os países africanos e encorajar a vontade política de enfrentar os problemas” (Council of the EU, 2014b, p.09) ● “[...] apoiar os países da região a honrarem as obrigações internacionais” (Comissão Europeia, 2013b, p.03) ● “O Conselho está pronto para ajudar os estados costeiros da África Ocidental e Central a alcançar uma prosperidade duradoura por meio de uma abordagem integrada e intersetorial, vinculando a importância da boa governança, do Estado de direito e do desenvolvimento do domínio marítimo” (Council of the European Union, 2015, p.02). ● “[...] apoiar a capacitação de países parceiros e organizações regionais para permitir que cada vez mais gerenciem e previnam crises por conta própria” (Council of the European Union, 2015, p.14) ● “[...] contribuir com liderança política e conhecimento científico, cooperação internacional e instrumentos de financiamento para uma governança internacional dos oceanos mais sustentável e eficaz” (Comissão Europeia, 2015b, p.01). ● “[...] estabelecer a liderança europeia na concepção cooperativa do Sistema Integrado de Observação do Oceano Atlântico” (European Union, nd)

	<ul style="list-style-type: none"> • “Temos vários programas para melhorar a segurança marítima que permite a troca de informações, programa para reforçar a capacidade administrativa na fiscalização marítima” (Embaixada da República da Angola em Portugal, 2015, para.02)
<p>Expectativa de Papel: Promotor da Governança Marítima</p>	<ul style="list-style-type: none"> • “Este é o lugar para saudar também o apoio que nos é prestado por vários parceiros internacionais para o reforço das nossas capacidades no domínio da segurança marítima. Mencionarei em particular os Estados Unidos da América, a República Popular da China, a França, a União Europeia e a Interpol” (Republique du Cameroun, 2013, p.3) • “[...] essencial desenvolver uma resposta centrada simultaneamente na segurança, na governação e no desenvolvimento” (Republique du Cameroun, 2013, p.04) • “Reconhecendo também o importante papel dos Parceiros internacionais na capacitação dos Estados e Organizações Regionais para combater a pirataria, assalto à mão armada e outras atividades ilegais no mar” (Union Africaine, 2013, p.01) • “Cientes também da importância dos parceiros internacionais no reforço das capacidades dos Estados-Membros e das organizações regionais na luta contra a pirataria, assalto à mão armada e outras atividades ilícitas cometidas no mar” (Union Africaine, 2013, p.02) • “Exortamos os parceiros estratégicos internacionais a apoiarem as iniciativas inerentes à implementação desta cooperação regional ((Union Africaine, 2013, p.05) • “O CRIMGO tem sido muito importante para ajudar muito os Estados a entender a complexidade da gestão do mar, as crises no mar, bem como a necessidade de uma melhor coordenação. [...] agora tem ferramentas para estabelecer instituições ...” (Chefe da Divisão da Segurança Regional da CEDEAO, nd) • “A União Europeia enviou-nos o CRIMGO para nos apoiar na luta contra a insegurança marítima [...] tem sido um instrumento essencial para estabelecer a estratégia de segurança marítima a nível sub-regional. Sem o CRIMGO, o mecanismo de segurança marítima inter-regional não teria funcionado” (Secretário- Geral Adjunto da ECCAS, nd). • “O Brasil espera contribuir para uma ordem internacional mais equilibrada e menos sujeita a hegemonias de qualquer natureza, sem perder de vista a importância de parcerias mutuamente benéficas com os países desenvolvidos” (Ministro da Defesa Brasileira, 2013, para.13)

Fonte: Elaborada pela autora. Tradução da autora

Nesse período, a União também se mostrou estrategicamente mais atenta às bacias marítimas vizinhas, sobretudo as do Oceano Atlântico. A Comissão Europeia (2013b, p.06, ênfase da autora) mencionou que as “*águas em redor do continente africano, nomeadamente o Golfo da Guiné, devem merecer mais atenção e ser objeto de uma abordagem coordenada a nível internacional*”. Do mesmo modo, o documento da ESMUE reforçou que a estratégia marítima “*deve ser integrada na implementação das estratégias regionais existentes e futuras da UE, como as [...] do Golfo da Guiné*” (Council of the European Union, 2014b, p.04, tradução e ênfase da autora).

Na decorrência dos crescentes surtos de pirataria e instabilidades na região, a UE lançou, em 19 de setembro, no âmbito do Programa RMC, um projeto específico para o GoG, mais conhecido como CRIMGO. A região carecia de estruturas legais e aplicação eficiente da lei, impactando em uma estrutura de governança falha e francamente gerida (Barrios, 2013). O projeto da UE na região tinha

como principal propósito fortalecer a segurança marítima por meio de uma abordagem abrangente e intersetorial de governança dos oceanos. Segundo a Secretária- Geral Adjunto da CEEAC, a Embaixadora Florentina Adenike Ukonga, o programa CRIMGO “*tem sido um instrumento essencial para estabelecer a estratégia de segurança marítima a nível sub-regional. Sem o CRIMGO, o mecanismo de segurança marítima inter-regional não teria funcionado*” (European Union & Royal United Services Institute, nd, tradução e ênfase da autora). Neste excerto, compreende-se que o desempenho do papel da UE como promotor da governança marítima na região, através da iniciativa CRIMGO, estava alinhado às expectativas da CEEAC em fortalecer a segurança marítima regional (*role expectations*), reforçando assim a sua *actorness* internacional em termos de eficácia.

O programa CRIMGO contou com um orçamento de 4,5 milhões de euros ao longo de três anos para ser implementado em sete países-piloto da região, entre eles, o Benin, Togo, a Nigéria, os Camarões, a Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe e o Gabão. No geral, o programa visou reforçar as capacidades operacionais locais por meio da prestação de assistência jurídica e capacitação às autoridades regionais a fim de apoiar eficientemente a gestão e a resposta às crises marítimas. A UE apoiou as guardas-costeiras locais por meio de treinamentos conjuntos, estabeleceu estruturas legais para aplicação da lei marítima (Código de Conduta), mecanismos de cooperação regional e transfronteiriça de modo a favorecer a criação de uma rede de partilha de informação entre os países-piloto, as organizações regionais (i.e. CEDEAO, CEEAC e CGoG) e os países associados (i.e. o Gana e a Costa do Marfim). No desempenho desse papel, a atuação da UE estava alinhada às expectativas dos países africanos. Conforme a Declaração de laundé, os Chefes de Estado e de Governo dos países da África Central e Ocidental estavam “[*C*]ientes também da importância dos parceiros internacionais no reforço das capacidades dos Estados-Membros e das organizações regionais na luta contra a pirataria, assalto à mão armada e outras atividades ilícitas cometidas no mar”(Union Africaine, 2013, p.02, tradução e ênfase da autora)

Todo esse espectro contribuiu consideravelmente para o fortalecimento da Arquitetura de laoundé (Barrios, 2013; Vervaeke, 2017). Ainda, revelou o potencial e a autonomia (*actorness*) da UE em mobilizar recursos de natureza militar, diplomática e civil de forma combinada em prol da governança oceânica na região. De acordo com os dados da UE e da *Royal United Services Institute* (nd), o programa CRIMGO realizou cerca de 14 missões, 13 treinamentos de resposta às crises marítimas, 6 cursos académicos e 41 eventos ao longo desses três anos. Essa expressiva atuação da UE contribuiu consideravelmente tanto para sua visibilidade, autonomia e reputação como ator de segurança marítima como para o reforço de sua *actorness* internacional.

Sendo assim, ao promover parcerias no âmbito do programa CRIMGO, a UE manteve a sua influência e moldou comportamentos e percepções de líderes africanos por meio do seu poder civil e normativo na região. Além de promover a capacitação regional através de incentivos, estipulou para o GoG princípios e valores da política marítima integrada europeia. Inclusive, ao fornecer um Especialista Permanente para a Diretoria Executiva do CCI, a UE integrou valores e normas dentro da estrutura institucional de segurança marítima da região. Segundo o Chefe da Divisão da Segurança Regional da CEDEAO, Coronel Abdourahmane Dieng, diante do princípio de governança oceânica declarou que o CRIMGO “*tem sido muito importante para ajudar muito os Estados a entender a complexidade da gestão do mar, as crises no mar, bem como a necessidade de uma melhor coordenação. [...] agora tem ferramentas para estabelecer instituições [...]*” (European Union & Royal United Services Institute, nd, tradução e ênfase da autora). Neste excerto, verifica-se que o desempenho do papel da UE como promotor da governança marítima na região, através da iniciativa CRIMGO, estava alinhado às expectativas da CEDEAO em garantir ferramentas para a segurança marítima regional (*role expectations*), reforçando assim a sua *actorness* internacional em termos de eficácia.

Com o programa CRIMGO, a UE promoveu um conjunto de exercícios conjuntos que combinaram capacidades civis e militares no âmbito dos treinamentos de resposta a crises, o *live exercises at sea*³⁶ (LIVEX), fortalecendo a sua *actorness* de segurança por meio da autonomia. Em 2014, o exercício *Otum Kiet* foi organizado pelo Gabinete do Conselheiro de Segurança Nacional da Nigéria em colaboração com o programa CRIMGO, em Calabar, a fim de capacitar a marinha nigeriana no âmbito da prevenção e repressão de atos de pirataria e por meio da transferência de conhecimentos e competências técnicas (Channels Television, 2014). A projeção da sua influência militar foi igualmente impulsionada através do estabelecimento de treinamentos e exercícios navais conjuntos com terceiros, aprimorando sua imagem no contexto da combinação de recursos civis e militares (European Union & Expertise France, 2016).

Ainda em 2013, a União lançou o Programa de Apoio ao Mandato Regional de Paz, Segurança e Estabilidade da CEDEAO com o propósito de assistir a Comissão da CEDEAO na aquisição de capacidades estratégicas, operacionais e melhoria das práticas de gestão, especialmente na luta contra o crime organizado (European Union & Royal United Services Institute, 2018). Sob o mesmo discurso, as instituições comunitárias destacaram a falta de capacidade e competências organizacionais da CEDEAO em garantir uma governança eficaz a longo prazo (Diez & Tocci, 2017). Nesse sentido, a UE fomentou atividades de formação e capacitação para o Departamento de Assuntos Políticos, Paz e

³⁶ Exercícios ao vivo em mar (LIVEX)

Segurança da CEDEAO, em prol da eficiência regional na coordenação, planeamento e gestão de ações e recursos coletivos no combate à criminalidade marítima. A União organizou também seminários voltados para a sensibilização de aspectos relacionados às componentes de força civil e policial da CEDEAO (European Union External Action, 2019). Com um financiamento de cerca de 27 milhões de euros em atividades de formação, assistência técnica e seminários, a UE contribuiu para a capacidade marítima dos principais *stakeholders* regionais e alimentou uma cultura de segurança marítima para gerir os desafios no mar. No desempenho destas funções, a UE consolidou a sua *actorness* de segurança em termos de presença, autonomia e *model power* promovendo ações no âmbito da governança oceânica ao ser capaz de influenciar atitudes e percepções destes agentes por meio de estímulos positivos e pela sua força de atração.

No ano seguinte, como parte das diretrizes da Estratégia da UE para o GoG, a organização europeia aprovou um Plano de Segurança que visou apoiar os países da costa ocidental africana, desde Cabo Verde até aos países do GoG no combate à criminalidade marítima por meio de esforços de controle e monitorização nas costas dos Estados (VOA, 2014).

A UE também fez parte do fórum multilateral voltado para discussões de iniciativas no âmbito da segurança marítima do GoG, o Grupo do G7 dos Amigos do GoG (G7++ FOGG). Esta estrutura contribuiu para o fortalecimento do mecanismo de governança oceânica horizontal. A participação e apoio da UE ao G7++FOGG sustentou a sua estratégia marítima por meio do multilateralismo, visando a distribuição de poder em rede juntamente com a participação das organizações regionais africanas (CEDEAO, ECCAS, CGG e UA) no grupo. Inclusive, o G7++ FOGG foi concebido para encorajar atividades de treinamento, capacitação e esforços de cooperação regional. Neste espaço multilateral, a UE conseguiu promover-se como uma força de atração (*model power*) e desempenhar o seu papel de promotor da governança marítima.

Em 2015, o SEAE criou o cargo de Coordenador Sênior da UE para o GoG, responsável por coordenar a política, a estratégia e os programas da UE para a região, sob uma função consultiva. Ao mesmo tempo, desempenhou um papel fundamental na promoção dos interesses da UE na região. Este cargo ficou responsável por desenvolver parcerias com os países locais, apoiar iniciativas de capacitação e promover a boa governança e o desenvolvimento sustentável através de diálogo com parceiros internacionais e organizações sul-atlânticas (Massoni, 2017). Embora não possuísse o estatuto nem os meios de um Representante Especial da UE, o cargo de Coordenador Sênior representou simbolicamente uma presença mais intensificada da organização e ao mesmo tempo permitiu manter-se informada sobre os comportamentos dos países locais, monitorar as ações em

conformidade com os padrões europeus e manter influência sobre as percepções e expectativas na região.

De acordo com o Plano de Ação para o GoG (2015), as instituições comunitárias relataram também seu objetivo de manter ou gerar novos mecanismos de financiamento para cooperação técnica a fim de promover o quadro de governança marítima internacional. O Programa de Apoio à Paz, Segurança e Estabilidade da CEDEAO e a 2ª fase de implementação do Sistema de Informação da Polícia da África Ocidental fizeram parte do Programa Europeu Indicativo Regional da África Ocidental. Estas iniciativas foram financiadas pelo 11º FED (2014-2020) que chegou a compor um orçamento de 30,5 bilhões de euros. Já o Programa CRIMGO se beneficiou do Instrumento da UE que contribuiu para a Estabilidade e Paz (2014-2020) e chegou a receber um orçamento de 2,339 bilhões de euros (European Union & Royal United Services Institute, 2018).

Em 2015, a UE também manifestou seu apoio à Angola no âmbito do reforço da segurança marítima por meio do financiamento do 11º FED. Segundo o Chefe da Delegação da UE em Angola (Embaixada da República de Angola em Portugal, 2015, para.02, ênfase da autora), Gordon Kricke, a UE tinha vários programas para “*melhorar a segurança marítima que permite a troca de informações, programa para reforçar a capacidade administrativa na fiscalização marítima*” e, portanto, que fortalecem a governança oceânica regional. Neste excerto, nota-se que o desempenho do papel da UE como promotor da governança marítima estava alinhado às expectativas da Angola em garantir ferramentas e capacitação para a segurança marítima regional (*role expectations*), reforçando assim a sua *actorness* internacional em termos de eficácia. O Programa de Assistência Técnica entre Angola e a UE recebeu cerca de 15,2 milhões de euros (Embaixada da República de Angola em Portugal, 2015). O amplo leque de iniciativas de financiamento da UE representaram ao mesmo tempo o exercício de seu poder civil ao vincular a assistência financeira à implementação de estruturas de governança que estavam alinhadas aos interesses e valores europeus por meio das condicionalidades empregadas nos acordos de cooperação.

Do outro lado do Atlântico Sul, a UE também marcou presença, ainda que de maneira mais sutil, no sentido de contribuir para a governança marítima por meio de ações vinculadas ao desenvolvimento sustentável e crescimento azul. A área da pesquisa marítima, por exemplo, foi uma das prioridades na agenda de cooperação entre o Brasil e a UE (EUBrasil, 2015). O aprofundamento da parceria estratégica entre a UE e o Brasil de alguma forma corroborou a força de atração da União em promover a emulação de práticas europeias em suas relações em áreas-chave de interesse mútuo como resultado de incentivos seletivos, impulsionando a vertente de seu *model power* (Ferreira-Pereira

& Smith, 2021a). Desde então, a UE e o Brasil intensificaram relações no âmbito da promoção de uma diplomacia oceânica científica sobre o Atlântico.

Em novembro de 2015, o Comissário europeu responsável pelo setor de Investigação, Ciência e Inovação, Carlos Moeda, participou da reunião de Alto Nível UE-Brasil sobre Cooperação em Pesquisa do Oceano Atlântico. O evento foi organizado pelo Ministério Brasileiro da Ciência, Tecnologia e Inovação, em colaboração com a Comissão Europeia e a Delegação Europeia no Brasil. Esse encontro resultou na assinatura da Declaração de Intenções para o reforço da cooperação marinha entre a UE e o Brasil. Durante a reunião, os representantes brasileiros e europeus identificaram lacunas no conhecimento do Oceano Atlântico e, portanto, entenderam a necessidade de fomentar a investigação científica conjunta, a partilha de informações e o apoio ao fácil acesso às fontes de conhecimento de forma a maximizar a exploração sustentável e a governança marítima (European Commission, nd). Ao estabelecer um acordo de cooperação com o Brasil na área de pesquisa, a UE ganhou reconhecimento e moldou percepções das autoridades brasileiras frente ao seu potencial científico. Ao mesmo tempo, criou oportunidades de ação (*actorness*) para se envolver no mapeamento situacional do Atlântico Sul.

Durante a reunião, foram levantadas questões-chave da estrutura europeia de governança marítima, mais especificamente da PMI. Pôde-se elencar, por exemplo, o contexto de abordagem intersetorial do ecossistema marítimo, a melhoria da segurança no mar, a importância de um sistema integrado de monitorização, a identificação de tecnologias emergentes bem como a padronização para protocolos de amostragem, acesso e uso de dados no âmbito da cooperação Brasil e UE (Ministry of Science, Technology and Innovation & European Commission, 2015). Portanto, o diálogo bilateral serviu também como um espaço de influência da UE sobre princípios e percepções acerca do domínio marítimo para promover mudanças de expectativas das autoridades brasileiras.

Uma aproximação estratégica ocorreu com a parceria do Brasil no projeto Atlantos, financiado pela UE com o propósito de implementar um Sistema Integrado de Observação do Oceano Atlântico. Foi um projeto de pesquisa e inovação internacional articulado no domínio Horizonte 2020 da UE, com um orçamento de cerca de 20,65 milhões de euros para ser usado ao longo de quatro anos (2015-2019). Esse projeto trouxe melhoria nas pesquisas do Atlântico Sul e envolveu atividades integradas de monitorização entre europeus, norte-americanos, sul-americanos e africanos em torno do crescimento azul em variados setores (por exemplo a pesca, o turismo, a extração de recursos e a energia).

Ao envolver países sul-atlânticos no projeto Atlantos, a UE aprimorou a colaboração internacional de forma a contribuir com uma gestão coordenada, coletiva e sustentável do Atlântico Sul. Os objetivos do projeto constituíram evidências do desempenho da UE de consolidar sua presença no

papel de promotor da governança marítima na região. O Sistema Integrado de Observação do Oceano Atlântico facilitou o acesso livre e aberto aos dados e informações do oceano, melhorou a prontidão das redes de observação de plataformas em navios, disseminou boas práticas, harmonizando o processamento de dados e os procedimentos de controle de qualidade. Além disso, o Sistema monitorou com maior abrangência os mares, reduziu lacunas de dados e custos de coleta e reforçou a segurança para atividades *offshore* e comunidades costeiras. Ao mesmo tempo, o sistema envolveu a participação de um amplo leque de agentes para atividades de integração no projeto. Inclusive, a UE explicitamente mencionou no projeto seu desejo de “*estabelecer a liderança europeia na concepção cooperativa do Sistema Integrado de Observação do Oceano Atlântico*” (European Union, nd, tradução e ênfase da autora), e portanto, resgatou seu propósito de promover a longo prazo um papel de liderança em assuntos globais de governança marítima.

Em 2014, também intensificaram-se as discussões no âmbito de um projeto de infraestrutura voltado para o domínio da comunicação como mais uma forma de promover a conexão entre a UE e o Brasil. O projeto envolvia a implementação de um cabo submarino de fibra óptica que liga Lisboa (Portugal) a Fortaleza (Brasil) que permitiria aos usuários ter acesso direto aos maiores pontos globais de troca de internet, facilitaria aos pesquisadores latino-americanos o acesso ao Grande Colisor de Hádrons, na Suíça, e o acesso de pesquisadores europeus aos Observatórios de Raios Astronômicos e Cósmicos no Chile. O projeto teve o apoio do Governo brasileiro e da Comissão Europeia, sob um investimento de cerca de 185 milhões de dólares nas áreas de inovação, pesquisa e intercâmbio de informações (EQT, 2015) para a prevenção de acidentes e segurança na navegação, contribuindo para o desenvolvimento sustentável da região como aspecto crucial da governança marítima. Conforme a Comissão Europeia (2015a, para.01), “[E]sta iniciativa aproximará nossos continentes”. Neste excerto, constata-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) percebeu na colaboração científica uma oportunidade de ação (*actorness*) da UE sobre o oeste do Atlântico Sul.

Entre os anos 2009 e 2012, a UE atuou de forma mais ativa no quadro da governança do Atlântico Sul ao realizar ações através de estratégias direcionadas à gestão coordenada e coletiva na região, do apoio financeiro e técnico, além de programas de capacitação para um quadro normativo marítimo. Tais iniciativas constituíram evidências do comportamento de política externa da UE (*role performance*) em atuar como um promotor da governança marítima no Atlântico Sul - vide Tabela 13.

Tabela 12*Desempenho da UE no Papel de Promotor da Governança*

2013-2015	
Papel	Ações
Desempenho de Papel Promotor da Governança Marítima	<ul style="list-style-type: none"> ● Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica (2013) ● Programa Rotas Marítimas Críticas do Golfo da Guiné (2013) ● Especialista Permanente para a Diretoria Executiva da ICC (2013) ● Programa de Apoio à Paz, Segurança e Estabilidade da CEDEAO (2013) ● Exercício de treinamento de resposta a crises na Nigéria: Otum Kiet (2014) ● Estratégia da UE para o Golfo da Guiné (2014) ● Participação da UE no G7++ FOGG (2014) ● Plano de Segurança (2014) ● Plano de Ação para o Golfo da Guiné (2015) ● Coordenador Sênior da UE para o Golfo da Guiné (2015) ● Cooperação em Pesquisa no Oceano Atlântico entre UE e Brasil (2015) ● Projeto Atlantos (2015) ● Projeto de Implementação do Cabo Submarino (2015) ● Declaração de Intenção bilateral sobre Pesquisa Marinha com o Brasil (2015) ● Mecanismos de Financiamento e Apoio Técnico da UE (contínuo)

Fonte: Elaborada pela autora. Tradução da Autora.

No desempenho do seu papel de promotor da governança marítima, a União faria “avançar os trabalhos para procurar aumentar a capacidade das organizações regionais e dos Estados costeiros a chegarem a uma compreensão comum das ameaças, reforçar as suas instituições para garantir a segurança [...]” na região do GoG (Conselho da União Europeia, 2014a, p.02). Contudo, a UE através desta narrativa de ‘apoio’ aos esforços regionais orientou e justificou ações para obter maior controle e influência sobre as dinâmicas de segurança do Atlântico Sul. A Alta Representante da UE para os Negócios Estrangeiros e de Segurança, Catherine Ashton, afirmou a necessidade da organização em apoiar o controle e a monitorização das costas africanas ocidentais já que a criminalidade marítima da região “põem em perigo a estabilidade na sub-região e ameaçam igualmente os Estados da União Europeia” (VOA, 2014, para. 02).

Em suma, pode-se inferir que, entre 2013 e 2015, as expectativas das instituições comunitárias (*role conception*) e das organizações e países sul-atlânticos (*role expectation*) viabilizaram um comportamento de política externa da UE (*role performance*) alinhado ao papel de promotor da governança marítima no Atlântico Sul. As instituições comunitárias perceberam a UE como um ator de segurança experiente para lidar com as crises marítimas, pela via da governança oceânica. Os líderes ressaltaram a capacidade da União de integrar instrumentos civis e militares em coordenação com parceiros internacionais para atuar de forma eficaz em ações marítimas preventivas, demonstrando maior presença e capacidade de agir autonomamente no quadro da *actorness* marítima.

Diferente do período anterior em que a UE se colocou no papel de orientar e instruir os parceiros locais no contexto de segurança marítima, entre 2013 e 2016, a UE atuou mais diretamente no arranjo de governança do Atlântico Sul, como uma força motriz. No desempenho deste papel, a União viabilizou o reforço das capacidades marítimas operacionais, institucionais e estratégicas dos agentes sul-atlânticos, fornecendo ferramentas de governança para a construção de competências referentes a uma gestão coordenada, coletiva e sustentável de crises marítimas. Consequentemente, tais ações promoveram o fortalecimento da Arquitetura de laundé e uma conscientização regional sobre a importância da governança oceânica para a segurança do Atlântico Sul, trabalhando a sua *actorness* internacional em termos de eficácia. No contexto dos acordos de pesquisa marinha e do multilateralismo, a UE exerceu seus poderes civil e normativo e atuou como uma forma de atração para o modelo europeu de governança marítima (*model power*). Por fim, a União também conseguiu projetar maior presença através da articulação de seu poder naval no âmbito dos treinamentos e exercícios conjuntos com parceiros sul-atlânticos - vide Tabela 16.

4.4 A UE como Provisor de Segurança no Atlântico Sul

No decorrer do período entre junho de 2016 a fevereiro de 2022, a UE passou por uma reafirmação de prioridades estratégicas quanto à sua abordagem de política externa e de segurança previstas na adoção da EGUE (2016) e, mais tarde, na revisão do Plano de Ação da ESMUE (2018). A UE avançou de uma postura reativa e moderada para uma abordagem proativa, pragmática e integrada de política externa (Smith, 2016). Essa mudança refletiu a ambição das instituições comunitárias em desempenhar um papel mais ativo da UE no cenário internacional, especialmente no que se refere ao seu perfil marítimo. Durante uma reunião informal dos Ministros da Defesa da UE, em 2019, a Alta Representante da UE para os Negócios Estrangeiros e Segurança, Federica Mogherini, em seu discurso declarou que há uma “*determinação crescente para um papel da UE como provisor de segurança marítima não apenas em nossa região, mas também para além*” (Sprenger, 2019, para. 03, tradução e ênfase da autora). O Atlântico Sul tem sido uma das áreas de projeção desse papel marítimo. Notaram-se esforços da União para consolidar a posição por meio de um *upgrade* na sua abordagem de governança oceânica e do ‘multilateralismo marítimo’ numa primeira fase e, mais tarde, com o avanço de uma presença naval coordenada.

As instituições comunitárias viam a UE com potencial para assumir o papel de provisor global de segurança marítima. A UE dispôs de competências e recursos necessários para fazer face aos

desafios marítimos e uma PCSD com experiência significativa nesse domínio. Por outro lado, a organização carecia ainda de uma orientação que integrasse de modo abrangente e coordenado a segurança marítima nas políticas, estratégias e instrumentos da UE (Conselho da União Europeia, 2018). Essa lacuna foi sendo preenchida a partir da Revisão do Plano de Ação da ESMUE, juntamente com as diretrizes da EGUE. A Revisão do Plano de Ação teve como objetivo principal integrar a segurança marítima em todas as políticas da UE relacionadas ao mar, enquanto a EGUE estabeleceu prioridades para a UE em relação à segurança marítima, incluindo a promoção de normas internacionais, o fortalecimento da cooperação internacional e o uso de tecnologias avançadas. Logo, esse incremento na coordenação e integração de políticas contribuiu para a consolidar o seu papel de provisor global de segurança marítima.

A UE apresentou uma transição de abordagem de política externa que envolveu uma atuação mais integrada e multifaseada. Além da capacidade de combinar eficazmente instrumentos civis e militares para abordar questões funcionais de segurança marítima (abordagem integrada), a União também esteve disposta a apoiar todas as fases que se desdobravam durante as crises marítimas emergentes – prevenção, estabilização, restauração/conservação (abordagem multifaseada) (European Union External Action Service, 2016). Segundo a Comissão Europeia (2016, p.02), a “*UE está empenhada nesta abordagem integrada*” de “[...] proteger e restaurar os ecossistemas oceânicos e marinhos e a gerir de forma sustentável os recursos dos oceanos, em conformidade com o direito internacional, para obter resultados nas três dimensões do desenvolvimento sustentável”. Neste excerto, observa-se que a instituição comunitária (Comissão Europeia) esperava da UE o compromisso com uma abordagem de atuação mais ampla dos assuntos marítimos. Os termos ‘proteger’, ‘restaurar’ e ‘gerir’ sugerem que a UE estaria disposta a assumir um papel de fornecimento da segurança marítima a nível global por meio de um *upgrade* na governança marítima (*role expectation*).

Dessa maneira, a sua crescente influência na promoção da governança oceânica global permitiu que a UE se tornasse um parceiro essencial e agregasse valor à segurança marítima em diferentes regiões do mundo (Pejsova, 2019). No quadro da governança, a UE passou a atuar, na visão das instituições comunitárias, como “um planejador de agenda, um conector, coordenador e facilitador dentro de uma rede de agentes interessados” (European Union External Action Service, 2016, p.43, tradução da autora). O *upgrade* da UE no contexto da governança marítima ocorreu em três domínios prioritários, nomeadamente, o aperfeiçoamento do quadro regulatório internacional de governança oceânica, a redução da pressão sobre oceanos e mares a fim de criar condições para o crescimento

azul sustentável e o reforço da investigação e de dados sobre os oceanos à nível mundial (Comissão Europeia, 2016).

Parte desse *upgrade* materializou-se com a comunicação da Comissão Europeia sobre 'Governança internacional dos oceanos: uma agenda para o futuro dos nossos oceanos', lançada em novembro de 2016, que destacou as ações necessárias para a União prosseguir na efetivação desses três domínios prioritários. O documento impulsionou o fortalecimento dos laços de cooperação já existentes com os parceiros internacionais através de sua abordagem multilateral de política externa. A Comissão Europeia (2016, p.05, ênfase da autora) expôs que a “*UE deve basear-se nos acordos existentes para melhorar a governação dos oceanos e reforçar a coordenação com os fóruns internacionais e regionais*”. Logo, os acordos de cooperação com o Brasil, Cabo Verde, e outros países e organizações da África deveriam incrementar ações no âmbito da governança marítima.

Tanto a EGUE quanto a Revisão do Plano de Ação da ESMUE apresentaram diretrizes para o posicionamento da UE como provisor global de segurança marítima. Notou-se uma preocupação em fomentar uma política de defesa e aprimorar as capacidades militares para fortalecer a “credibilidade da segurança” da União no domínio marítimo (European Union External Action Service, 2016, p.44, tradução da autora). As instituições comunitárias defendiam para a UE um perfil de PCSD capaz de mobilizar rapidamente forças militares e civis para responder a crises marítimas e também incrementar uma ação diplomática. O Conselho da UE (2018) solicitou o empenho renovado da União na proteção das infraestruturas marítimas críticas globais, como as de transporte marítimo, energia e comunicação.

Em relação às expectativas de organizações e países sul-atlânticos quanto ao papel da UE no Atlântico Sul, a UE continuou sendo percebida como um parceiro essencial para questões de economia azul e segurança marítima. Sob o governo do Presidente Jair Bolsonaro (2019-2022), embora o Brasil tivesse sido alvo de críticas das instituições comunitárias em relação a sua postura frente ao meio ambiente, o Ministro brasileiro das Relações Exteriores, Carlos Alberto Franco França, declarou em um evento de discussão de alto nível entre a UE e o Brasil sobre Mudanças Climáticas, Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável que o “*Brasil e a União Europeia são parceiros estratégicos em muitos assuntos globais. Juntos, há quase três décadas, temos tido um papel importante em negociações e fóruns internacionais. Eu acolho a expansão de nosso diálogo sobre essas questões cruciais*” (Brasil, 2021, para.10, ênfase da autora).

Em uma atuação em parceria com a UE no Atlântico Sul, o Brasil manteve-se engajado em propostas de cooperação na área da pesquisa, inovação e diplomacia marítima. No âmbito da defesa e segurança, o Brasil ainda priorizava as relações Sul-Sul, conforme apontado na PND e END de 2016,

“é importante que sejam intensificadas as parcerias estratégicas e o intercâmbio com as Forças Armadas de outros países, sobretudo daqueles que compõem o entorno estratégico do Brasil” (Brasil, 2016, p.57). Além disso, o Brasil vis-à-vis à posição de terceiros destacava que o Atlântico Sul é uma “área cuja consolidação como Zona de Paz e Cooperação revela-se fundamental para resguardá-la da interferência de interesses não legítimos” (Brasil, 2016, p.17). Neste excerto, o termo ‘interesses não legítimos’ pode ser interpretado como interesses de atores extrarregionais. Em sua PND e END de 2020, a Zopacas continuava sendo um instrumento por onde o Brasil poderia avançar com sua influência regional e promover a dissuasão da presença estrangeira, como citado “Zopacas contribuirá para a consolidação do Brasil como ator regional relevante, aumentando sua influência no entorno estratégico e minimizando a possibilidade de interferência militar de potências extra regionais no Atlântico Sul” (Brasil, 2020, p. 33).

Contudo, sob o governo de Bolsonaro, houve mudanças nas prioridades da política externa do Brasil que envolveram a ênfase na soberania nacional, uma abordagem unilateral em suas relações externas, diminuição de prioridade em relação à África e aproximação com os EUA. Uma das principais transformações foi a menor atenção dada ao multilateralismo e à integração regional (Roy, 2022; Buarque, 2021). Em relação ao Atlântico Sul, isso resultou numa postura mais isolada do Brasil em questões de segurança marítima e proteção ambiental. Da mesma forma, o Brasil foi criticado por sua falta de engajamento nos esforços regionais para combater a pesca ilegal e outras formas de crime marítimo. Durante esse governo, foram encerradas as embaixadas brasileiras em países como a Serra Leoa e a Libéria, houve a diminuição da participação brasileira no grupo G7++FOOG, perdendo a representatividade política na área do GOG (Uebel & Portela, 2021). Como consequência, a abordagem de política externa do governo Bolsonaro levou a uma redução na influência e prestígio do Brasil na região do Atlântico Sul (Buarque, 2021, Uebel & Portela, 2021). Logo, essa diminuição na projeção de influência do Brasil sobre o Atlântico Sul e a secundarização das questões de segurança marítima, abriram espaço e oportunidades para que a UE intensificasse a sua presença, e viesse a assumir a posição de provisor de segurança marítima.

Do outro lado do Atlântico Sul, não houve grandes mudanças nas expectativas de organizações e países da costa ocidental africana em relação ao papel da UE como parceiro essencial em questões de segurança marítima. Num discurso da Ministra das Relações Internacionais e Cooperação da África do Sul, Naledi Pandor, sobre o Estado da Nação, declarou que embora a África Sul tenha intensificado laços com parceiros dos BRICS, em 2018, não negligenciava “*outras parcerias valiosas e estabelecidas, como a da União Europeia, que continua sendo um importante parceiro comercial, de*

investimento, cooperação para o desenvolvimento e diálogo para a África do Sul” (Republic of South Africa, 2018, Africa policy, para.14, tradução e ênfase da autora). Neste excerto, a África do Sul demonstrava expectativas positivas em relação ao papel da UE no âmbito da sua parceria (*role expectation*), sobretudo no contexto de cooperação para o desenvolvimento, o que poderia abranger perspectivas marítimas da governança. Igualmente, a Nigéria, em sua Estratégia Nacional de Segurança de 2019, percebia a UE como potencial parceiro para fins científicos, como citado “Também fortaleceremos as relações económicas e científicas com a China, EUA, Reino Unido, França e *União Europeia* para nosso benefício mútuo” (Federal Republic of Nigeria, 2019, p.55, tradução da autora).

Sendo assim, tanto a percepção das instituições comunitárias sobre o potencial da UE de contribuir significativamente para a esfera da segurança marítima global quanto às expectativas de organizações e países sul-atlânticos em relação ao desempenho da UE na gestão de crises viabilizaram a União assumir um papel de provisor da segurança no Atlântico Sul.

O provisor está apto a agregar valor à segurança por meio de atividades que produzam estabilidade e alívio de crises, contribuindo assim para o bem comum global, que neste caso, remete-se aos mares e oceanos (Medcalf, 2011). No geral, para ser reconhecido globalmente, o provisor de segurança tem que estar disposto a participar de missões internacionais e fomentar a cooperação entre os agentes estatais e não-estatais envolvidos. Inclusive, desenvolver habilidades para responder rapidamente a situações de crise em outras áreas do mundo por meio da sua capacidade de mobilizar e projetar recursos militares e civis (Pejsova, 2019). Além disso, o provisor de segurança marítima é aquele que possui forças navais de alta prontidão e flexíveis em todo o amplo espectro da sua missão e comando (Alexander & Prosen, 2015). Devido à natureza complexa e diversa das ameaças marítimas, suas forças navais tem que buscar fácil adaptação para funções diplomáticas (Larsson & Widen, 2022), como por exemplo, atividades de capacitação local, cooperação, diplomacia (visitas) e exercícios conjuntos (Rowlands, 2019). O provisor de segurança é aquele ainda capaz de apoiar ordens regionais cooperativas a partir de uma abordagem de política externa multilateral, multifacetada e multinível. É capaz de gerir respostas coordenadas em nível mundial e promover a co-responsabilidade por um bem comum global. Além de garantir a projeção de forças militares credíveis e a sua interoperabilidade, o provisor de segurança mantém esforços no âmbito da diplomacia e no fomento à cooperação internacional. Inclusive, atua na universalização e implementação de um quadro normativo internacional vinculado às normas da CNUDM (European Union External Action Service, 2016).

Nesse sentido, a UE adotou uma abordagem multinível para a sua política externa, o que significou trabalhar com vários parceiros em diferentes níveis, desde organizações regionais até acordos bilaterais com outros países. Nesse contexto, o ‘multilateralismo marítimo’ tem sido enfatizado como um diferencial importante da UE em relação a outros atores globais de segurança, como os EUA, a Rússia e a China. Em outras palavras, a “*UE promoverá uma ordem global baseada em regras, tendo o multilateralismo como princípio fundamental*” (European Union External Action Service, 2016, p.15, tradução e ênfase da autora), impulsionando ao mesmo tempo a co-responsabilidade pela gestão sustentável dos mares diante do seu quadro de parcerias. Neste excerto, compreende-se que a instituição comunitária (SEAE) esperava da UE o papel de impulsionar o multilateralismo marítimo para influenciar, com base nas normas europeias, nesses espaços de diálogo, as percepções e condutas de terceiros e assim viabilizar a segurança marítima (*role expectation*) e reforçar a sua *actorness* marítima. Para preencher as lacunas da governança oceânica, a UE deveria prosseguir a cooperação com seus parceiros de forma a apoiar as iniciativas regionais vinculadas ao desenvolvimento sustentável, fomentando “*a aplicação de instrumentos multilaterais que tenham sido acordados mas que ainda não entraram em vigor*” (Comissão Europeia, 2016, p.07, ênfase da autora).

Em complemento à sua estratégia de ‘multilateralismo marítimo’, a UE apoiava ordens regionais cooperativas de parceiros como um dos meios para garantir a segurança marítima (European Union External Action Service, 2016). De acordo com a revisão do Plano de Ação da ESMUE, a União previu intensificar a “*cooperação entre os diferentes agentes presentes dos dois lados do Atlântico, nomeadamente a cooperação Atlântica Sul-Sul a fim de prevenir e combater as diferentes formas de criminalidade marítima*” (Conselho da União Europeia, 2018, p.27, ênfase da autora). Neste excerto, nota-se que a instituição comunitária (Conselho da UE) usou o termo ‘Atlântica Sul’, reconhecendo que havia especificidades de segurança neste entorno regional. Além disso, compreendeu a necessidade da UE em promover um papel que fomentasse a integração entre esses dois lados do Atlântico Sul para harmonizar questões de segurança marítima (*role expectations*) e alcançar resultados efetivos. Logo, a UE manteve seus esforços em apoiar a implementação de ordens marítimas regionais através do incentivo à cooperação em todas as bacias marítimas europeias com terceiros sob o quadro de fóruns multilaterais (Council of the European Union, 2017). As suas iniciativas e estratégias permaneceram direcionadas a reforçar e implementar as diretrizes da Arquitetura de laoundé para promover o crescimento azul, as capacidades locais e a governança oceânica (Comissão Europeia, 2016; Conselho da União Europeia, 2018).

Tais abordagens de política externa e de segurança da UE contribuíram para a consolidação de seu portfólio como provisor de segurança marítima. Essa tendência foi importante para sustentar a sua imagem de parceiro credível e acessível aos olhos de organizações e países sul-atlânticos e, assim, “assegurar a coordenação dos projetos da UE no golfo da Guiné” (Conselho da União Europeia, 2018, p.27, ênfase da autora). Como previsto nas ‘Conclusões sobre a Segurança Marítima Global’, o Conselho da UE (2017, p.02, ênfase da autora) destacou “o papel da UE enquanto provisor global de segurança marítima na promoção do multilateralismo marítimo e do estado de direito no mar”. Nestes trechos, constata-se uma insistência das instituições comunitárias em reforçar ações no âmbito do ‘multilateralismo’ e do ‘direito internacional marítimo’ como parte do papel da UE em fornecer segurança marítima global.

Dentro do contexto de *upgrade* da UE no quadro de governança marítima, a União investiu em iniciativas colaborativas com parceiros para ganhar maior autoridade e voz em relação à gestão do conhecimento oceanográfico. O Conselho da UE (2019) reconheceu que para aprimorar a estrutura de governança marítima, é necessário fortalecer a diplomacia oceânica, a cooperação internacional e fomentar a pesquisa e os dados oceânicos internacionais. Para isso, a UE formalizou parcerias no âmbito da pesquisa e inovação e buscou aprimorar a interoperabilidade entre os sistemas de vigilância promovidos pelos programas RMC (Conselho da União Europeia, 2018).

A cooperação e a diplomacia científica tornaram-se objetivos estratégicos da UE para apoiar a afirmação de seu papel como provisor global de segurança marítima. O Conselho da UE (2019, p.01) enfatizou a necessidade da UE em promover “políticas oceânicas holísticas, integradas e baseadas na ciência”. Dado que a “cooperação com parceiros internacionais, incluindo a partilha de recursos é a próxima etapa necessária para garantir a base de conhecimentos necessária para a gestão eficaz dos oceanos” (Comissão Europeia, 2016, p.17). Já a diplomacia científica oceânica tem servido como uma via por onde reforçar laços de confiança e aproveitar o melhor custo-benefício de apoio à gestão dos oceanos e mares, desmistificando a sua complexa realidade (Polejack, Gruber & Wisz, 2021). A União fez uso das ciências e pesquisas marinhas como ferramentas para promover a cooperação e o diálogo entre seus parceiros. De acordo com a Comissão Europeia (2016, p.17, ênfase da autora), a UE “intensificará os seus trabalhos sobre uma aliança de investigação para todo o Oceano Atlântico, fomentando o reforço dos quadros de cooperação do domínio do mar com os principais agentes do Atlântico sul”.

Pode-se afirmar, então, que a percepção das instituições comunitárias entre junho de 2016 e fevereiro de 2022 e, portanto, a concepção de papel da União, identificada pelo *corpus* discursivo em

análise, corroboram o papel da UE como provisor de segurança no Atlântico Sul, assim observado na Tabela 14. Através do *upgrade* do seu quadro de governança oceânica e do ‘multilateralismo marítimo’, a UE promoveu respostas multilaterais coordenadas e a defesa de uma ordem marítima baseada em regras no Atlântico Sul. Esse *upgrade* foi possível em virtude da transformação do seu pensamento marítimo de política externa direcionada a uma abordagem integrada, multilateral, multifaseada e multinível. A Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, Federica Mogherini, salientou que a “ [...] *UE reafirma o seu papel como provisor global de segurança marítima*” ao promover “*a cooperação internacional, o multilateralismo marítimo e o Estado de direito no mar [...]*” (Council of the European Union, 2018, para.03, tradução e ênfase da autora).

Tabela 13

Percepções Europeias e Expectativas Sul-atlânticas para o Papel da UE como Provisor

2016-2022	
Papel	Corpus Discursivo
<p>Concepção de Papel: Provisor de Segurança Marítima</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● “A UE está empenhada nesta abordagem integrada” (Comissão Europeia, 2016, p.02) ● “[...] aumento das oportunidades de reforço das capacidades em zonas prioritárias, como o golfo da Guiné, o Atlântico sul, [...]” (Comissão Europeia, 2016, p.10) ● “A UE promoverá uma ordem global baseada em regras, tendo o multilateralismo como princípio fundamental” (European Union External Action Service, 2016, p.15). ● “O Conselho destaca o papel da UE enquanto provisor global de segurança marítima na promoção do multilateralismo marítimo e do estado de direito no mar” (Council of the EU, 2017, p.02) ● “O Conselho incentiva ainda a cooperação regional em todas as bacias marítimas europeias com países terceiros em conformidade com as políticas acordadas da UE e no quadro de fóruns multilaterais regionais” (Council of the EU, 2017, p.03). ● “[No Golfo da Guiné] [...] saúda o reforço previsto da capacitação da UE na região, com ênfase específica no setor jurídico e no Estado de direito no mar e em terra” (Council of the EU, 2017, p.06). ● “Intensificar a cooperação entre os diferentes agentes presentes dos dois lados do Atlântico, nomeadamente a cooperação Atlântica Sul-Sul a fim de prevenir e combater as diferentes formas de criminalidade marítima” (Conselho da União Europeia, 2018, p.27) ● “[...] a fim de promover e reforçar as capacidades para melhorar a governação dos oceanos e economias azuis sustentáveis com os seus principais parceiros - em particular [...] na África ocidental” (Comissão Europeia, 2016, p.10) ● “O Conselho destaca o papel da UE enquanto provedor de segurança marítima mundial na promoção do multilateralismo marítimo” (Conselho da União Europeia, 2017,p.02). ● “[...] intensificará os seus trabalhos sobre uma aliança de investigação para todo o oceano Atlântico, fomentando o reforço dos quadros de cooperação do domínio do mar com os principais agentes do Atlântico sul” (Comissão Europeia, 2016, p.18) ● “A UE tem uma responsabilidade importante em matéria de oceanos e mares” (Comissão Europeia, 2016, p.19) ● “Continuar a desenvolver um entendimento comum e aprofundar o conhecimento científico [...], bem como a dinâmica do oceano Atlântico e dos seus sistemas interligados de circulação desde a Antártida até ao Ártico” (União Europeia, África do Sul, Brasil, 2017, p.02)

	<ul style="list-style-type: none"> ● “A corresponsabilidade será nosso princípio orientador no avanço de uma ordem global baseada em regras” (European Union External Action Service, 2016, p.18) ● “[...] acordo de Belém é diplomacia científica em ação” (Comissário Europeu de Investigação, Ciência e Inovação, 2017) ● “[...] contribuição significativa da UE para melhorar a estrutura de governança, fortalecendo a diplomacia oceânica e a cooperação internacional nos oceanos, reduzindo as pressões sobre os oceanos e fortalecendo a pesquisa e os dados oceânicos internacionais” (Council of the EU, 2017, p.07). ● “SALIENTA a importância de políticas oceânicas holísticas, integradas e baseadas na ciência” (Council of the EU, 2017, p.01). ● “[...] contribuir para uma maior cooperação e coesão territorial no espaço atlântico da UE” (European Commission, 2020b, p.04) ● “A cooperação em matéria de segurança é uma necessidade, e a resposta às ameaças globais e transfronteiriças deve ser concertada. O compromisso da UE com esta cooperação está a tomar forma concreta através do projeto GOGIN” (Embaixadora da UE em Camarões, nd) ● “[...] o caso piloto [PMC] desta nova iniciativa da UE, refletindo o papel crescente da União como provedor de segurança marítima, pode fornecer uma contribuição substancial para enfrentar os desafios de segurança no Golfo da Guiné” (Conselho da União Europeia, 2021, p.03) ● “Devido a esta crescente insegurança marítima, muitos parceiros, países costeiros e a indústria marítima pedem à UE que assuma um papel mais proeminente” (Borrell, 2021) ● “Penso que com a PMC adicionamos mais valor à arquitectura de Yaoundé” (Coordenador da UE para o Golfo da Guiné, 2022) ● “[...]ajudar de uma maneira mais eficiente os países do golfo da Guiné” (Coordenador da UE para o Golfo da Guiné, 2022) ● “[...] o caso piloto do CMP deve permitir à UE aumentar a visibilidade da presença marítima da UE” (Council of the European Union, 2021,p.03) ● “[...] conceito CMP provou ser um instrumento eficaz e útil, contribuindo para a segurança marítima no GoG como parte da Abordagem Integrada da UE” (Council of the European Union, 2022, p.03)
<p>Expectativa de Papel Provisor de Segurança Marítima</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● “Os desafios das ameaças marítimas no Golfo da Guiné foram além do que a Nigéria sozinha poderia lidar [...] a situação foi além da nossa capacidade de lidar. Portanto, pede uma maior colaboração internacional entre a Marinha da Nigéria e outras partes interessadas marítimas internacionais” (Presidente Buhari da Nigéria, 2016, para.06) ● “A Comissão do Golfo da Guiné acredita que o projeto GOGIN desempenhará um papel muito importante na realização da paz e segurança no Golfo da Guiné” (Embaixadora da Comissão do Golfo da Guiné, nd) ● “O projeto GOGIN contribuirá para um aumento gradual da capacidade da arquitectura de segurança e proteção” (Diretor Executivo do Centro de Coordenação Inter-regional, nd) ● “Quero saudar essa parceria [UE e África do Sul] e afirmar a disposição do governo brasileiro e de nosso ministério em prol de uma ampla cooperação. A ciência é transversal e tem papel fundamental para sustentar nosso progresso. Vamos trabalhar juntos, somar nossos potenciais e empreender esforços em busca do conhecimento e do desenvolvimento científico” (Ministro brasileiro da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, 2017, para.02) ● “[...] certamente não negligenciaremos outras parcerias valiosas e estabelecidas, como a da União Europeia, que continua sendo um importante parceiro comercial, de investimento, cooperação para o desenvolvimento e diálogo para a África do Sul” (Ministra das Relações Internacionais e Cooperação da África do Sul, 2018, para.14). ● “O Brasil e a União Europeia são parceiros estratégicos em muitos assuntos globais. Juntos, há quase três décadas, temos tido um papel importante em negociações e fóruns internacionais. Eu acolho a expansão de nosso diálogo sobre essas questões cruciais” (Ministro Brasileiro das Relações Exteriores, 2021, para.10) ● “Esta é a confirmação do sucesso daquilo que as presenças marítimas coordenadas um programa da UE, na qual nós fazemos parte, que sistematicamente e de forma organizada faz uma presença constante nas nossas

	<p>águas, isto é, para nos ajudar a fazer o reforço da segurança marítima nossa em contributo e vantagem a todos os países que fazem parte desta realidade” (Ministra da Defesa de Cabo Verde, 2022, para.04)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● “[...]Atlântico Sul, área cuja consolidação como Zona de Paz e Cooperação revela-se fundamental para resguardá-la da interferência de interesses não legítimos” (Ministério da Defesa Brasileira, 2016, p.17). ● “[...]é importante que sejam intensificadas as parcerias estratégicas e o intercâmbio com as Forças Armadas de outros países, sobretudo daqueles que compõem o entorno estratégico do Brasil” (Ministério da Defesa Brasileira, 2016, p.57) ● “[...]Atlântico Sul, área cuja consolidação como Zona de Paz e Cooperação revela-se fundamental para resguardá-la da interferência de interesses não legítimos” (Ministério da Defesa Brasileira, 2016, p.17) ● “O fortalecimento da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul – Zopacas contribuirá para a consolidação do Brasil como ator regional relevante, aumentando sua influência no entorno estratégico e minimizando a possibilidade de interferência militar de potências extra regionais no Atlântico Sul” (Ministério da Defesa Brasileira, 2020, p.33). ● “[...]Zopacas contribuirá para a consolidação do Brasil como ator regional relevante, aumentando sua influência no entorno estratégico e minimizando a possibilidade de interferência militar de potências extra regionais no Atlântico Sul” (Ministério da Defesa Brasileira, 2020, p. 33). ● “Também fortaleceremos as relações económicas e científicas com a China, EUA, Reino Unido, França e União Europeia para nosso benefício mútuo” (Republica Federal da Nigéria, p.55).
--	--

Fonte: Elaborada pela autora. Tradução da autora.

Observa-se que o termo geográfico ‘Atlântico Sul’ foi raramente utilizado em suas declarações e estratégias políticas nos períodos anteriores. No entanto, na comunicação intitulada ‘Governança internacional dos oceanos’, a Comissão Europeia (2016, p.10, ênfase da autora) mencionou esta delimitação espacial e a identificou como uma das zonas prioritárias de atuação da União, como citado “o aumento das oportunidades de reforço das capacidades em zonas prioritárias, como o golfo da Guiné, o *Atlântico sul*”. Esse destaque dado pôde significar uma transformação da visão europeia quanto à demarcação geoestratégica sobre o Oceano Atlântico que permanecia como área de interesse estratégico para a organização.

Entre as suas principais iniciativas na região, a UE encerrou o mandato do programa CRIMGO em outubro de 2016. Porém, a União desenvolveu um novo programa que deu prosseguimento com os propósitos do CRIMGO só que sob uma perspectiva atualizada para lidar com as lacunas de má governança que persistiam na região. A União lançou o programa Rede Inter-Regional do Golfo da Guiné (GOGIN), em dezembro de 2016, que envolveu um orçamento de cerca de 9,2 milhões de euros a serem utilizados ao longo de quatro anos (2016-2021) com a participação de dezenove países. Este foi um programa financiado pela UE, mantido no âmbito do Programa de RMC e implementado pela agência de cooperação *Expertise France*. O GOGIN reuniu países desde o Senegal a Angola, incluindo os arquipélagos de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, e portanto, um número maior de países do que o programa CRIMGO (União Europeia & Royal United Services Institute, nd).

Igualmente na proposta do programa CRIMGO, o projeto GOGIN foi apresentado como um instrumento para continuar apoiando a implementação do Código de Conduta de laoundé e promover a melhoria da segurança marítima na região. Embora o programa CRIMGO tenha incentivado a partilha de conhecimento e informações entre os agentes sul-atlânticos, o GoG ainda lidava com a dificuldade de fomentar o intercâmbio de informações e dados sobre a situação marítima nesse espaço, impactando no poder de ação local. Já o projeto GOGIN estabeleceu atividades que pretendiam superar essa lacuna. A UE investiu no apoio à direção e coordenação intersectorial, na melhoria da capacidade de diálogo inter-regional por meio do desenvolvimento de plataformas de comunicação, tecnologias de informação e infraestruturas de planeamento aos níveis nacional, regional e inter-regional (União Europeia & Royal United Services Institute, nd; Agência Lusa, 2017). A visão da Embaixadora da UE nos Camarões, Françoise Collet, reforçou essa concepção em relação ao projeto GOGIN ao expor que a *“cooperação em matéria de segurança é uma necessidade, e a resposta às ameaças globais e transfronteiriças deve ser concertada. O compromisso da UE com esta cooperação está a tomar forma concreta através do projeto GOGIN”* (União Europeia & Royal United Services Institute, nd, ênfase da autora). Neste excerto, verifica-se que o desempenho do papel da UE como provisor de segurança marítima estava alinhado às expectativas de Camarões em garantir as ferramentas necessárias (*role expectations*), reforçando assim a sua *actorness* internacional em termos de capacidade e reconhecimento. Igualmente, o discurso sugere que a UE havia conseguido influenciar comportamentos e percepções ao exercer uma força de atração (*actorness*).

Sendo assim, essa mudança do programa CRIMGO para o GOGIN significou um *upgrade* das iniciativas da UE no quadro da governança oceânica no Atlântico Sul. Como parte da sua abordagem multinível e integrada de política externa, a UE também implementou na região uma plataforma que apoiou a criação de uma rede entre os centros marítimos regionais para partilhar informações da Arquitetura de laoundé, a plataforma Yaris (União Europeia & Royal United Services Institute, nd; União Europeia & Expertise France, nd). Pode-se assim dizer que a UE *“desempenha um papel fundamental como provisor de segurança marítima”* através de suas iniciativas regionais específicas para o GoG (Garba, 2020, Ocean Governance, para.04, tradução e ênfase da autora). A plataforma também permitiu que a UE alcançasse resultados frutíferos de cooperação regional no âmbito da partilha de dados e viabilizasse ações contra a criminalidade marítima, a redução de acidentes marítimos e desastres ambientais. No desempenho deste papel de provisor de segurança marítima, a UE respondeu eficazmente a expectativas de organizações e países sul-atlânticos e a oportunidades de ação na região, reforçando a sua *actorness* marítima em termos de capacidade.

Entre as atividades do programa GOGIN, a UE manteve sua atuação no desenvolvimento de capacidades locais e na realização de exercícios conjuntos com parceiros regionais, mas com maior enfoque no reforço da guarda-costeira. O Conselho Europeu (2017) recomendou que a implementação das iniciativas civis da UE na região estivessem focadas na apropriação dos agentes locais com ênfase específica no setor jurídico e no Estado de direito, além do incentivo da cooperação regional, inclusive no setor de vigilância marítima e no nível operacional. Tais instâncias foram ainda identificadas como lacunas na segurança marítima regional. Segundo o Presidente Buhari da Nigéria, “[*O*s desafios das ameaças marítimas no Golfo da Guiné foram além do que a Nigéria sozinha poderia lidar [...] a situação foi além da nossa capacidade de lidar. Portanto, pede uma maior colaboração internacional entre a Marinha da Nigéria e outras partes interessadas marítimas internacionais” (Businessday, 2016, para.06, tradução e ênfase da autora). Neste excerto, nota-se que a Nigéria assim como outras organizações (i.e. CEEAC, UA e CEDEAO) e países africanos (i.e. Camarões, Angola e África do Sul) esperavam que os parceiros internacionais, como a UE, assumissem um papel significativo na segurança marítima da região por meio do reforço das capacidades locais (*role expectation*).

O primeiro exercício a ser realizado sob o mandato do programa, o GOGIN 2017-1, ocorreu em parceria com as marinhas de Benin e Togo. A participação de especialistas do GOGIN e de um navio da marinha francesa reforçaram o sistema operacional de coordenação e cooperação entre os dois países em contextos de crises marítimas (Nicoloso, 2017). O caso envolveu uma embarcação comercial capturada por piratas para uma operação de *bunkering* ilegal, ao tomar posse do petróleo comercial. O exercício conjunto apresentou resultados positivos com a interceptação de um navio e a captura de quatro piratas (AdJosse, 2017). O exercício conjunto também permitiu testar a capacidade local e incrementar a coordenação regional. Isso só foi possível ao incentivar o intercâmbio de informações e de conhecimento sobre os procedimentos de visitas às embarcações alvo e ao conduzir a eficiência na coordenação entre os Centros de Operações Marítimas de Togo e Benin. O projeto GoGIN implementou a formação de autoridades em gestão de crises marítimas ao partilhar com parceiros locais o *know-how* e a experiência europeia quanto ao tipo de abordagem a ser realizada com barcos patrulha em embarcações alvo (Nicoloso, 2017). Segundo o Coronel togolês, Neyo Takougnadi, o GOGIN 2017-1 proporcionou à marinha togolesa o fortalecimento de suas capacidades e a experiência de como fazer o bom uso da força em conformidade com a aplicação de convenções marítimas (AdJosse, 2017). No desempenho desse papel, a UE pôde compartilhar boas-práticas, conhecimento e experiências, sobretudo no âmbito da capacidade de seu poder militar, moldando percepções de parceiros do

Atlântico Sul em relação a sua posição de ator estratégico de segurança marítima, fortalecendo o seu reconhecimento em termos de *actorness*.

Mais tarde, em dezembro de 2019, o programa GoGIN organizou outro exercício de gestão de crises em colaboração com a guarda-costeira de Cabo Verde, que representou um pacote completo de capacitação. O programa abrangeu quatro fases: a de formação teórica, preparação, exercício e *debriefing*. Esse pacote também envolveu o esforço em partilhar informações e validar a capacidade de resposta e de decisão diante de uma situação de crise marítima complexa. O período de formação teórica visou a transmissão de conhecimento da UE sobre o direito marítimo e o arranjo normativo em relação à pesca e poluição marítima. Também significou um espaço para as autoridades cabo-verdianas e os especialistas europeus do GOGIN partilharem o contexto jurídico de seus respectivos países. Já a fase de preparação implicou no treinamento de pessoal a nível operacional e decisório em dois ambientes distintos, um na praia e outro no porto, para atividades de visitas e comunicação de crise. O exercício em si envolveu operações multifacetadas de segurança marítima, abrangendo missões de busca e salvamento, rastreamento de embarcações suspeitas e episódios de poluição marinha. Por fim, ao final do exercício, os envolvidos reuniram-se para reportar suas experiências e ganhos em relação à execução das atividades (União Europeia & Expertise France, 2020). Ao mesmo tempo, no desempenho desse papel, a UE respondeu eficazmente a expectativas de organizações e países sul-atlânticos (*actorness*).

Em termos de *actorness* marítima, ao promover exercícios de formação para gestão de crises através do programa GOGIN, a UE desenvolveu ainda mais o perfil marítimo da PCSD e intensificou a cooperação com organizações e países sul-atlânticos no contexto da segurança e defesa marítima. A UE também ganhou reconhecimento (*actorness*) em nível regional e internacional por proporcionar capacitação local sob um amplo leque de áreas relevantes de segurança marítima, entre elas, a operacional, judiciária, normativa e relações públicas. Ao trabalhar em conjunto com os parceiros em operações militares como estas, a UE promoveu a percepção externa de seu papel como provisor de segurança marítima. O Diretor Executivo do Centro de Coordenação Inter-regional, Christian Trimua, argumentou que o “*projeto GOGIN contribuirá para um aumento gradual da capacidade da arquitectura de segurança e proteção*” (União Europeia & Royal United Services Institute, nd, ênfase da autora). Da mesma forma, a Embaixadora da Comissão do GoG, Florentine Ukonga, comentou que “*o projeto GOGIN desempenhará um papel muito importante na realização da paz e segurança no Golfo da Guiné*” (União Europeia & Royal United Services Institute, nd, ênfase da autora). Neste excerto,

constata-se que os líderes africanos percebiam a UE como um ator que agrega valor à estabilidade e segurança na região, desempenhando um papel que se alinhava às expectativas locais.

Os dados do Escritório Marítimo Internacional revelaram também a diminuição de incidentes de pirataria e assaltos à mão armada no GoG. Segundo o Relatório '*Piracy Reporting Center*' (International Maritime Bureau, 2019), em 2019, foram relatados cerca de 119 episódios de pirataria contra 156 no mesmo período em 2018 na região. De certa forma, os dados contribuíram para a visibilidade de atuação da UE como provisor de segurança marítima.

Além disso, o cenário de pandemia da COVID-19 teve um impacto significativo na UE, tanto do ponto de vista económico quanto social. Nesse sentido, o Conselho da UE (2021b) reconheceu a necessidade de fortalecer o seu papel como provisor global de segurança marítima, sobretudo no âmbito do crescimento azul. Houve grande investimento de iniciativas europeias com parceiros internacionais no âmbito da governança, diplomacia e inovação oceânica.

Como parte da sua estratégia de diplomacia científica, a UE assinou, em outubro de 2016, uma declaração para cooperar em pesquisa e inovação marinha com a África do Sul. Em moldes similares ao acordo entre a UE e o Brasil, em 2015, a cooperação propôs explorar oportunidades regionais para um gestão sustentável e fomentar a colaboração em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias oceânicas. A declaração serviu também para reforçar o Acordo de Ciência e Tecnologia que a UE e a África do Sul assinaram em 1996 e para apoiar a Operação *Phakisa*, uma iniciativa do governo sul-africano que fomentava ações no âmbito da economia marítima (Mikalsen, 2016).

Mais tarde, a cooperação científica da UE foi estendida para promover a boa governança oceânica e fornecer apoio a ordens regionais cooperativas. Em julho de 2017, a UE assinou, em parceria com o Brasil e a África do Sul, a 'Declaração de Belém sobre Cooperação em Pesquisa e Inovação no Oceano Atlântico'. A assinatura foi realizada durante o evento *A New Era of Blue Enlightenment* organizado pela UE como uma forma de celebrar a conexão de atividades de pesquisa entre o Atlântico Sul, o Oceano Antártico e o Atlântico Norte e reforçar a cooperação científica no que se refere à proteção dos ecossistemas marinhos e a gestão sustentável. Segundo o Comissário Europeu de Investigação, Ciência e Inovação, Carlos Moeda, o "*acordo de Belém é diplomacia científica em ação*" que contribuiu para estarem "melhor preparados para tirar proveito do valor da 'economia azul' do Oceano Atlântico" (Manuel, 2017, para.03 e 04, ênfase da autora). O Ministro brasileiro da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, Gilberto Kassab, também reforçou suas expectativas quanto ao acordo de intenções para integrar as atividades de pesquisa com a UE e África do Sul ao saudar a:

“parceria e afirmar a disposição do governo brasileiro e de nosso ministério em prol de uma ampla cooperação. A ciência é transversal e tem papel fundamental para sustentar nosso progresso. Vamos trabalhar juntos, somar nossos potenciais e empreender esforços em busca do conhecimento e do desenvolvimento científico” (Defesanet, 2017, para.02, ênfase da autora).

O evento contou com a participação de líderes políticos, pesquisadores, agências de fomento, setor privado para partilhar discussões acerca da gestão pesqueira, observação oceânica, ecologia, alterações climáticas, tecnologia oceânica e pesquisa polar entre o Atlântico e Antártico (European Commission, 2017).

O acordo trilateral alimentou o discurso da Comissão Europeia (2016, p.19) de que a *“UE tem uma responsabilidade importante em matéria de oceanos e mares”* e que tal compromisso requer estreitamento com parcerias externas e respostas coordenadas ao nível mundial. A Declaração de Belém, segundo Polejack, Gruber e Wisz (2021), foi baseada no princípio da responsabilidade partilhada e no engajamento de novos modelos de cooperação de forma coordenada para enfrentar os desafios do Oceano Atlântico. Para a implementação da Declaração de Belém, a União investiu cerca de 64 milhões de euros e estabeleceu uma Ação de Coordenação e Apoio para fomentar uma plataforma de cooperação sobre ciências marinhas, pesquisa e inovação que resultasse em ações conjuntas com o Brasil e a África do Sul e uma definição conjunta e comum de prioridades (Polejack, Gruber & Wisz, 2021). Ademais, a Declaração de Belém representou um avanço nos acordos bilaterais oficializados anteriormente pela UE com o Brasil (2015) e África do Sul (2016).

Esses acordos científicos serviram de modelo e abriram espaço para impulsionar a cooperação da UE com outros países da região sul-atlântica. Em 2018, a organização europeia estabeleceu dois Acordos Administrativos sobre Cooperação em Pesquisa e Inovação Marinha com a Argentina e Cabo Verde. Ambos os acordos tinham propostas de colaboração científica, formatos e objetivos semelhantes ao que foi pontuado na Declaração de Belém (European Commission, 2020). Em relação ao acordo com a Argentina, a pesquisa marinha foi mencionada no documento como uma das principais áreas de cooperação com a UE que já possuíam um histórico de relações após o Acordo de Cooperação Científica e Tecnológica assinado em 1999. Para a operacionalização desse acordo, foi proposto também um Grupo de Trabalho Técnico composto por representantes de ambos os lados para identificar desafios comuns, lacunas e implementar atividades conjuntas de longa duração (European Union & Ministerio de Ciencia, Tecnología y Innovación Productiva, 2018). Em relação à Cabo Verde, a UE possuía um histórico de parceria especial com o país no qual este acordo de cooperação científica

foi enquadrado. O fortalecimento da parceria especial UE-Cabo Verde configurou um instrumento engenhoso da União para fomentar a emulação de padrões europeus no campo da segurança marítima (Ferreira-Pereira & Smith, 2021a). No geral, ambos os acordos administrativos estabeleceram um formato de cooperação que envolveu ações para o desenvolvimento de habilidades e competências relacionados ao crescimento azul, ao intercâmbio de informação científica, organização de seminários e reuniões para discussão de temas específicos a fim de fomentar a conscientização sobre a importância dos oceanos (European Union & Government of the Republic of Cabo Verde, 2018; European Union & Ministerio de Ciencia, Tecnología y Innovación Productiva, 2018).

Ainda em termos de *upgrade* para o quadro de governança marítima do Atlântico, especialmente no âmbito da diplomacia científica, em junho de 2020, a Comissão Europeia lançou o chamado ‘Plano de Ação do Atlântico 2.0: uma estratégia marítima renovada para promover uma economia azul sustentável e o Pacto Ecológico da UE’. O novo plano de ação propôs uma série de medidas concretas para impulsionar o desenvolvimento da economia azul no Atlântico. Inclusive, este plano apoiou a implementação da Declaração de Belém e esteve alinhado com as perspectivas do Acordo Verde Europeu³⁷ que destacou o papel da economia azul como vetor para promover a recuperação econômica em decorrência das instabilidades trazidas pela pandemia do COVID-19. O Plano de Ação 2.0 visou contribuir “*para uma maior cooperação e coesão territorial no espaço atlântico da UE*”(European Commission, 2020b, p.04, tradução e ênfase da autora) para mobilizar internacionalmente todas as partes interessadas do Atlântico no âmbito da investigação, desenvolvimento e inovação. Entre os pilares, o plano incluiu o investimento em tecnologias marinhas limpas e eficientes em termos energéticos, o desenvolvimento de portos inteligentes, a promoção de transportes marítimos mais eficientes, a melhoria da conectividade digital nas áreas costeiras e a promoção do turismo sustentável.

Em termos de *actorness* marítima, a UE exerceu influência (*soft power*) através desses instrumentos de parceria científica, que conforme a Declaração de Belém, o propósito era “[C]ontinuar a desenvolver um entendimento comum e aprofundar o conhecimento científico [...], bem como a dinâmica do Oceano Atlântico e dos seus sistemas interligados de circulação desde a Antártida até ao Ártico” (União Europeia, África do Sul, Brasil, 2017, p.02, ênfase da autora). Em outras palavras, a diplomacia científica acordada com o Brasil, a África do Sul, a Argentina e Cabo Verde permitiu que a União se mantivesse envolvida em distintas regiões do Atlântico Sul, inclusive na Antártida para moldar percepções e valores dos parceiros sobre a concepção de segurança marítima (*actorness*), trazendo

³⁷ Adotado em dezembro de 2019, o Acordo Verde é um plano abrangente e um conjunto de políticas destinadas a tornar a UE neutra em termos climáticos até 2050. Envolve uma variedade de áreas, incluindo energia, transporte, agricultura , e desenvolvimento sustentável.

uma perspectiva europeia. Ademais, a estratégia da UE em assinar acordos bilaterais e trilaterais permitiu “estabelecer compromissos e cumprimento de cada país parceiro ao avançar para um ambiente multilateral” (Polejack, Gruber & Wisz, 2021, p.07). A União teve um papel relevante na conexão entre as atividades de investigação no Atlântico Sul e Norte, fortalecendo ao mesmo tempo a cooperação internacional e o seu *status* de provisor global de segurança marítima.

Sendo assim, entre junho de 2016 e fevereiro de 2022, a UE avançou na otimização das suas políticas e iniciativas no âmbito da governança e do ‘multilateralismo marítimo’. O programa GOGIN em conjunto com os exercícios de formação para gestão de crises marítimas evidenciaram a versatilidade da projeção de força global da União e a sua capacidade em florescer com missões civis, contribuindo para uma rede integrada regional que oferecia informações sobre o espaço marítimo. A ampliação da diplomacia europeia através de acordos de cooperação científica e de inovação com parceiros regionais também fortaleceram a sua imagem como parceiro credível e acessível no âmbito de questões de segurança marítima. Toda essa conjuntura constituiu evidências do comportamento de política externa da UE (*role performance*) em atuar no papel de provisor de segurança no Atlântico Sul - vide Tabela 15.

Tabela 14

Desempenho da UE no Papel de Provisor de Segurança

2016-2022	
Papel	Ações
Desempenho de Papel Provisor de Segurança Marítima	<ul style="list-style-type: none"> ● Programa Rede Inter-Regional do Golfo da Guiné (2016) ● Estratégia Global da UE (2016) ● Comunicação sobre Governança internacional dos oceanos (2016) ● Declaração de Intenção bilateral sobre Pesquisa Marinha com África do Sul (2016) ● Conclusões do Conselho de Segurança Marítima Global (2017) ● Conclusões do Conselho sobre Oceanos e Mares (2019) ● Declaração de Belém sobre Cooperação em Pesquisa e Inovação do Oceano Atlântico (2017) ● Revisão do Plano de Ação da Estratégia de Segurança Marítima da UE (2018) ● Acordos Administrativos sobre Cooperação em Pesquisa e Inovação Marinha com Argentina e Cabo Verde (2018) ● Exercício Conjunto em Benin e Togo (2017) ● Exercício Conjunto em Cabo Verde (2019) ● Plano de Ação Atlântico 2.0 (2020) ● Conclusões do Conselho sobre a segurança marítima (2021) ● Presença Marítima Coordenada no Golfo da Guiné (2021)

Fonte: Elaborada pela autora. Tradução da autora.

Em 2019, houve também um *upgrade* da UE no que se referiu ao seu potencial naval. A abordagem integrada, multifacetada e multinível de política externa permitiu que a UE avançasse com

a potencialização de seu papel de provisor de segurança marítima ao lançar uma ferramenta que coordenou de forma mais eficiente os recursos navais disponíveis. As instituições comunitárias perceberam que a UE possuía capacidade técnica qualificada, vontade política, recursos materiais substanciais e uma experiência operacional forte para lidar com os desafios marítimos. No entanto, reconheciam também a ausência de uma coordenação efetiva para todos esses recursos dentro da organização em áreas marítimas estratégicas (European Union External Action Service, 2021b).

Nesse sentido, o conceito de PMC surgiu após uma reunião informal de Ministros da Defesa em Helsínquia, em agosto de 2019. O propósito da PMC, que estava em conformidade com a EGUE, foi de alinhar e coordenar em conjunto com os Estados-membros os esforços dos meios navais nacionais presentes em áreas específicas de interesse da organização para conseguir se sustentar como um provisor de segurança marítima em várias partes do mundo. Para isto, a UE definiu uma AIM específica para a implementação do conceito e estabeleceu uma Célula de Coordenação que disponibilizou conhecimento especializado quanto a questões militares, além de manter conectados os Centros Nacionais de Comando e Controlo, desenvolvendo o aspecto de coesão de sua *actorness*. A iniciativa da PMC visou promover a presença contínua da UE e a influência política nas suas principais áreas de interesse de segurança marítima através da utilização voluntária dos recursos navais europeus nacionais espalhados pelo globo (European External Action Service, 2022). A PMC atuou como um mecanismo de troca de informações e experiências para o desenvolvimento de um entendimento comum sobre a consciência marítima. A PMC não pôde ser considerada uma operação da PCSD, mas um instrumento através do qual os Estados-membros da UE disponibilizaram recursos navais para desempenhar tarefas adicionais e complementares na AIM sob cadeias de comando nacionais e coordenação específica da União (Nováky, 2022).

Com a AIM, a região do GoG foi escolhida pela UE, em janeiro de 2021, para servir como palco para o seu plano piloto no âmbito da PMC. Essa iniciativa revelou a contínua importância estratégica do GoG para a UE e o objetivo de aumentar a sua visibilidade e presença marítima na região, bem como reforçar a cooperação internacional e consolidar sua abordagem integrada mais ampla (Council of the European Union, 2021). Ademais, a PMC foi uma alternativa flexível, de menor custo-benefício e adaptável à realidade política do GoG. Esta região é composta por países com integridade soberana sobre suas águas jurisdicionais, diferente do contexto da Somália. A natureza da PMC é menos complexa juridicamente do que uma operação naval, facilitando sua implementação no GoG (...). As instituições comunitárias afirmaram que o caso piloto da PMC refletiu “*o papel crescente da União como provedor de segurança marítima*” e que “*pode fornecer uma contribuição substancial para*

enfrentar os desafios de segurança no Golfo da Guiné” (Council of the European Union, 2021, p.03, ênfase da autora).

A projeção de maior presença operacional da UE sobre a região do GoG foi através dessa nova linha de ação da PMC. De acordo com o Alto representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança, Josep Borrell (2021, *Enhancing the EU's maritime presence*, para.01, tradução e ênfase da autora) “*[D]evido a esta crescente insegurança marítima, muitos parceiros, países costeiros e a indústria marítima pedem à UE que assuma um papel mais proeminente*”. Segundo o Coordenador da UE para o GoG, Nicolas Berlanga, “*[P]enso que com a PMC adicionamos mais valor à Arquitetura de laoundé*” e ao mesmo tempo uma ferramenta para “*ajudar de uma maneira mais eficiente os países do golfo da Guiné*” (Almeida, 2022, PMC e Reforço, para. 03 e 06, ênfase da autora). Nestes excertos, nota-se que as instituições comunitárias justificam a maior presença operacional da UE com base na suas interpretações quanto às expectativas de países sul-atlânticos em relação ao papel da União na segurança regional.

A abordagem da PMC foi implementada no GoG através de um contexto de barganha na qual a UE difundiu os benefícios que essa ferramenta pode trazer para a segurança da região. A organização defendeu em seu discurso que a PMC não deveria ser considerada uma operação militar da PCSD, mas um mecanismo de coordenação de ativos nacionais de seus Estados-membros para garantir maior assessoria à Arquitetura de laoundé por meio da cooperação com os Estados costeiros (Côrte-Real, 2022). Para a UE, essa linha de ação da PMC permitiu criar uma relação de maior confiança com os países locais e moldar expectativas quanto à sua posição social na região, transformando-a em um parceiro de segurança confiável e a longo prazo o reconhecimento externo de seu papel como provisor de segurança marítima (European Union External Action, 2022).

Em 2022, a presença de cinco navios de quatro marinhas europeias (Espanha, França, Itália e Portugal) em águas cabo-verdianas representaram a projeção operacional da UE por meio da sua PMC e a consolidação da sua parceria especial. A visita das marinhas europeias aos portos cabo-verdianos foi compreendida pelos agentes locais como um instrumento de reforço à segurança marítima no arquipélago, ou seja, as expectativas cabo-verdianas se alinhavam à concepção de papel promovida pelas instituições comunitárias. Tais percepções são influenciadas por fatores intangíveis da relação histórica entre UE e Cabo Verde. Segundo a Ministra da Defesa de Cabo Verde, Janine Lélis, este episódio:

“é a confirmação do sucesso daquilo que as presenças marítimas coordenadas um programa da UE, na qual nós fazemos parte, que sistematicamente e de forma organizada faz uma presença constante nas nossas águas, isto é, para nos ajudar a fazer o reforço da segurança marítima nossa em contributo e vantagem a todos os países que fazem parte desta realidade” (Inforpress, 2022, para.04, ênfase da autora).

Conforme o relatório anual do Escritório Marítimo Internacional de 2021, o índice de pirataria e assalto à mão armada diminuiu consideravelmente também no final desse período. Dos 90 incidentes globais, 13 foram reportados no GoG em 2021, em comparação com 27 no mesmo período em 2020 (International Maritime Bureau, 2023). Para o Conselho da UE (2022), os esforços da presença reforçada e contínua dos meios navais dos Estados-Membros sob o quadro da PMC foram primordiais para contribuir para a redução dos casos, como citou o *“conceito PMC provou ser um instrumento eficaz e útil, contribuindo para a segurança marítima no GoG como parte da Abordagem Integrada da UE”* (Council of the European Union, 2022, p.03, tradução e ênfase da autora). Em fevereiro de 2022, o Conselho da UE anunciou a extensão do mandato da PMC no GoG por mais dois anos e consequentemente, a extensão da sua presença e influência sobre a segurança da região.

Em suma, pode-se constatar que, entre junho de 2016 e fevereiro de 2022, as expectativas das instituições comunitárias (*role conception*) e de organizações e países sul-atlânticos (*role expectation*) viabilizaram um comportamento de política externa da UE (*role performance*) alinhado ao papel de provisor de segurança no Atlântico Sul. A transformação para uma abordagem multilateral, multinível, integrada e multifaseada de política externa da UE permitiu um *upgrade* no quadro da governança oceânica e do ‘multilateralismo marítimo’ bem como no contexto de sua presença naval, consolidando a sua posição como provisor de segurança no Atlântico Sul. Neste período, a redução da influência brasileira sobre a região contribuiu para que a UE projetasse maior presença através de suas iniciativas e da diplomacia oceânica.

A atuação da UE na região sul-atlântica conduziu a um *upgrade* no seu quadro de segurança marítima no que diz respeito à governança oceânica, ao ‘multilateralismo marítimo’ e à sua presença naval coordenada. A implementação do programa GoGIN aprimorou a comunicação e a coordenação intra-regional por meio do desenvolvimento de tecnologias de informação e infraestrutura de planeamento, resultando no aumento da prevenção de acidentes marítimos, desastres ambientais e riscos à segurança. Além disso, o foco do programa GoGIN no fortalecimento da guarda-costeira local e de um sistema jurídico marítimo por meio da capacitação proporcionou melhorias na segurança

marítima e otimização da arquitetura de gestão de crises marítimas, mostrando o fortalecimento da sua dimensão de *actorness* ao responder eficazmente às expectativas e oportunidades do momento. Já o investimento da UE em diplomacia e cooperação científica nesse período favoreceu um quadro coordenado de respostas multilaterais ao impulsionar a inovação marinha e o desenvolvimento de tecnologias oceânicas. Por fim, a inserção de uma PMC da UE na estratégia para a região favoreceu a coesão em termos de *actorness*. No geral, ao desempenhar o papel de provisor de segurança marítima, a UE conquistou visibilidade e reconhecimento externo no Atlântico Sul ao incrementar a sua postura e influência naval - vide Tabela 16.

Pode-se inferir, portanto, que entre o período de março de 2007 e fevereiro de 2022, a atuação da UE na segurança do Atlântico Sul proporcionou o fortalecimento de elementos de sua *actorness* marítima, conforme observado na Tabela 16. No papel de facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos, a UE exerceu o seu poder civil e normativo ao influenciar os assuntos de segurança do Atlântico Sul, ainda que de forma sutil, por meio de recursos não coercitivos (persuasão, diplomacia, cooperação) e ao promover e disseminar normas e valores marítimos. No papel de agente-arquiteto, a UE criou oportunidades de ação por meio da atuação das RUP e da sua estratégia voltada para a bacia do Atlântico e mostrou seu desenvolvimento do domínio em assuntos de segurança marítima, destacando a oportunidade e a autoridade como elemento de sua *actorness*. Já no papel de promotor de governança marítima, a UE expandiu outros importantes aspectos de *actorness* relacionados à sua autonomia de atuação e resposta no contexto de crises marítimas, à sua eficácia quanto à concordância entre os objetivos e linhas de ação no âmbito da segurança marítima, à sua presença ao influenciar condutas e ações de terceiros no Atlântico Sul e ao seu *model power* ao exercer força de atração e emulação de comportamentos. Por fim, no papel de provisor de segurança marítima, a UE promoveu a sua *actorness* através do fortalecimento de elementos como o poder militar e coesão mediante a criação da PMC, a capacidade de responder às expectativas e oportunidades de segurança sul-atlânticas e ser reconhecida pelos países e instituições do Atlântico Sul como um ator global de segurança marítima.

Tabela 15*Quadro de Análise e Discussão dos Resultados*

Papel da UE no Atlântico Sul	Atuação da UE na segurança do Atlântico Sul	Aspectos de <i>Actorness</i> da UE fortalecidos
Facilitador da Cooperação e do Diálogo em Assuntos Marítimos	Impulsionou o diálogo no âmbito de assuntos marítimos	Poder civil Poder normativo
	Elevou a importância de questões de segurança marítima na região	
	Instruiu ações na área da segurança marítima e da cooperação regional.	
Agente-arquiteto na Segurança Marítima	Contribuiu para o desenvolvimento de uma consciência situacional marítima regional	Poder civil Poder normativo Oportunidade Autoridade
	Contribuiu para o estabelecimento de uma base de dados criminal centralizada e acessível aos países da África Ocidental	
	Impulsionou a partilha intra-regional de informações e dados de segurança	
Promotor da Governança Marítima	Viabilizou o reforço das capacidades locais quanto à natureza operacional, estratégica e institucional de gestão de crises marítimas	Poder civil Poder normativo Autonomia Eficácia <i>Model Power</i> Presença
	Fortaleceu a Arquitetura de laoundé	
	Reforço de uma estrutura marítima normativa	
	Promoveu uma gestão mais coordenada, coletiva e sustentável do oceano	
	Impulsionou a conscientização sobre a importância da governança oceânica para a segurança marítima da região	
Provisor de Segurança Marítima	Contribuiu para o fortalecimento da guarda-costeira local	Poder civil Poder normativo Reconhecimento Capacidade <i>Model Power</i> Poder militar Presença Coesão
	Otimizou a arquitetura de gestão de crises marítimas	
	Viabilizou um quadro coordenado de respostas multilaterais	
	Fortaleceu uma ordem marítima regional	

Fonte: Elaborada pela autora.

De acordo com a análise e discussão dos resultados desta presente pesquisa, é possível afirmar que a *Role Theory* constitui uma ferramenta teórica valiosa para os estudos de *actorness* e política externa ao corroborar a análise do comportamento dos atores na arena internacional, para a compreensão de suas motivações e estratégias e o exame das interações e dinâmicas entre eles. Isso porque a *Role Theory* auxiliou na identificação dos papéis que a UE desempenhou na segurança do Atlântico Sul mediante uma análise das percepções e expectativas de representantes das instituições comunitárias, instituições e países sul-atlânticos entre o período destacado. Cada papel da UE está associado a expectativas específicas de comportamento destes *stakeholders*. Ao contribuir para

entender as expectativas, a *Role Theory* ofereceu *insights* sobre as motivações e estratégias da UE na sua política externa. Ao mesmo tempo, essa lente teórica permitiu examinar como os papéis de política externa da UE evoluíram ao longo do tempo em resposta às diferentes circunstâncias e contextos da arquitetura de segurança do Atlântico Sul. Por fim, a *Role Theory* também auxiliou na compreensão de como os diferentes papéis da UE podem influenciar as suas interações com terceiros da região, moldando suas percepções, comportamentos e valores.

CONCLUSÕES

Através da presente tese foi possível verificar que a UE tem desempenhado um papel significativo na segurança marítima, sobretudo do Atlântico Sul. O seu objetivo de conduzir uma melhor coordenação dos esforços de segurança marítima na região está ligado às ambições das instituições comunitárias em promovê-la para ganhar maior visibilidade como ator estratégico de segurança no cenário internacional. Este capítulo, portanto, tem como propósito apresentar os principais resultados de investigação que respondem à pergunta de partida desta pesquisa e mostrar as contribuições deste trabalho para o âmbito da literatura académica e teórica. Além disso, são identificadas os limites da presente pesquisa e recomendações para investigações científicas futuras.

No geral, a proposta desta tese esteve focada em compreender o modo como a evolução do papel da UE no Atlântico Sul reforçou a sua *actorness* internacional de segurança marítima. Para isso, foi essencial apresentar a forma como as instituições comunitárias, nomeadamente a Comissão Europeia, o Conselho da UE, o Conselho Europeu e o SEAE, percebiam a posição social da UE na segurança do Atlântico Sul e ao mesmo tempo extrair as percepções e expectativas de organizações sul-atlânticas como a UA, a CEEAC, a CEDEAO e suas instâncias representativas, como o Centro de Coordenação Inter-regional de laoundé e países sul-atlânticos tais como o Brasil, Cabo Verde, a Nigéria, os Camarões e a África do Sul quanto ao papel da UE na região por influenciarem o seu comportamento de política externa. Assim, o emprego da *Role Theory* como lente teórica foi fundamental para esta investigação ao explorar o desempenho de política externa da organização europeia conforme os papéis previstos para a UE com base no conjunto de expectativas. Inclusive, a *Role Theory* forneceu ferramentas de análise importantes, como fatores tangíveis e intangíveis, que permitiram verificar a forma como os papéis assumidos e atribuídos à UE apoiaram a sua posição como ator de segurança no Atlântico Sul e como contribuíram para moldar valores e princípios da arquitetura de segurança marítima.

Este estudo de caso singular, focado no Atlântico Sul, que é priorizado nesta pesquisa em virtude da crescente presença da UE, trouxe uma análise aprofundada da atuação da União no quadro de segurança marítima. Entre outubro de 2007 e fevereiro de 2022, foi possível identificar quatro fases do fortalecimento da *actorness* marítima da UE no Atlântico Sul por meio do *process tracing*. Esse método rastreou uma cadeia de eventos baseada na coleta de percepções e expectativas internas e externas à organização europeia que permitiram o entendimento do papel de segurança marítima desempenhado pela UE nesse entorno marítimo. Os elementos de *actorness* da UE foram evidenciados

ao longo desse período durante o processo de interação social verificado pelas percepções e pelo comportamento da União no quadro de gestão de crises do Atlântico Sul.

Para compreender o desenvolvimento de *actorness* da UE no Atlântico Sul, esta pesquisa focou no contexto de atuação na gestão de crises marítimas. Nesse sentido, foi analisada a capacidade da UE de agir e responder autonomamente a situações de crises emergentes no Atlântico Sul, ou seja, a sua qualidade de ator. A partir de expectativas e percepções, foram estudadas a forma como a União conduziu a implementação de suas decisões na região e o modo como influenciou condutas e valores de organizações e países sul-atlânticos, produzindo resultados de segurança marítima. Por isso, foram coletadas evidências do comportamento de política externa da UE no Atlântico Sul e as percepções de agentes sul-atlânticos quanto ao seu papel para identificar os atributos de *actorness* fortalecidos ou enfraquecidos de acordo com as relações de poder extraídas dos discursos.

Portanto, o emprego do método de ACD foi primordial para identificar através das declarações das instituições comunitárias, nomeadamente, a Comissão Europeia, o Conselho da UE, o Conselho Europeu e a SEAE, as relações de poder existentes entre a UE e as organizações e países sul-atlânticos (UA, CEDEAO, CEEAC, Centro de Coordenação Inter-regional de Ioundé, Brasil, Cabo Verde, Camarões, África do Sul, Nigéria) e a forma como o poder era articulado na região para o desempenho desses papéis. Este método permitiu extrair das percepções o modo como valores e princípios europeus foram reproduzidos e (re)moldados na arquitetura de segurança marítima regional, como se deu a influência da UE nas condutas e percepções de agentes sul-atlânticos por meio do uso da sua força de atração bem com a posição dos atores vi-a-vis à posição do outro. O estudo das expectativas também mostrou a forma como a UE foi reconhecida pelos agentes sul-atlânticos e se as suas expectativas foram atendidas pelo papel desempenhado pela organização. Ainda, a ACD contribuiu para a validade e a confiabilidade dos resultados desta pesquisa ao considerar a influência dos contextos sociais e políticos refletidos nos discursos e as visões de mundo de *stakeholders* que afetam a interpretação dos resultados.

Verificou-se que nos três primeiros anos da análise deste estudo (i.e. período 2006-2008), a UE conseguiu apenas desempenhar um papel de facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos no Atlântico Sul. Isso porque a UE estava dando, na altura, os primeiros passos para a construção de um pensamento marítimo estratégico, especialmente focado no seu entorno regional e em questões de desenvolvimento sustentável. Embora as instituições comunitárias projetassem altas expectativas para o papel da UE como líder global em assuntos marítimos, a sua experiência e capacidade de mobilizar recursos era ainda limitada, afetando o tipo de execução de papel a ser

assumido na região naquele momento. Já as expectativas das organizações e países sul-atlânticos eram baixas em relação ao papel da UE para os assuntos marítimos. Ainda que houvesse interesse de alguns países, como o Brasil e Cabo Verde, em estreitar laços de cooperação com a UE, havia pouca influência da organização para os assuntos marítimos na região. Até porque a própria União não percebia ainda questões de segurança marítima de uma maneira abrangente.

Portanto, entre o período de 2006 e 2008, a UE atuou no contexto de segurança do Atlântico Sul basicamente por meio de duas iniciativas. Uma realizou-se de maneira mais indireta, através das suas RUP na região, ao incentivar a cooperação com os países vizinhos e ao mesmo tempo fomentar o diálogo entre estes sobre questões de desenvolvimento sustentável. A outra iniciativa mais direta foi envolver assuntos marítimos nas discussões do quadro de parcerias estratégicas e na realização de cimeiras com o Brasil, Cabo Verde e África. No entanto, percebeu-se que nas declarações de seus acordos estratégicos de parceria e nos planos de ação, os assuntos marítimos eram mantidos como secundários na agenda política. As temáticas marítimas estavam mais relacionadas com as questões de comércio e crescimento económico.

Ainda assim, a UE contribuiu para impulsionar o diálogo e a cooperação regional no âmbito dos assuntos marítimos. Teve um papel importante ao promover questões pontuais de segurança no Atlântico Sul, como a regulação do transporte marítimo e a gestão sustentável dos recursos. A UE pôde instruir ações no âmbito do desenvolvimento sustentável diante de suas parcerias estratégicas, elevando a discussão para o escopo da proteção dos recursos e do combate à degradação do meio marinho a fim de garantir interesses económicos e comerciais. Logo, o papel assumido pela UE como facilitador da cooperação e do diálogo em assuntos marítimos no Atlântico Sul reforçou moderadamente alguns elementos de sua *actorness*. Especialmente o poder civil e o normativo foram exercidos pela UE durante o desempenho deste papel ao influenciar comportamentos e moldar perspectivas das organizações e países sul-atlânticos através dos seus acordos de cooperação.

No período entre 2009 e 2012, a presença da UE no Atlântico Sul foi gradualmente ampliada, o que permitiu à organização assumir o papel de agente-arquiteto na segurança da região. As altas expectativas das instituições comunitárias em consolidar a UE como potência marítima internacional, assim como a sua experiência com a operação Atalanta serviram para aumentar o engajamento marítimo da organização em outras áreas, além de suas fronteiras. A visão marítima da UE para o Atlântico Sul permaneceu focada em assuntos de economia azul e desenvolvimento sustentável nesse período, porém com uma perspectiva de atuação geográfica expandida ao envolver diversas regiões (o GoG, o Sudeste Asiático e o Oceano Índico Ocidental) no contexto de seu Programa RMC. A natureza

das expectativas de organizações e países sul-atlânticos quanto ao papel da UE na região se deu de maneira um pouco diversa, resultando numa maior projeção de influência da UE sobre os países da costa africana ocidental, tais como Nigéria, os Camarões, o Gabão, a Guiné Equatorial, Congo e São Tomé, onde obteve maior abertura para sua presença. Já do outro lado do Atlântico, o Brasil crescia em termos de influência económica e política na região, assumindo uma posição mais cautelosa quanto à presença de atores extrarregionais.

Portanto, entre 2009 e 2012, a UE atuou no sentido de incentivar os agentes sul-atlânticos a criarem condições ‘adequadas’ para a segurança do domínio marítimo a partir de padrões europeus vinculados à PMI, a fim de assegurar o crescimento azul na região. Em outras palavras, a UE operou na arquitetura de segurança do Atlântico Sul por meio do seu apoio aos *players* locais quanto ao desenvolvimento de sistemas de informação policial, de pirataria e consciência marítima, de estrutura de vigilância marítima através da implementação de workshops, elevando assim a capacidade de ação local. Com o outro lado do Atlântico (i.e. Brasil) manteve-se um diálogo reforçado em questões de transporte e infraestrutura marítima.

Diante disso, no desempenho de seu papel de agente-arquiteto da segurança no Atlântico Sul, a UE contribuiu para o desenvolvimento de uma consciência situacional marítima e para o estabelecimento de uma base de dados criminal centralizada e acessível, impulsionando também a partilha intra-regional de informações e dados de segurança marítima na região. Para isso, a UE reforçou seus laços de cooperação com parceiros e apoiou a região a partir de recursos financeiros e técnicos. Sendo assim, a prática dos poderes civil e normativo foi novamente exercida durante o desempenho deste papel, no entanto, com um impacto maior para o desenvolvimento de sua *actorness* marítima. A União também criou oportunidades de ação ao impulsionar a aplicação de princípios europeus por meio das RUP e de sua estratégia específica para a bacia marítima do Atlântico. A UE atuou sob uma postura de orientador e instrutor de ações no âmbito da segurança marítima, mostrando autoridade nesses assuntos.

Já no período de 2013 a 2015, a UE avançou consideravelmente com a sua participação na segurança do Atlântico Sul ao assumir o papel de promotor da governança marítima. Nesse momento, a dimensão marítima de política externa da UE passou a ser orientada por uma estratégia de segurança marítima e por uma abordagem abrangente e holística. As expectativas das instituições comunitárias quanto ao papel da UE também foram elevadas à ideia de promovê-la como ator global estratégico de segurança marítima, resultando num envolvimento mais direto da União no Atlântico Sul. Já as expectativas de organizações e países sul-atlânticos mantiveram-se similares às do período

anterior. A UE conseguiu intensificar a sua presença no GoG através do programa CRIMGO enquanto do outro lado do Atlântico, a UE manteve uma presença mais moderada devido à postura dissuasória brasileira em relação aos atores extrarregionais e ao seu poder de influência na região.

Portanto, entre 2013 e 2015, a UE atuou de forma proativa na segurança do Atlântico Sul ao comprometer-se com um quadro de governança oceânica sustentável. Para isso, a UE intensificou esforços para aplicação dos princípios de uma PMI na região por meio do emprego estratégico do 'multilateralismo marítimo' e do reforço das normas internacionais da CNUDM. A organização se envolveu em atividades regulares de formação e capacitação de autoridades locais no âmbito estratégico, operacional e normativo e investiu em amplas iniciativas de pesquisa marinha, consolidando a sua presença em termos de *actorness* internacional.

No desempenho do papel de promotor da governança marítima no Atlântico Sul, a UE contribuiu para uma gestão mais coordenada, coletiva e sustentável do oceano, para o fortalecimento da Arquitetura de laoundé e de uma estrutura marítima normativa além de impulsionar uma conscientização mais forte sobre a importância da governança oceânica para a segurança na região, respondendo eficazmente às expectativas das organizações e países sul atlânticos, sobretudo dos africanos. A UE também teve um papel significativo no reforço das capacidades locais quanto à natureza operacional, estratégica e institucional de gestão de crises marítimas. Em termos de *actorness*, a adoção de uma estratégia para o GoG e do programa CRIMGO representaram maior autonomia da UE para a implementação de iniciativas políticas e tomada de decisões. Além do emprego dos poderes civil e normativo serem reforçados no contexto dos acordos de pesquisa marinha e do multilateralismo, a organização também projetou poder naval através de treinamentos e exercícios conjuntos com parceiros locais e exerceu *model power* ao servir-se como modelo de atração e emulação de comportamento para os princípios europeus de governança marítima.

Desde junho de 2016 até fevereiro de 2022, a UE agregou valor à estabilidade e segurança no Atlântico Sul ao assumir o papel de provisor de segurança marítima. Nesse momento, houve uma transformação na política externa marítima da UE ao desenvolver uma abordagem multilateral, integrada, multifaseada e multinível de segurança para alinhar as expectativas das instituições comunitárias (Comissão Europeia, o Conselho da UE, o Conselho Europeu e SEAE) quanto ao significativo posicionamento da União no cenário internacional. Já as percepções de organizações e países sul-atlânticos (UA, CEDEAO, CEEAC, Centro de Coordenação Inter-regional de laoundé Brasil, Cabo Verde, Camarões, África do Sul, Nigéria) favoreceram a presença da UE na região ao fortalecer a

sua imagem como parceiro credível para a segurança marítima. Ao mesmo tempo, a relativa perda de influência do Brasil na região favoreceu a abertura de espaço para o desempenho da UE neste papel.

Portanto, entre junho de 2016 e fevereiro de 2022, a UE atuou no sentido de preencher as lacunas da segurança regional ao promover um *upgrade* em suas políticas de governança marítima, na sua estratégia de multilateralismo e, especialmente, na sua presença naval no Atlântico Sul. Para isso, a UE investiu na capacitação local com maior enfoque nas autoridades de aplicação da lei e na guarda-costeira, ao perceber as lacunas que ainda existiam nesses âmbitos, fortalecendo a sua dimensão de capacidade de *actorness*. No âmbito do projeto GOGIN, a União restabeleceu iniciativas para alavancar o intercâmbio de informações e dados marítimos intra-regional através da plataforma Yaris, e investiu rigorosamente em uma diplomacia científica oceânica que se materializou através da formalização do Acordo de Belém com a África do Sul e o Brasil, e outros projetos bilaterais e multilaterais de inovação marinha. Por fim, a implementação de uma ferramenta de PCM promoveu maior envolvimento operacional da UE na região para a provisão da segurança marítima, evidenciando o uso de seu poder militar.

Diante disso, a UE no desempenho de seu papel de provisor de segurança no Atlântico Sul contribuiu para um quadro coordenado de respostas multilaterais entre os agentes sul-atlânticos, para o fortalecimento da guarda-costeira local, para a otimização da arquitetura de gestão de crises marítimas e para o reforço de uma ordem marítima regional. Em termos de *actorness*, o destaque do ‘multilateralismo marítimo’ e a transformação para uma abordagem integrada, multinível e multifaseada de política externa viabilizou maior reconhecimento externo da UE no Atlântico Sul. No desempenho deste papel, a organização aumentou a visibilidade e a projeção de poder naval ao implementar o projeto piloto da PMC no GoG.

Sendo assim, a presente tese tentou contribuir para uma melhor e maior compreensão do papel global da UE na segurança marítima do século XXI. A pesquisa complementou os estudos dedicados à PESC em contextos geográficos pouco analisados, como o Atlântico Sul. Além disso, ampliou a discussão da literatura de *actorness* internacional ao incorporar novos *insights* trazidos pelos principais debates de segurança marítima. O trabalho de investigação também se mostrou original e inovador para a comunidade epistêmica das RI ao apresentar uma discussão articulada entre os estudos de segurança marítima, de *actorness* internacional da UE e de segurança do Atlântico Sul. Por fim, a pesquisa adicionou valor à contribuição teórica dos estudos de *Role Theory* por analisar as multifacetadas perspectivas de *actorness* através do quadro de expectativas de comportamento de política externa e concepções de papel.

Por outro lado, a presente tese apresenta algumas limitações que poderão naturalmente gerar esforços no sentido de investigações futuras. O Atlântico Sul envolve uma ampla leque de países e, portanto, para esta pesquisa foram estrategicamente escolhidos alguns dos principais (Brasil, Cabo Verde, Camarões, África do Sul, Nigéria) com base nos destaques de cada período para a análise de suas percepções e comportamentos de política externa. Logo, outros países como Gabão, Togo, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe e Argentina poderão ser alvo de pesquisas futuras. Além disso, esta pesquisa focou em examinar as percepções de atores políticos para a compreensão do papel da UE e de seu desempenho de política externa. Contudo, há outras possíveis variáveis de análise como entrevistas, a quantidade de recursos militares e económicos e as visões de atores militares que poderão complementar o estudo destas percepções. Há também uma terceira via de investigação possível que expande o marco temporal desta pesquisa para envolver o fator de guerra na Ucrânia e a sua relação de impacto no papel de segurança marítima da UE. Nesta análise, poderia ainda ser abordada a criação da Bússola Estratégica pelo Conselho da UE, em março de 2022, para reforçar a segurança e a defesa da União ao longo da próxima década no que toca sobretudo à cooperação UE-OTAN e a sua *actorness* marítima.

BIBLIOGRAFIA

FONTES PRIMÁRIAS

Africa Maritime Safety & Security Agency. (n.d.). *Maritime Organisation for West and Central Africa (MOWCA)*. Disponível em https://amssa-net.translate.google/technical-cooperation/MOWCA.aspx?_x_tr_sch=http&_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt-BR&_x_tr_pto=wapp, acessado a 31 de julho de 2023.

African Union. (2009, October 16). *Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa*. Disponível em https://au.int/web/sites/default/files/documents/30853-doc-durban_resolution_1.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

African Union. (2010, April 6-7). *African Union Experts Workshop on Maritime Security and Safety*. Disponível em https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27460-wd-statement_by_the_au_chair.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

African Union. (2012). *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy*. UA Commission. Disponível em https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Brasil. (2021, 9 de novembro). *Discurso do Ministro das Relações Exteriores, Embaixador Carlos Alberto Franco França, no Diálogo de Alto Nível União Europeia-Brasil sobre Mudanças Climáticas, Biodiversidade e Desenvolvimento Sustentável*. Ministério das Relações Exteriores. Disponível em <https://www.gov.br/funag/pt-br/centrais-de-conteudo/politica-externa-brasileira/discurso-do-ministro-das-relacoes-exteriores-embaixador-carlos-alberto-franco-franca-no-dialogo-de-alto-nivel-uniao-europeia-brasil-sobre-mudancas-climaticas-biodiversidade-e-desenvolvimento-sustentavel>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Brasil. (2006, 31 de maio). *Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, por ocasião da visita do presidente da Comissão Europeia, José Manuel Durão Barroso*. Presidência da República Secretaria de Imprensa e Porta-Voz. Disponível em <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/luiz-inacio-lula-da-silva/discursos/1o-mandato/2006/31-05-2006-discurso-do-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-por-ocasio-da-visita-do-presidente-da-comissao-europeia-jose-manuel-durao-barroso>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Brasil. (2008, 17 de Dezembro). *Estratégia nacional de defesa*. Ministério da Defesa Nacional. Disponível em <http://livroaberto.ibict.br/handle/1/605>, acessado a 31 de maio de 2023.

Brasil. (2012). *Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa*. Ministério da Defesa Nacional. Disponível em https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/END-PNDa_Optimized.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Brasil. (2016). *Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa*. Ministério da Defesa Nacional. Disponível em https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/copy_of_pnd_e_end_2016.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Brasil. (2020). *Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa*. Ministério da Defesa Nacional. Disponível em https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congressonacional_22_07_2020.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

Brasil. (2023). *Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)*. Ministério da Defesa. Disponível em <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/zopacas>, acessado a 31 de julho de 2023.

Câmara dos Deputados (2012, 27 de novembro). *Conferência do Ministro da Defesa, Celso Amorim, na abertura do Seminário Estratégias de Defesa Nacional*. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/credn/noticias/conferencia-do-ministro-da-defesa-celso-amorim-na-abertura-do-seminario-estrategias-de-defesa-nacional>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2006, 07 de Junho). *Livro Verde - Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*. Volume II. Disponível em https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b2e1b06a-6ca9-4e24-ac15-60e1307f32e2.0006.03/DOC_1&format=PDF, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2007a, 30 de maio). *Para uma Parceria Estratégica UE-Brasil*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0281&from=EN>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2007b, 10 de outubro). *Uma política marítima integrada para a União Europeia*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575&from=PT>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2007c, 12 de setembro). *Estratégia para as Regiões Ultraperiféricas: Progressos Alcançados e Perspectivas Futuras*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0507:FIN:PT:PDF>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2007d, 24 de outubro). *Sobre o futuro das relações entre a União Europeia e a República de Cabo Verde*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0641&from=PT>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2008, 17 de outubro). *As regiões ultraperiféricas: um trunfo para a Europa*. Disponível em <http://www.cp-omr.eu/pt/wp-content/uploads/2012/02/COM-2008-642-PT1.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2009a, 24 de junho). *Parceria União Europeia - África Ligar a África e a Europa: reforçar a cooperação no sector do transporte*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0301:FIN:PT:PDF>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2009b, 15 de outubro). *Desenvolver a dimensão internacional da política marítima integrada da União Europeia*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0536&from=EN>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2009c, 15 de outubro). *Integração da vigilância marítima: Um ambiente comum de partilha da informação no domínio marítimo da UE*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0538&from=PT>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão das Comunidades Europeias. (2009d, 15 de outubro). *Relatório de Progresso sobre a Política Marítima Integrada da União Europeia*. Disponível em [https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2009/0540/COM_COM\(2009\)0540_PT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2009/0540/COM_COM(2009)0540_PT.pdf), acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão do Golfo da Guiné. (2021). *A Comissão do Golfo da Guiné*. Disponível em <https://cggrps.com/a-comissao-do-golfo-da-guine/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Comissão Europeia. (2006, 7 de junho). *Livro Verde*. Disponível em https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b2e1b06a-6ca9-4e24-ac15-60e1307f32e2.0006.03/DOC_1&format=PDF, acessado a 31 de maio de 2023.

Comissão Europeia. (2007, 4 de julho). *Presidente Lula na Comissão Europeia*. Disponível em https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP_07_1010, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão Europeia. (2010, 15 de Julho). *José Manuel Durão Barroso Presidente da Comissão Europeia Conferência de Imprensa da IV Cimeira UE-Brasil – Brasília, 14 de julho de 2010*. Disponível em https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/SPEECH_10_391, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão Europeia. (2011, 21 de novembro). *Desenvolver uma estratégia marítima para a Região Atlântica*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0782&from=PT>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão Europeia. (2012, 20 de junho). *As regiões ultraperiféricas da União Europeia: Parceria para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012DC0287&from=PT>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Comissão Europeia. (2013a, 11 de dezembro). *Abordagem global da UE em relação às crises e aos conflitos externos*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013JC0030&from=en>, acessado a 31 de maio de 2023.

Comissão Europeia. (2013b, 18 de dezembro). *Elementos para a resposta estratégica da UE aos desafios no Golfo da Guiné*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013JC0031&from=pt>, acessado a 31 de maio de 2023.

Comissão Europeia. (2014, 06 de Março). *Para um domínio marítimo global aberto e seguro: elementos para uma estratégia da União Europeia em prol da segurança dos mares*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014JC0009&from=PT>, acessado a 31 de maio de 2023.

Comissão Europeia. (2016, 10 de novembro). *Governança internacional dos oceanos: uma agenda para o futuro dos nossos oceanos*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016JC0049&from=EN>, acessado a 31 de maio de 2023.

Comissão Europeia. (2020, 23 de Março). *As regiões ultraperiféricas e a UE: uma parceria reforçada que dá frutos*. Disponível em https://ec.europa.eu/regional_policy/pt/newsroom/news/2020/03/23-03-2020-the-eu-s-outermost-regions-strengthened-partnership-bears-fruit, acessado a 15 de junho de 2023.

Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. (n.d.). *Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira*. Disponível em <https://www.marinha.mil.br/secirm/pt-br/leplac>, acessado a 31 de julho de 2023.

Conselho da União Europeia. (2014a, 17 de março). *A UE adota uma estratégia para o Golfo da Guiné*. [Press release]. Disponível em <https://www.consilium.europa.eu/media/28731/141592.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Conselho da União Europeia. (2014b, 24 de junho). *Estratégia de Segurança Marítima da EU*. Brussels. Disponível em <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11205-2014-INIT/pt/pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Conselho da União Europeia. (2007a, 4 de Julho). *Cimeira UE Brasil: Declaração Comum*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:r14021>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Conselho da União Europeia. (2007b, 19 de Novembro). *Futuro das relações entre a União Europeia e a República de Cabo Verde*. Disponível em <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15114-2007-INIT/pt/pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Conselho da União Europeia. (2008, 11 de Dezembro). *Relatório sobre a Execução da Estratégia Europeia de Segurança – Garantir a Segurança num Mundo em Mudança*. Disponível em https://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressdata/PT/reports/104638.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Conselho da União Europeia. (2018, 26 de junho). *Conclusões do Conselho sobre a revisão do Plano de Ação da Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia*. Disponível em <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10494-2018-INIT/pt/pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Conselho Europeu & Conselho da União Europeia. (2023, 11 de abril). *Acordo de Cotonu*. Disponível em <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/cotonou-agreement/>, acessado a 31 de julho de 2023.

Council of the European Union. (2003, December 8). *A secure Europe in a better world: European Security Strategy*. Brussels. Disponível em <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15895-2003-INIT/en/pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Council of the European Union. (2007, March 2). *EU Maritime Dimension Study*. Brussels. Disponível em https://www.eumonitor.nl/9353000/1/j4nvgs5kkg27kof_j9wik7m1c3gyxp/vih2dgd7noz4/f=/6794_07.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Council of the European Union. (2011, October 04). *V European Union - Brazil Summit Joint Statement Brussels*. [Press Release]. Disponível em

https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/124878.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Council of the European Union. (2014a, March 17). *Council conclusions on the Gulf of Guinea*. Disponível em <https://www.consilium.europa.eu/media/28736/141576.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Council of the European Union. (2014b, March 17). *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Disponível em https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/141582.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Council of the European Union. (2015, March 16). *Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*. Disponível em <https://www.consilium.europa.eu/media/21521/st07168en15.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Council of the European Union. (2017, June 19). *Conclusions of the Council on Global Maritime Security*. Disponível em <https://www.consilium.europa.eu/media/24000/st10238en17-conclusions-on-global-maritime-security.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Council of the European Union. (2018, June 26). *Maritime security: EU revises its action plan* [Press release]. Disponível em <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2018/06/26/maritime-security-eu-revises-its-action-plan/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Council of the European Union. (2019, November 19). *Council conclusions on Oceans and Seas*. Disponível em <https://www.consilium.europa.eu/media/41384/st14249-en19.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Council of the European Union. (2021a, January 25). *Council Conclusions launching the pilot case of the Coordinated Maritime Presences concept in the Gulf of Guinea*. Disponível em <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5387-2021-INIT/en/pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Council of the European Union. (2021b, June 22). *Council conclusions on maritime security*. Disponível em <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9946-2021-INIT/en/pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Council of the European Union. (2022, February 21). *Council Conclusions extending and enhancing the implementation of the Coordinated Maritime Presences Concept in the Gulf of Guinea*. Disponível em <https://www.consilium.europa.eu/media/54436/st06256-en22.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Economic Community of West African States. (2016). *ECOWAS Integrated Maritime Strategy*. Disponível em <https://edup.ecowas.int/allevents/categories/key-resources/eims/#:~:text=The%20EIMS%20is%20designed%20to,other%20regional%20mechanisms%20and%20neighbouring>, acessado a 31 de maio de 2023.

Economist Intelligence Unit. (2015). *The blue economy: Growth, opportunity and a sustainable ocean economy*. Disponível em https://impact.economist.com/perspectives/sites/default/files/images/Blue%20Economy_briefing%20paper_WOS2015.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Embaixada da República de Angola em Portugal. (2015, Novembro). *Segurança marítima tem apoio da Europa*. Disponível em <http://www.embaixadadeangola.pt/seguranca-maritima-tem-apoio-da-europa/>, acessado a 31 de maio de 2023.

EU International Ocean Governance Forum. (2021). *Setting the Course for a Sustainable Blue Planet: Recommendations for Enhancing EU Action*. Disponível em <https://3rd-iog-forum.fresh-thoughts.eu/wp-content/uploads/sites/89/2021/04/IOG-recommendations-2021-WEB.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

European Commission. (2012, September 13). *Blue Growth: opportunities for marine and maritime sustainable growth*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0494:FIN:EN:PDF>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

European Commission. (2014a, February 20). *EU-BRAZIL Fact Sheet: A Strategic Partnership*. Disponível em https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_14_122, acessado a 31 de maio de 2023.

European Commission. (2014b, May 23). *Speech: European Maritime Security Strategy: Moving Forward*. [Press Release]. Disponível em https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_14_408, acessado a 31 de maio de 2023.

European Commission. (2015a, June 11). *The EU-Latin America submarine cable: Boosting the connection between our continents*. Disponível em <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/news/eu-latin-america-submarine-cable-boosting-connection-between-our-continents>, acessado a 31 de maio de 2023.

European Commission. (2015b, 15 de outubro). *The EU and international ocean governance*. Maritime Affairs and Fisheries. Disponível em https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/eu-and-international-ocean-governance_en.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

European Commission. (2017). *A New Era of Blue Enlightenment*. Disponível em <https://atlantic-maritime-strategy.ec.europa.eu/en/news-and-events/events/archives/new-era-blue-enlightenment>, acessado a 31 de maio de 2023.

European Commission. (2020a, April 14). *All-Atlantic Ocean Research Alliance*. [Brochura]. All Atlantic Ocean. Disponível em https://ciencianomar.mctic.gov.br/wp-content/uploads/2020/04/All_Atlantic_Ocean_Research_Alliance-20nov19-Brochure-CGOA.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

European Commission. (2020b, June 23). *A new approach to the Atlantic maritime strategy – Atlantic action plan 2.0*. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0329&rid=1>, acessado a 15 de junho de 2023.

European Commission. (2021a). *Sea basins*. Oceans and Fisheries. Disponível em https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/ocean/sea-basins_pt, acessado a 15 de junho de 2023.

European Commission. (2021b). *Maritime Year: EU priorities and actions*. Disponível em https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport_en, acessado a 15 de junho de 2023.

European Commission. (2021c, February). *Blue bioeconomy and blue biotechnology*. Disponível em https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/ocean/blue-economy/blue-bioeconomy-and-blue-biotechnology_en, acessado a 15 de junho de 2023.

European Commission. (n.d.). *Visit by Carlos Moedas, Member of the EC, to Brazil*. Disponível em <https://audiovisual.ec.europa.eu/en/reportage/P-029509>, acessado a 31 de julho de 2023.

European Council. (2004, June 17-18). *Headline Goal 2010*. Disponível em https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/sede110705headlinegoal2010_/sede110705headlinegoal2010_en.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

European Council & Council of the European Union. (2017, 19 June). *Global maritime security: Council adopts conclusions*. [Press release]. Disponível em <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/06/19/conclusions-maritime-security/>, acessado a 31 de maio de 2023.

European Council of Foreign Relations. (n.d.). *Mapping African Regional Cooperation*. Disponível em <https://ecfr.eu/special/african-cooperation/gulf-of-guinea-commission/>, acessado a 31 de julho de 2023.

European Environment Agency. (2008). *EN15 Accidental oil spills from marine shipping*. Copenhagen: European Union. Disponível em <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/en15-accidental-oil-spills-from/en15-accidental-oil-spills-from>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

European Environmental Agency. (2021). *O lixo nos nossos mares*. Disponível em <https://www.eea.europa.eu/pt/sinais-da-aea/sinais-2014/em-analise/o-lixo-nos-nossos-mares>, acessado a 15 de junho de 2023.

European Monitoring Centre for Drugs & Europol. (2022). *Europe and the global cocaine trade*. Disponível em https://www.emcdda.europa-eu.translate.google.com/publications/eu-drug-markets/cocaine/europe-and-global-cocaine-trade_en?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt-BR&_x_tr_pto=wapp, acessado a 15 de junho de 2023.

European Union. (2015). *EU Trust Fund Action Document for operational committee decisions*. Disponível em https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/default/files/annex_ii_t05-eutf-sah-reg-03_gg19lkv.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

European Union. (n.d.). *Concept & Objectives*. Atlantos. Disponível em <https://atlantos-h2020.eu/project-information/conceptobjectives/index.html>, acessado a 31 de julho de 2023.

European Union & Expertise France. (2016, March 01). *EU CRIMGO Project: Towards a safer Gulf of Guinea*. Disponível em https://issuu.com/criticalmaritimeroutes/docs/crimgo-leaflet_en_fr, acessado a 31 de maio de 2023.

European Union & Expertise France. (n.d.). *Mission and Objectives*. Disponível em <https://www.gogin.eu/en/mission-and-objectives/>, acessado a 31 de julho de 2023.

European Union & Government of the Republic of Cabo Verde. (2018, November 22). *Cooperation Arrangement between the European Commission and the Government of the Republic of Cabo Verde on marine research and innovation cooperation*. Disponível em https://allatlanticocean.org/uploads/ficheiro_Cooperation_Arrangement_EC_Cabo_Verde_Marine_Research_Innovation_Cooperation.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

European Union & Ministerio de Ciencia, Tecnología y Innovación Productiva. (2018, April 18). *Administrative Arrangement between the European Commission and the Ministry of Science Technology and Productive Innovation of Argentina on marine research and cooperation*. Disponível em https://allatlanticocean.org/uploads/ficheiro_Administrative_Arrangement_EC_Argentina_Marine_Research_Innovation_Cooperation.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

European Union & Royal United Services Institute. (2018, September 18). *EU Maritime Security Programming: A mapping and technical review of past and present EU initiatives* (Report No IFS/2014/353-303). European Commission. Disponível em <https://drive.google.com/file/d/14rZ8P9q5Hry11ii4QDkhBca5hDdcckzs/view>, acessado a 31 de maio de 2023.

European Union & Royal United Services Institute. (n.d.). *CRIMGO*. Disponível em <https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/crimgo/>, acessado a 31 de julho de 2023.

European Union External Action. (2014, October). *Regional Maritime Security Capacity Building Mission in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean (EUCAP Nestor)*. Common Security and Defence Policy. Disponível em https://eeas.europa.eu/archives/csdp/missions-and-operations/eucap-nestor/documents/factsheet_eucap_nestor_en.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

European Union External Action Service. (2016, August 18). *A Global Strategy for the European Union's Foreign and Security Policy*. Brussels: European Union Global Strategy. Disponível em https://europa.eu/globalstrategy/sites/globalstrategy/files/regions/files/eugs_review_web_0.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

European Union External Action. (2019, janeiro 07). *EU Support to ECOWAS Regional Peace, Security and Stability Mandate (EU-ECOWAS PSS)*. Disponível em [https://www.eeas.europa.eu/node/56207_en#:~:text=PRINT-,EU%20Support%20to%20ECOWAS%20Regional%20Peace%2C%20Security%20and,Mandate%20\(EU%2D%20ECOWAS%20PSS\)&text=The%20Overall%20Objective%20of%20the,to%20ensure%20conditions%20of%20development](https://www.eeas.europa.eu/node/56207_en#:~:text=PRINT-,EU%20Support%20to%20ECOWAS%20Regional%20Peace%2C%20Security%20and,Mandate%20(EU%2D%20ECOWAS%20PSS)&text=The%20Overall%20Objective%20of%20the,to%20ensure%20conditions%20of%20development), acessado a 15 de junho de 2023.

European Union External Action Service. (2021a, January 27). *Why the EU needs to be a global maritime security provider*. Disponível em https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en/92123/Why%20the%20EU%20needs%20to%20be%20a%20global%20maritime%20security%20provider, acessado a 15 de junho de 2023.

European Union External Action Service. (2021b, March 12). *Maritime Security: Coordinated Maritime Presences*. Disponível em https://www.eeas.europa.eu/eeas/coordinated-maritime-presences_en, acessado a 15 de junho de 2023.

European Union External Action Service. (2022, July 28). *Maritime Diplomacy: How Coordinated Maritime Presences serves EU interest Global*. Dryad Global. Disponível em

<https://channel16.dryadglobal.com/maritime-diplomacy-how-coordinated-maritime-presences-serves-eu-interest-globally>, acessado a 15 de junho de 2023.

Eurostat. (2023, May 31). *Energy production and imports*. Disponível em https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Energy_production_and_imports, acessado a 31 de julho de 2023.

Falkland Islands Government. (2023). *Falkland Islands Fisheries Department*. Disponível em <https://www.falklands.gov.fk/fisheries/>, acessado a 31 de julho de 2023.

Federal Republic of Nigeria. (2019, December). *National Security Strategy*. Disponível em <https://ctc.gov.ng/wp-content/uploads/2020/03/ONSA-UPDATED.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2018). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2018: Meeting the sustainable development goals*. Disponível em <https://www.fao.org/3/i9540en/i9540EN.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2020). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2020: Sustainability in Action*. Disponível em <https://doi.org/10.4060/ca9229en>, acessado a 15 de junho de 2023.

Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2021). *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing*. Disponível em <http://www.fao.org/iuu-fishing/en/>, acessado a

Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2022). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022*. Disponível em <https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/status-of-fishery-resources.html>, acessado a 15 de junho de 2023.

Food and Agriculture Organization of the United Nation. (2023). *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing*. Disponível em <https://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/en/>, acessado a 31 de julho de 2023.

Geneva Environment Network. (2021, July 15). *Global Response to Overfishing*. Disponível em <https://www.genevaenvironmentnetwork.org/resources/updates/overfishing/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Geo-Ocean. (2022, March 25). *Deep-sea mineral resources*. Disponível em <https://www.geo-ocean.fr/en/Expertise/Appui-a-la-Puissance-Publique/Les-ressources-minerales-grand-fond>, acessado a 15 de junho de 2023.

Ghana Maritime Authority. (2011). *Regulating the Maritime Industry*. Disponível em <https://www.ghanamaritime.org/uploads/Report%20On%20The%20Ghana%20Maritime%20Authority%202011.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Government of Chile. (2015, October 06). *Our Ocean 2015 Initiatives*. Disponível em <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/248350.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Governo de Cabo Verde. (2008, 23 de Outubro). *Parceria Especial Cabo Verde - UE: Quadro Orientador para a Implementação*. Disponível em

<https://www.yumpu.com/pt/document/read/13640335/parceria-especial-com-a-ue-governo-de-cabo-verde>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Governo de Cabo Verde. (2007a, 26 de Outubro). *Parceria Especial com a União Europeia: “Uma vitória que prestigia o País”*. [Comunicado à imprensa]. Disponível em <https://www.governo.cv/parceria-especial-com-a-uniao-europeia-uma-vitoria-que-prestigia-o-pais/>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Governo de Cabo Verde. (2007b, 20 de Novembro). *Parceria especial Cabo Verde/União Europeia é uma vitória de todos os cabo-verdianos: afirma PM*. [Comunicado à imprensa]. Disponível em <https://www.governo.cv/parceria-especial-cabo-verde-uniao-europeia-e-uma-vitoria-de-todos-os-cabo-verdianos-afirma-pm/>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

International Chamber of Shipping. (2021). *Shipping and world trade: driving prosperity*. Disponível em <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-driving-prosperity/>, acessado a 15 de junho de 2023.

International Coral Reef Initiative. (2021). *Brazil*. Disponível em <https://icriforum.org/members/brazil/>, acessado a 15 de junho de 2023.

International Energy Agency (2018). *Offshore Energy Outlook*. Disponível em https://iea.blob.core.windows.net/assets/f4694056-8223-4b14-b688-164d6407bf03/WEO_2018_Special_Report_Offshore_Energy_Outlook.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

International Energy Agency. (2022). *World Energy Outlook 2022*. Disponível em <https://iea.blob.core.windows.net/assets/c282400e-00b0-4edf-9a8e-6f2ca6536ec8/WorldEnergyOutlook2022.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

International Maritime Bureau. (2019, October 14). *Piracy and Armed Robbery against Ships: Report for the period 1 July-September 2019*. Disponível em <https://www.icc-ccs.org/index.php/1282-maritime-piracy-incidents-down-in-q3-yet-gulf-of-guinea-remains-a-hot-spot>, acessado a 15 de junho de 2023.

International Maritime Bureau. (2023, January). *Piracy and Armed Robbery against Ships: Report for the period 1 January – 31 December 2022*. Disponível em <https://www.icc-ccs.org/reports/2022%20Annual%20IMB%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Report.pdf>, acessado a 31 de julho de 2023.

International Union for Conservation of Nature. (2021, November). *Marine Plastic Pollution*. Disponível em https://www.iucn.org/sites/default/files/2022-04/marine_plastic_pollution_issues_brief_nov21.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

Interpol. (2021, April 26). *Operation 30 Days at Sea 3.0 reveals 1,600 marine pollution offences worldwide*. Disponível em <https://www.interpol.int/News-and-Events/News/2021/Operation-30-Days-at-Sea-3.0-reveals-1-600-marine-pollution-offences-worldwide>, acessado a

Interregional Coordination Centre. (2023). *Yaounde Architecture*. Disponível em https://icc-gog.org/?page_id=1575, acessado a 31 de julho de 2023.

Ministério das Relações Exteriores. (2013, Janeiro 15). *Intervenção do Ministro da Defesa, Celso Amorim, na VII Reunião Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)*. Disponível em https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/2013/pronunciamentos/discurso_ministro/zopacas.pdf, acessado a 31 de julho de 2023

Ministry of Science, Technology and Innovation & European Commission. (2015, November 16-17). *High Level Meeting: EU-Brazil Atlantic Ocean Research Cooperation*. Disponível em <https://atlantosh2020.eu/events/the-eu-brazil-atlantic-ocean-research-cooperation/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). (2016, April 27). *The Ocean Economy in 2030*. Disponível em https://read.oecd-ilibrary.org/economics/the-ocean-economy-in-2030_9789264251724-en#page1, acessado a 31 de maio de 2023.

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). (2020, September 8). *Sustainable Ocean for All: Harnessing the Benefits of Sustainable Ocean Economies for Developing Countries*. The Development Dimension OECD Publishing, Paris. Disponível em <https://doi.org/10.1787/bede6513-en>, acessado a 15 de junho de 2023.

Parlamento Europeu. (2007, 11 de Dezembro). *Segunda Cimeira UE-África (Lisboa, 8 e 9 de Dezembro de 2007) (debate)*. Disponível em https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/CRE-6-2007-12-11-ITM-016_PT.html, acessado a 31 de maio de 2023.

Parlamento Europeu. (2008, 30 de Setembro). *Entrevista com Gertrude Mongella, Presidente do Parlamento Pan-Africano*. Disponível em <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+IM-PRESS+20080707FCS33570+0+DOC+XML+V0//PT>, acessado a 31 de maio de 2023.

Parlamento Europeu. (2022, March). *Política marítima integrada da União Europeia*. Disponível em <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/121/politica-maritima-integrada-da-uniao-europeia>, acessado a 15 de junho de 2023.

Patil, P.G., Virdin, J., Diez, S.M., Roberts, J., Singh, A. (2016). *Toward A Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean; An Overview*. *The World Bank*. Washington D.C. Disponível em <https://documents1.worldbank.org/curated/en/965641473449861013/pdf/AUS16344-REVISED-v1-BlueEconomy-FullReport-Oct3.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Republic of Ghana. (n.d.). *Overview of Monitoring, Control and Surveillance Division (Mcs) of the Fisheries Commission*. Ministry of Food and Agriculture. Disponível em <https://mofa.gov.gh/site/media-centre/agricultural-articles/322-overview-of-monitoring-control-and-surveillance-division-mcs-of-the-fisheries-commission>, acessado a 31 de julho de 2023.

Republic of South Africa. (2018, February 19). *Minister Naledi Pandor: Debate on State of the Nation Address*. Disponível em <https://www.gov.za/speeches/minister-naledi-pandor-debate-state-nation-address-19-feb-2018-0000>, acessado a 31 de maio de 2023.

Republique du Cameroun. (2013, June 24). *Discours du Président du Cameroun, M. Paul Biya, lors de la cérémonie d'ouverture du Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, le 24 juin 2013, à Yaoundé*. Disponível em https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-discours_president_du_cameroun_ouverture.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Silva, L.I.L da. (2007, 04 Julho). *Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante a Sessão Plenária da Cimeira Empresarial Brasil-União Europeia*. Governo Federal Brasileiro. Disponível em <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/luiz-inacio-lula-da-silva/discursos/2o-mandato/2007/04-07-2007-discurso-do-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-durante-a-sessao-plenaria-da-cimeira-empresarial-brasil-uniao-europeia/@@download/file/04-07-2007%20-%20Discurso%20do%20Presidente%20da%20Republica-%20Luiz%20Inacio%20Lula%20da%20Silva-%20durante%20a%20Sessao%20Plenaria%20da%20Cimeira%20Empresarial%20Brasil-Uniao%20Europeia.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Silva, L.I.L da. (2010, fevereiro 23). *XXI Cúpula do Grupo do Rio e II Cúpula da América Latina e do Caribe (CALC)* - Cancún. Ministério das Relações Exteriores do Brasil. Disponível em <https://www.gov.br/mre/pt-br/arquivos/documentos/resenhas-de-politica-externa-do-brasil/resenha106-1-2010.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Statista (2021). *Distribution of onshore and offshore crude oil production worldwide from 2005 to 2025*. Disponível em <https://www.statista.com/statistics/624138/distribution-of-crude-oil-production-worldwide-onshore-and-offshore/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Statista. (2022, August 05). *Leading countries in production of petroleum and other liquids in Latin America and the Caribbean in 2021*. Disponível em <https://www.statista.com/statistics/890107/latin-america-oil-production-leading/>, acessado a 15 de junho de 2023.

The World Bank. (2020a, June 08). *Africa Program for Fisheries*. Disponível em <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-program-for-fisheries#2>, acessado a 15 de junho de 2023.

The World Bank. (2020b). *Total fisheries production (metric tons) - Brazil, Argentina, Venezuela, RB, Suriname, Guyana*. Disponível em <https://data.worldbank.org/indicator/ER.FSH.PROD.MT?locations=BR-AR-VE-SR-GY>, acessado a 15 de junho de 2023.

The World Bank. (2021). *Blue Economy*. Disponível em <https://www.worldbank.org/en/topic/oceans-fisheries-and-coastal-economies>, acessado a 15 de junho de 2023.

Tribunal de Contas Europeu. (2022). *Ação da UE para combater a pesca ilegal*. (Report No. 20). Disponível em https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR22_20/SR_Illegal_fishing_PT.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

Unesco. (2019, September 04). *Oceans are the real lung of the planet, says researcher*. Disponível em <https://en.unesco.org/news/oceans-are-real-lung-planet-says-researcher>, acessado a 15 de junho de 2023.

União Africana. (2016, 15 de Outubro). *Carta sobre a Proteção, Segurança Marítima e o Desenvolvimento em África (Carta de Lomé)*. Disponível em https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-0060_-_lome_charter_p.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

União Africana & União Europeia. (2007, 09 de Dezembro). *Parceria Estratégica África-UE: Estratégia Conjunta África-UE*. Disponível em <https://www.africa-eu-partnership.org/en>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

União Europeia, África do Sul, Brasil. (2017, 13 de julho). *Declaração de Belém sobre Cooperação Atlântica em Pesquisa e Inovação*. Disponível em https://www.oceanoazulfoundation.org/wp-content/uploads/2017/07/belem_statement_2017_pt.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

União Europeia & Expertise France. (2020, 12 de janeiro). *Treinamento de resposta a crises, Cabo Verde*. EU Gulf of Guinea Interregional Network. Disponível em <https://www.gogin.eu/en/project-news/crisis-response-training-cape-verde/>, acessado a 15 de junho de 2023.

União Europeia & Royal United Services Institute. (n.d.). *Rede Inter-regional do Golfo da Guiné (2016-2021)*. Disponível em <https://criticalmaritimeroutes.eu/pt-pt/projects/gogin/>, acessado a 31 de julho de 2023.

Union Africaine. (2013, June 25). *Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain*. Disponível em https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-declaration_of_the_heads_of_state_and_government_on_maritime_safety_and_security.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

United Nations. (1998). *The United Nations Convention on the Law of the Sea*. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. Disponível em https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm, acessado a 15 de junho de 2023.

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Disponível em https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

United Nations. (2020). *United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Overview and full text*. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. Disponível em https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm, acessado a 15 de junho de 2023.

United Nations. (2022). *Capacity-Building*. Disponível em <https://www.un.org/en/academic-impact/capacity-building>, acessado a 15 de junho de 2023.

United Nations. (2023). *Oceans and Seas*. Department of Economic and Social Affairs. Disponível em <https://sdgs.un.org/topics/oceans-and-seas#:~:text=Three%2Dquarters%20of%20the%20Earth's,trade%20moves%20by%20marine%20transport>, acessado a 31 de julho de 2023.

United Nations Convention on the Law of the Sea. (1982). *High Seas, Article 101*. Disponível em https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm#:~:text=The%20acts%20of%20piracy%2C%20as,a%20private%20ship%20or%20aircraft, acessado a 31 de maio de 2023.

United Nations Environment Programme. (2006). *The State of the Marine Environment: Trends and processes*. Disponível em

https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/12469/global_soe_trends.pdf?sequence=1&isAllowed=y, acessado a 31 de janeiro de 2023.

United Nations Office on Drugs and Crime. (2019, May 17). *West Africa loses \$2.3 billion to Maritime Crime in Three Years as Nigeria, UNODC rally multi-national efforts to thwart Piracy in the Gulf of Guinea*. Disponível em <https://www.unodc.org/nigeria/en/press/west-africa-loses-2-3-billion-to-maritime-crime-in-three-years-as-nigeria-unodc-rally-multi-national-efforts-to-thwart-piracy-in-the-gulf-of-guinea.html>, acessado a 15 de junho de 2023.

United Nations Office on Drugs and Crimes. (2020, June). *World Drug Report 2020*. Disponível em https://wdr.unodc.org/wdr2020/field/WDR20_BOOKLET_1.pdf, acessado a

U.S. Energy Information Administration. (2020a, June 25). *Nigeria*. Disponível em <https://www.eia.gov/international/analysis/country/NGA>, acessado a 15 de junho de 2023.

U.S. Energy Information Administration. (2020b, November 30). *Venezuela*. Disponível em <https://www.eia.gov/international/analysis/country/VEN>, acessado a 15 de junho de 2023.

U.S. Energy Information Administration. (2021, June 14). *Brazil*. Disponível em <https://www.eia.gov/international/analysis/country/BRA>, acessado a 15 de junho de 2023.

U.S. Geological Survey. (2022, April 21). *Deep-ocean polymetallic nodules and cobalt-rich ferromanganese crusts in the global ocean: New sources for critical metals*. U.S. Department of the Interior. Disponível em <https://www.usgs.gov/publications/deep-ocean-polymetallic-nodules-and-cobalt-rich-ferromanganese-crusts-global-ocean-new>, acessado a 15 de junho de 2023.

World Economic Forum. (2018, July 13). *90% of fish stocks are used up – fisheries subsidies must stop emptying the ocean*. Disponível em <https://www.weforum.org/agenda/2018/07/fish-stocks-are-used-up-fisheries-subsidies-must-stop/>, acessado a 31 de maio de 2023.

World Wildlife Fund. (2021). *Overfishing*. Disponível em <https://www.worldwildlife.org/threats/overfishing>, acessado a 15 de junho de 2023.

FONTES SECUNDÁRIAS

Artigos Científicos

Abdenur, A. E., Mattheis, F., & Seabra, P. (2016). An ocean for the Global South: Brazil and the zone of peace and cooperation in the South Atlantic. *Cambridge Review of International Affairs*, 29(3), 1112–1131. Disponível em <https://doi.org/10.1080/09557571.2016.1230592>, acessado a 31 de maio de 2023.

Adam, I., Walker, T. R., Bezerra, J. C. & Clayton, A. (2020). Policies to reduce single-use plastic marine pollution in West Africa. *Marine Policy*, 116, 01-10. Disponível em <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103928>, acessado a 15 de junho de 2023.

Aggestam, L. (2008). Ethical Power Europe. *International Affairs*, 84(1), 1–11.

Agogué, M.; Ystrom, A & Le Masson, P. (2013). Rethinking the Role of Intermediaries as an Architect of Collective Exploration and Creation of Knowledge in Open Innovation. *International Journal of Innovation*

Management, 17(2), 1-24. Disponível em doi 10.1142/S1363919613500072, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Akbaba, S. (2009). Measuring EU Actorness through CFSP and ESDP: Civilian Power EU. *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*, 8(2), p.1-28. Disponível em <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/16/2220/23054.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Akhimien, N. G. & Isiwale A. J. (2017). Architect's role in Rural Community Development *Journal of Engineering and Architecture*, 5(1), 1-13. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/328074674_Architect%27s_role_in_Rural_Community_Development, acessado a 31 de maio de 2023.

Alharahsheh, H. H. & Pius, A. (2020). A Review of key paradigms: positivism VS interpretivism. *Global Academic Journal of Humanities and Social Sciences*, 2(3), 39-43. Disponível em doi: 10.36348/gajhss.2020.v02i03.001, acessado a 15 de junho de 2023.

Allen, D. & Smith, M. (1990). Western Europe's Presence in the Contemporary International Arena. *Review of International Studies*, 16 (1), 19-37. Disponível em <https://www.jstor.org/stable/20097206>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Almeida, E. C. & Bernardino, L. M. B. (2013). A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Organizações interzonais para a perseguição da segurança marítima na Bacia Meridional Atlântica. *Revista Militar*, 2532, 43-61. Disponível em https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/16443/1/RM797_A%20Comiss%c3%a3o%20do%20Golfo%20da%20Guin%c3%a9%20e%20a%20Zona%20de%20Paz%20e%20Cooperacao%20do%20Atlantico%20Sul.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Anozie, C., Umahi, T., Onuoha, G., Nwafor, N. & Alozie, O. J. (2019) Ocean governance, integrated maritime security and its impact in the Gulf of Guinea: a lesson for Nigeria's maritime sector and economy. *Africa Review*, 11 (2), 190-207. Disponível em doi: 10.1080/09744053.2019.1631640, acessado a 15 de junho de 2023.

Baker, Michael L. (2011). Toward an African Maritime Economy: Empowering the African Union to Revolutionise the African Maritime Sector. *Naval War College Review*, 64(2), 39-62. Disponível em <https://www.jstor.org/stable/10.2307/26397199>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Barbé, E.; Herranz-Surrallés, A. & Natorski, M. (2015).Contending metaphors of the European Union as a global actor: Norms and power in the European discourse on multilateralism. *Journal of Language and Politics*, 14 (1), 18-40. Disponível em <https://doi.org/10.1075/jlp.14.1.02bar>, acessado a 31 de maio de 2023.

Barrios, C. (2013). Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore. *European Union Institute for Security Studies*, 20, 1-4. Disponível em https://ciaotest.cc.columbia.edu/pbei/weu/0029434/f_0029434_23884.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Beckett, C., & Wall, M. (1985). Role of the clinical facilitator. *Nurse Education Today*, 5(6), 259–262. Disponível em doi:10.1016/0260-6917(85)90057-7, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Belhabib D., Sumaila U.R., Lam V.W.Y., Zeller D., Le Billon P., Abou Kane E. (2015). Euros vs. Yuan: Comparing European and Chinese Fishing Access in West Africa. *PLoS ONE*, 10 (3), 0118351. Disponível em <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0118351>, acessado a 31 de maio de 2023.

Bernardino, L. M. B. (2015). A Estratégia Marítima Integrada de África 2050 - Uma Nova Dimensão para a Segurança Marítima Africana. *Revista Militar*, 2560, 435-463. Disponível em <https://www.revistamilitar.pt/artigopdf/1024>, acessado a 31 de maio de 2023.

Bigatti, G. & Signorelli, J. (2018). Marine invertebrate biodiversity from the Argentine Sea, South Western Atlantic. *Zookeys*, (791), 47-70. Disponível em doi: 10.3897/zookeys.791.22587, acessado a 31 de maio de 2023.

Booth, K. (1977). Roles, Objectives and Tasks: An Inventory of the Functions of Navies. *Naval War College Review*, 30(3), 83-97. Disponível em <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol30/iss3/10>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Brandão, A. P. (2016). European Union Security Actorness: The Comprehensive Approach Hampered by Policy Differentiation. *Nação e Defesa*, (144), 103-131. Disponível em <http://www.idn.gov.pt/index.php?mod=1321&cod=147#sthash.dCGsiO2T.dpbs>, acessado a 31 de maio de 2023.

Brits, P. & Nel, M. (2018): African maritime security and the Lomé Charter: Reality or dream?. *African Security Review*, 1-19. Disponível em doi: 10.1080/10246029.2018.1546599, acessado a 31 de maio de 2023.

Brooks, C. F. (2015). Role, Power, Ritual, and Resistance: A Critical Discourse Analysis of College Classroom Talk. *Western Journal of Communication*. 1-22. Disponível em doi: 10.1080/10570314.2015.1098723, acessado a 31 de maio de 2023.

Brozoski, F. P. de C. & Padula, R. (2016). A Geopolítica dos Mares como Fator Estratégico para a Integração na América do Sul. *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, 5 (10), 95-113.

Buarque, D. (2021). Upside-down diplomacy – foreign perceptions about Bolsonaro’s intentions and initial transformations of Brazil’s foreign policy and status. *Third World Quarterly*, 43 (10), 2450-2466. Disponível em <https://doi.org/10.1080/01436597.2022.2098103>, acessado a 15 de junho de 2023.

Bueger, C (2015). What is Maritime Security?. *Marine Policy*, 53, 159-164. Disponível em <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>, acessado a 31 de maio de 2023.

Bueger, C. & Edmunds, E. (2017). Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, 93 (6), 1293–1311. Disponível em doi: 10.1093/ia/iix174, acessado a 31 de maio de 2023.

Bull, H. (1982). Civilian Power Europe: A Contradiction in Terms?. *Journal of Common Market Studies*, 21(2), 149–64.

Cabrita, C. J. da P. (2017). Maritime security strategy and the EU global strategy : thinking globally?. *Lusíada Política Internacional e Segurança*, 15, 09-30. Disponível em

http://dspace.lis.ulsiada.pt/bitstream/11067/3787/1/lpis_15_1.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Chatin, M. (2016). Brazil: analysis of a rising soft power. *Journal of Political Power*, 9(3), 369-393. Disponível em doi: 10.1080/2158379X.2016.1232286, acessado a 31 de maio de 2023.

Clark, I. (2009). *Legitimacy in International Society*. Oxford: Oxford University Press. Disponível em doi: 10.1007/s11615-008-0129-7, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Collier, D. (2011). Understanding Process Tracing. *Political Science and Politics*, 44(4), 823-830. Disponível em doi:10.1017/S1049096511001429, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Combs, G. & Freedman, J. (2016). Narrative Therapy's Relational Understanding of Identity. *Family Process*, 55, 211-224. Disponível em <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/famp.12216>, acessado a 31 de maio de 2023.

Côrte-Real, J. (2022). Maritime Security in the Gulf of Guinea, threats, and challenges. *Negócios Estrangeiros*, 22, 61-72. Disponível em https://idi.mne.gov.pt/images/Revista_NE/PDF/n%C2%BA22_Oceanos/RNegociosEstrangeiros_5_Maritime_Security_in_the.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

Diez, T. (2005). Constructing the Self and Changing Others: Reconsidering Normative Power Europe. *Millennium*, 33(3), 613-636.

Diez, T., Stetter, S., & Albert, M. (2006). The European Union and Border Conflicts: The Transformative Power of Integration. *International Organization*, 60, 563-593. Disponível em doi:10.1017/S0020818306060218, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Dodds, K. (2012). The Falkland Islands as a 'Strategic Gateway'. *The RUSI Journal*, 157 (6), 18-25. Disponível em doi:10.1080/03071847.2012.750882, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Doumbouya A., Camara O.T., Mamie J., Intchama J.F., Jarra A., Ceesay S., Guèye A., Ndiaye D., Beibou E., Padilla A. & Belhabib D. (2017). Assessing the Effectiveness of Monitoring Control and Surveillance of Illegal Fishing: The Case of West Africa. *Frontiers in Marine Science*, 4 (50), 01-10. Disponível em doi: 10.3389/fmars.2017.00050, acessado a 31 de maio de 2023.

Feodrippe, R. C. O. (2019). Governança e Segurança Marítima no Atlântico Sul: Perspectivas e Comparações a partir da União Europeia e dos Países do Mercosul. *Revista do Programa de Direito da União Europeia*, (10), 155-166.

Fernandes, D. (2020). A Insegurança Marítima na África Subsariana e os seus Reflexos na Economia dos Estados. *Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, 9(18), 204-227.

Ferreira-Pereira, L. C. (2005). A Europa da Defesa: O Fim do Limbo. *IDN-Revista Nação e Defesa*, 3 (110), 87-127. Disponível em https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1242/1/NeD110_LauraCFerreiraPereira.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Ferreira-Pereira, L. C. (2008). The Common Foreign and Security Policy of the European Union: The Anatomy of a Novel Process. *Cena Internacional*, 10 (2), 37-54.

Ferreira-Pereira, L. C. (2015). The European Union's Partnership Policy towards Brazil: More than Meets the Eye. *Cambridge Review of International Affairs*, 29 (1), 55-77. Disponível em <https://doi.org/10.1080/09557571.2015.1103973>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Figueiredo, M. Q. & Silva, M. V. M (2022). Obangame Express - Uma "Ponte Estratégica" para o Golfo da Guiné. *Revista Escola de Guerra Naval*, 28 (2), 405-435. Disponível em <https://www.revistadaegn.com.br/index.php/revistadaegn/article/view/1060/989>, acessado a 15 de junho de 2023.

Formela, K.; Neumann, T & Weintrit, A. (2019). Overview of Definitions of Maritime Safety, Safety at Sea, Navigational Safety and Safety in General. *TransNav the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 13(2), 285-290. Disponível em doi: 10.12716/1001.13.02.03, acessado a 15 de junho de 2023.

França, N.P.C de (2017). Strategic Partnership European Union-Brazil: 10 years of Common Priorities. *Direito Internacional e Globalização Econômica (DIGE)*, 2(2), 55-69. Disponível em <https://revistas.pucsp.br/index.php/DIGE/article/view/35171/24031>, acessado a 31 de maio de 2023.

Freire, M. R. & Simão, L. (2013). The EU's security actorness: the case of EUMM in Georgia. *European Security*, 22(4), 1-14. Disponível em <https://doi.org/10.1080/09662839.2013.808191>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Germond, B. (2011). The EU's security and the sea: defining a maritime security strategy. *European Security*, 20(4), 563-584. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1080/09662839.2011.635648>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Germond, B. (2014). The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy*, 54: 137-142. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.013>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Germond, B., & Germond-Duret, C. (2016). Ocean governance and maritime security in a peaceful environment: The case of the European Union. *Marine Policy*, 66, 124-131. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2016.01.010>, acessado a 31 de maio de 2023.

Germond, B., & Smith, M. E. (2009). Re-Thinking European Security Interests and the ESDP: Explaining the EU's Anti-Piracy Operation. *Contemporary Security Policy*, 30(3), 573-593. Disponível em doi: 10.1080/13523260903327741, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Ginsberg, R. H (1999). Conceptualizing the European Union as an International Actor: Narrowing the Theoretical Capability-Expectations Gap. *Journal of Common Market Studies*, 37(3), 429-54. Disponível em <https://doi.org/10.1111/1468-5965.00172>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Goulielmos, A. M. (2001). Maritime safety: facts and proposals for the European OPA. *Disaster Prevention and Management*, 10(4), 278-285. Disponível em doi: 10.1108/09653560110403296, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Gray, C. S. (1994). Sea Power: The Great Enabler. *Naval War College Review*, 47(1), Art. 3, 18-27. Disponível em <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol47/iss1/3>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Greidanus, H.; Alvarez, M.; Eriksen, T.; Argentieri, P.; Cokacar, T.; Pesaresi, A.; Falchetti, S.; Nappo, D.; Mazzarella, F. & Alessandrini, A. (2013). Basin-Wide Maritime Awareness From Multi-Source Ship Reporting Data. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 7(2), 185-192. Disponível em doi: 10.12716/1001.07.02.04, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Griffiths, H. J. (2010). Antarctic Marine Biodiversity – What Do We Know About the Distribution of Life in the Southern Ocean?. *Plus One*, 5 (8), 1-11. Disponível em <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0011683>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Grip, K (2017). Governança ambiental marinha internacional: Uma revisão. *Ambio*, 46, 413–427. Disponível em <https://doi.org/10.1007/s13280-016-0847-9>, acessado a 31 de maio de 2023.

Haas, B., Mackay, M., Novaglio, C. et al. (2021). The future of ocean governance. *Reviews in Fish Biology Fisheries*. Disponível em <https://doi.org/10.1007/s11160-020-09631-x>, acessado a 15 de junho de 2023.

Harden-Davies, H. (2016). Marine science and technology transfer: Can the Intergovernmental Oceanographic Commission advance governance of biodiversity beyond national jurisdiction?. *Marine Policy*, 74, 260–267. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2016.10.003>, acessado a 31 de maio de 2023.

Hatch, P. J. (2013). Maritime Governance as an Instrument of National Security: A New Perspective for DHS and the U.S. Coast Guard. *American Foreign Policy Interests: The Journal of the National Committee on American Foreign Policy*, 35 (2), 82-92. Disponível em <https://doi.org/10.1080/10803920.2013.775908>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Hill, C. (1993). The Capability-Expectations Gap, or Conceptualizing Christopher Europe's International Role. *Journal of Common Market Studies*, 31(3), 305-328.

Hoffmann, A. R. & Marcondes, M. (2017). Maritime Regions and the South Atlantic. *Contexto Internacional*, 39(2), 229-236. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-8529.2017390200001>, acessado a 31 de maio de 2023.

Holsti, K.J. (1970). National Role Conceptions in the Study of Foreign Policy. *International Studies Quarterly*, 14(3), 233-309. Disponível em <http://www.jstor.org/stable/3013584>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Hyde-Price, A. (2006). Normative power Europe: a realist critique. *Journal of European Public Policy*, 13(2), 217 – 234. Disponível em doi: 10.1080/13501760500451634, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Kam Kah, H. (2012). Governança de recursos, conflito e insegurança no Golfo da Guiné no século XXI. *World Tensions*, 8(15), 165-191. Disponível em <https://doi.org/10.33956/tensoesmundiais.v8i15%20jul/dez.549>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Kamal-Deen, A. (2015). The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy. *Naval War College Review*, 68(1), 01-26. Disponível em https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol68/iss1/7?utm_source=digital-commons.usnwc.edu%2Fnwc-review%2Fvol68%2Fiss1%2F7&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages, acessado a 31 de maio de 2023.

Keohane, R. O. (1988). International Institutions: Two Approaches. *International Studies Quarterly*, 32 (4), 379-396. Disponível em <http://www.jstor.org/stable/2600589?origin=JSTOR-pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Kiss, A. (2020). Maritime Piracy in the Modern Era in Latin America: Discrepancies in the Regulation. *Acta Hispanica*, 2, 121-128. Disponível em doi: 10.14232/actahisp.2020.0.121-128, acessado a 15 de junho de 2023.

Kissler, L. & Heidemann, G. F. (2006). Governança pública: novo modelo regulatório para as relações entre Estado, mercado e sociedade? *Rev. Adm. Pública*, 40 (3), 479-99. Disponível em <https://www.scielo.br/j/rap/a/rwrQDBzcvb7qVLGgdBvdWDH/?format=pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Klose, S. (2018). Theorizing the EU's Actorness: Towards an Interactionist Role Theory Framework. *Journal of Common Market Studies*, 56 (5), 1144–1160. Disponível em doi: 10.1111/jcms.12725, acessado a 31 de maio de 2023.

Koenig, N. (2014). Between conflict management and role conflict: the EU in the Libyan crisis. *European Security*, 23 (3), 250-269. Disponível em doi: 10.1080/09662839.2013.875532, acessado a 31 de maio de 2023.

Lee-Brown, T. (2018). Asia's Security Triangles: Maritime Minilateralism in the Indo-Pacific. *East Asia*, 35, 163–176. Disponível em <https://doi.org/10.1007/s12140-018-9290-9>, acessado a 31 de maio de 2023.

Levin, L. A.; Amon, D. J. & Lily, H. (2020). Challenges to the sustainability of deep-seabed mining. *Nature Sustainability*. Disponível em <https://doi.org/10.1038/s41893-020-0558-x>, acessado a 15 de junho de 2023.

Levy, J.S. (2008). Case Studies: Types, Designs, and Logics of Inference. *Conflict Management and Peace Science*, 25, 1–18. Disponível em doi: 10.1080/07388940701860318, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Leurs G., Van der Reijden K.J, Cheikhna Lemrabott S.Y., Barry I., Nonque D.M., Olf H., Ledo Pontes S., Regalla A. & Govers L.L. (2021). Industrial Fishing Near West African Marine Protected Areas and Its Potential Effects on Mobile Marine Predators. *Sec. Marine Conservation and Sustainability*, 8, 01-13. Disponível em <https://doi.org/10.3389/fmars.2021.602917>, acessado a 15 de junho de 2023.

Luis, C. C. (2015). Atlântico Sul: perspectiva global e a busca pela autonomia regional. *Tensões Mundiais*, 12 (22), 79-112. Disponível em <https://revistas.uece.br/index.php/tensoesmundiais/article/view/390/290>, acessado a 31 de maio de 2023.

Lukaszuk, T. (2019). The Concept of Maritime Governance in International Relations. *Stosunki Międzynarodowe – International Relations*, 54 (4), 123-144. Disponível em doi: 10.7366/020909614201807, acessado a 15 de junho de 2023.

Lusty, P. A. J. & Murton, B. J. (2018). Deep-Ocean Mineral Deposits: Metal Resources and Windows into Earth Processes. *Elements*, 14 (5), 301-306. Disponível em doi: 10.2138/gselements.14.5.301, acessado a 31 de maio de 2023.

Madeira, J.P. (2013). África versus Europa: Cabo Verde no Atlântico Médio. *Revista de Estudos Internacionais*, 4(1), 46-59. Disponível em [http://www.portaldoconhecimento.gov.cv/bitstream/10961/4740/3/Madeira,%20J.P.%20\(2013\).%20%C3%81frica%20versus%20Europa.%20CV%20no%20Atl%C3%A2ntico%20M%C3%A9dio.pdf](http://www.portaldoconhecimento.gov.cv/bitstream/10961/4740/3/Madeira,%20J.P.%20(2013).%20%C3%81frica%20versus%20Europa.%20CV%20no%20Atl%C3%A2ntico%20M%C3%A9dio.pdf), acessado a 31 de janeiro de 2023.

Manners, I. (2002). Normative Power Europe: A Contradiction in Terms. *Journal of Common Market Studies*, 40(4), 235–58.

Mauil, H. W. (2018). Germany's Leadership in Europe: Finding Its New Role. *Regional Leadership and Multipolarity in the 21st Century*, 3 (1), 87-111. Disponível em <https://risingpowersproject.com/germanys-leadership-in-europe-finding-its-new-role/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Matos, A. (2012). Os Desafios da Segurança Marítima na África Ocidental: uma Perspetiva de Cabo Verde. *Nação e Defesa*, 5 (131), 79-90. https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/7654/1/NeD131_AnterodeMatos.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Mattos, B. R. B.; de Matos, F. E. L. & Kenkel, K. M. (2017). Brazilian Policy and the Creation of a Regional Security Complex in the South Atlantic: Pax Brasiliana?. *Contexto Internacional*, 39 (02), 263-279. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-8529.2017390200004>, acessado a 31 de maio de 2023.

Medcalf, R. (2012). Unselfish giants? Understanding China and India as security providers. *Australian Journal of International Affairs*, 66(5), 554–566. Disponível em doi:10.1080/10357718.2011.570244, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Medeiros, T. P. de (2021). Reflexões sobre a Política Marítima Integrada Europeia: O “Livro Verde” e os Clusters Marítimos. *Revista do Centro de Excelência Jean Monnet da FGV Direito Rio*, 1, 53-67. Disponível em <https://periodicos.fgv.br/rpdue/article/view/83424>, acessado a 15 de junho de 2023.

Medeiros, S. E. & Moreira, W. S. (2017). Maritime Co-operation among South Atlantic Countries and Repercussions for the Regional Community of Security Practice. *Contexto Internacional*, 39 (2), 281-303. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-8529.2017390200005>, acessado a 31 de maio de 2023.

Mehemtcik, H. & Belder, F. (2018). China's role in the regional and international management of Korean conflict: an arbiter or catalyst?. *Third World Quarterly*, 39 (12), 2255-2271. Disponível em <https://doi.org/10.1080/01436597.2018.1522955>, acessado a 31 de maio de 2023.

Meiner, A. (2010). Integrated maritime policy for the European Union: consolidating coastal and marine information to support maritime spatial planning. *Journal of Coastal Conservation*, 14, 1-11. Disponível em doi: 10.1007/s11852-009-0077-4, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Michalski, A. & Pan, Z. (2017). Role Dynamics in a Structured Relationship: The EU–China Strategic Partnership. *Journal of Common Market Studies*, 55(3), 611-627. Disponível em doi: 10.1111/jcms.12505, acessado a 31 de maio de 2023.

Miller, K. A.; Johnston, P.; Thompson, K. F. & Santillo, D. (2018). An Overview of Seabed Mining Including the Current State of Development, Environmental Impacts, and Knowledge Gaps. *Frontiers in Marine Science*, 4 (418), 1-24. Disponível em doi: 10.3389/fmars.2017.00418, acessado a 31 de maio de 2023.

Miloslavich P.; Klein, E.; Díaz, JM.; Hernández, CE.; Bigatti, G.; Campos, L.; et al. (2011) Marine Biodiversity in the Atlantic and Pacific Coasts of South America: Knowledge and Gaps. *PLoS ONE* 6(1), e14631. Disponível em <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0014631>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Murton, B. J. (2000). A global review of non-living resources on the extended continental shelf. *Revista Brasileira de Geofísica*, 18(3), 281-306. Disponível em <https://doi.org/10.1590/S0102-261X2000000300007>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Negm, N. (2020). AU AIM Strategy and the Fragmentation of IUU Fishing Regulations in Africa: the Case of West Africa. *International Community Law Review*, 22, 449–454. Disponível em doi:10.1163/18719732-12341441, acessado a 15 de junho de 2023.

Neethling, T. (2019). The South African Navy and Regional Maritime Security: The Dilemma of Political-Strategic Objectives and Financial Constraints. In Duarte, É., Correia de Barros, M. (Eds), *Navies and Maritime Policies in the South Atlantic* (pp.41–67). Palgrave Macmillan, Cham. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-3-030-10600-3_3, acessado a 31 de maio de 2023.

Norman, L. (2015). Interpretive Process Tracing and Causal Explanations. *Qualitative & Multi-Method Research*. <https://doi.org/10.5281/zenodo.891456>, acessado a 31 de maio de 2023.

Novàky, N. (2022). The Coordinated Maritime Presences concept and the EU's naval ambitions in the Indo-Pacific. *European View*, 21(1), 56–65. Disponível em doi: 10.1177/17816858221089871, acessado a 15 de junho de 2023.

Okafor-Yarwood, I. (2017). Illegal, unreported and unregulated fishing, and the complexities of the sustainable development goals (SDGs) for countries in the Gulf of Guinea. *Marine Policy*, 01-09. Disponível em doi:10.1016/j.marpol.2017.09.016, acessado a 31 de maio de 2023.

Onuoha, F. (2013). Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Trends, Concerns, and Propositions. *Journal of the Middle East and Africa*, 4, 267–293. Disponível em doi: 10.1080/21520844.2013.862767, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Orfy, M.M. (2011). NATO's role in the Middle East before 9/11. In: Orfy, M. (Ed.), *Nato and the Middle East: The geopolitical context post-9/11* (pp. 91-108). London: New York: Routledge Studies in Middle Eastern Politics.

Owens, M. T. (2015). In Defense of Classical Geopolitics. *Orbis*, 59 (4), 463-478. Disponível em <https://doi.org/10.1016/j.orbis.2015.08.006>, acessado a 31 de maio de 2023.

Pagani, F. (1998). A New Gear in the CFSP Machinery: Integration of the Petersberg Tasks in the Treaty on European Union. *European Journal of International Law*, 9, 737-7. Disponível em <http://www.ejil.org/pdfs/9/4/695.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Perkovic, M.; Twrdy, E.; Harsch, R.; Vidmar, P. & Gucma, M. (2012). Technological Advances and Efforts to Reduce Piracy. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 6(2), 203-206. Disponível em <https://www.transnav.eu/files/Technological%20Advances%20and%20Efforts%20to%20Reduce%20Piracy,352.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Pimentel, C. R. (2016). O ressurgimento da ZOPACAS e a agenda de segurança no Atlântico Sul. *Tensões Mundiais*, 12 (22), 113-143. Disponível em <https://revistas.uece.br/index.php/tensoesmundiais/article/view/393/302>, acessado a 31 de maio de 2023.

Polejack, A., Gruber, S. & Wisz, M.S. (2021). Atlantic Ocean science diplomacy in action: the pole-to-pole All Atlantic Ocean Research Alliance. *Humanit Soc Sci Commun* 8(52), 1-11. Disponível em <https://doi.org/10.1057/s41599-021-00729-6>, acessado a 15 de junho de 2023.

Potgieter, T. (2017). Oceans economy, blue economy, and security: notes on the South African potential and developments. *Journal of the Indian Ocean Region*, 14, 49-70. Disponível em doi: 10.1080/19480881.2018.1410962, acessado a 31 de maio de 2023.

Qu, H., Zhang, G. & Chen, S. (2018). Distribution pattern and main factors controlling hydrocarbon accumulation of global oil and gas-rich deepwater basins. *Journal of Natural Gas Geoscience*, 3 (3), 135-145. Disponível em <https://doi.org/10.1016/j.jnggs.2018.07.002>, acessado a 31 de maio de 2023.

Rayroux, A. (2013). Beyond Actorness in EU Crisis Management: Internal Functions of External Peacekeeping. *Journal of European Integration*, 35 (7), 731-748. Disponível em <https://doi.org/10.1080/07036337.2012.728212>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Reis, R. E., Albert, J. S., Di Dario, F., Mincarone, M. M., Petry, P. & Rocha, L. A. (2016). Fish biodiversity and conservation in South America. *Journal of Fish Biology*, 89(1), 12-47. Disponível em <https://doi.org/10.1111/jfb.13016>, acessado a 31 de maio de 2023.

Rodrigues, A. R. (2014). A segurança no Golfo da Guiné. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 1-15. Disponível em https://idi.mne.gov.pt/images/docs/conferencias/guine/011_01.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Rory, K. (2005). European security and defence policy: from cologne to Sarajevo. *Global Society*, 19(1), 89-103. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1080/1360082042000316068>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Salles, H. K de & Dellagnelo, E. H. L. (2019). A Análise Crítica do Discurso como alternativa teórico-metodológica para os estudos organizacionais: um exemplo da análise do significado representacional. *Revista Organizações & Sociedade*, 26 (90), 414-434. Disponível em <https://doi.org/10.1590/1984-9260902>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Santander, S. & Saraiva, M. G. (2016). Brazil-European Union partnership: From high expectations to limited results. *L'Europe en Formation*, 381 (3), 103-123. Disponível em <https://www.cairn-int.info/journal-2016-3-page-103.htm>, acessado a 31 de maio de 2023.

- Saraiva, Miriam Gomes. (2017). The Brazil-European Union strategic partnership, from Lula to Dilma Rousseff: a shift of focus. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 60(1), e009. Epub February 06, 2017. Disponível em <https://doi.org/10.1590/0034-7329201600117>, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Schöttli, J. (2019). Security and growth for all in the Indian Ocean” – maritime governance and India’s foreign policy. *India Review* 18 (5), 568-581. Disponível em doi: 10.1080/14736489.2019.1703366, acessado a 15 de junho de 2023.
- Seabra, P. (2017). Stretching the Limits? Strengths and Pitfalls of South Atlantic Security Regionalism. *Contexto Internacional*, 39 (2), 305-327. Disponível em <https://doi.org/10.1590/S0102-8529.2017390200006>, acessado a 31 de maio de 2023.
- Seabra, P. (2019). Desafios e Oportunidades do Multilateralismo no Atlântico Sul. *Nação e Defesa*, 154, 37-53.
- Smith, M. E. (2016). Implementing the Global Strategy where it matters most: the EU’s credibility deficit and the European neighbourhood. *Contemporary Security Policy*, 37(3), 446-460. Disponível em doi: 10.1080/13523260.2016.1240467, acessado a 31 de maio de 2023.
- Smith, M. E. (2018). Transatlantic security relations since the European security strategy: what role for the EU in its pursuit of strategic autonomy?. *Journal of European Integration*, 40 (5), 605-620. Disponível em <https://doi.org/10.1080/07036337.2018.1488840>, acessado a 31 de maio de 2023.
- Sobrino-Heredia, J. M. (2022). The European Union as a Maritime Security Actor in the Gulf of Guinea: From Its Strategy and Action Plan to the New Concept of “Coordinated Maritime Presences”. *Ocean Development & International Law*, 53 (2-3), 105-122. Disponível em <https://doi.org/10.1080/00908320.2022.2071783>, acessado a 15 de junho de 2023.
- Suárez-de Vivero, J. L. & Mateos, R. C. R. (2014). Changing maritime scenarios. The geopolitical dimension of the EU Atlantic Strategy. *Marine Policy*, 48, 59-72. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2014.03.016>, acessado a 31 de maio de 2023.
- Sus, M. (2017). Institutional innovation of EU’s foreign and security policy: Big leap for EU’s strategic actorness or much ADO about nothing?. *International Politics*, 1-15. Disponível em <https://doi.org/10.1057/s41311-017-0133-x>, acessado a 31 de maio de 2023.
- Tavornmas, A. & Cheeppensook, K (2020). Shaping ocean governance: a study of EU normative power on Thailand’s sustainable fisheries. *Int Econ Econ Policy* 17, 671–685 Disponível em <https://doi.org/10.1007/s10368-020-00475-1>, acessado a 15 de junho de 2023.
- Teixeira, C. G. P & Melo, D. S. N de (2019). NATO and the South Atlantic. *Revista Conjuntura Austral*, 10 (51), 82-108. Disponível em <https://doi.org/10.22456/2178-8839.92934>, acessado a 15 de junho de 2023.
- Tercovich, G. (2014). Towards a Comprehensive Approach: The EEAS Crisis Response System. *Journal of Contingencies and Crisis Management*, 22(3), 150-157. Disponível em doi: 10.1111/1468-5973.12051, acessado a 31 de maio de 2023.

- Thébault, L. (2004). Maritime safety culture in Europe. *Managerial Law*, 46(1), 1-59. Disponível em doi: 10.1108/03090550410771017, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Thies, C. (2014). Role Theory and Foreign Policy Analysis in Latin America. *Foreign Policy Analysis*, 1–20. Disponível em doi: 10.1111/fpa.12072, acessado a 31 de maio de 2023.
- Thies, C. & Breuning, M. (2012). Integrating Foreign Policy Analysis and International Relations through Role Theory. *Foreign Policy Analysis*, 8, 1-4. Disponível em doi: 10.1111/j.1743-8594.2011.00169.x, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Thomas, D. C. (2012). Still Punching below Its Weight? Coherence and Effectiveness in European Union Foreign Policy. *Journal of Common Market Studies*, 50 (3), 457–474. Disponível em doi: 10.1111/j.1468-5965.2011.02244.x, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Thompson, E. C. (2012). O Atlântico Sul para além da miragem de um espaço homogêneo (séculos XV-XIX). *Temporalidades*, 4(2), 80-102. Disponível em <http://www.fafich.ufmg.br/temporalidades>, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Tocci, N. (2017). From the European Security Strategy to the EU Global Strategy: explaining the journey. *Int Polit* 54, 487–502. Disponível em <https://doi.org/10.1057/s41311-017-0045-9>, acessado a 31 de maio de 2023.
- Uebel, R. R. G. & Portela, J. P. (2021). A Política Externa e a Política Nacional de Defesa: o Avanço Brasileiro sobre o Atlântico Sul no século XXI. *Interação*, 12 (1), 80-94. Disponível em <http://dx.doi.org/10.5902/2357797563974>, acessado a 15 de junho de 2023.
- Vaz, A. C. (2015). Brazilian approaches to maritime security cooperation in IBSA and the prospects for an Atlantic–Indian maritime security governance. *Journal of the Indian Ocean Region*, 11 (2), 170-183. Disponível em doi: 10.1080/19480881.2015.1067382, acessado a 31 de maio de 2023.
- Vieira, A. V. G. & Ferreira-Pereira, L. C. (2009). The European Union-Cape Verde Special Partnership: The Role of Portugal!. *Portuguese Journal of International Affairs*, 1, 42-50.
- Vigevani, T. & Cepaluni, G. (2007). A política externa de Lula da Silva: a estratégia da autonomia pela diversificação. *Contexto Internacional*, 29 (2), 273-335. Disponível em <https://doi.org/10.1590/S0102-85292007000200002>, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Violante, A. R. (2015). A Teoria do Poder Marítimo de Mahan: Uma Análise Crítica à Luz de Autores Contemporâneos. *Revista Escola de Guerra Naval*, 21(1), 223 – 260.
- Voyer, M.; Schofield, C.; Azmi, K.; Warner, R.; McIlgorm, A. & Quirk, G. (2018). Maritime security and the Blue Economy: intersections and interdependencies in the Indian Ocean. *Journal of the Indian Ocean Region*, 14(1), p.28-48. Disponível em <https://doi.org/10.1080/19480881.2018.1418155>, acessado a 31 de maio de 2023.
- Wehner, L. E. (2014). Role Expectations As Foreign Policy: South American Secondary Powers' Expectations of Brazil As A Regional Power. *Foreign Policy Analysis*, 1-21. Disponível em doi: 10.1111/fpa.12048, acessado a 31 de maio de 2023.

Wehner, L. E., & Thies, C. G. (2014). Role Theory, Narratives, and Interpretation: The Domestic Contestation of Roles. *International Studies Review*, 16 (3), 411–436. Disponível em doi: 10.1111/misr.12149, acessado a 31 de maio de 2023.

Wenhai L. et al. (2019) Successful Blue Economy Examples with an Emphasis on International Perspectives. *Frontiers on Marine Science*, 6 (261), 1-14. Disponível em doi: 10.3389/fmars.2019.0026, acessado a 15 de junho de 2023.

Winn, N. & Lewis, A. (2017). European Union anti-piracy initiatives in the Horn of Africa: linking land-based counter-piracy with maritime security and regional development. *Third World Quarterly*, 38(9), 01-16. Disponível em <https://doi.org/10.1080/01436597.2017.1322460>, acessado a 31 de maio de 2023.

Wu, Z. (2018). Classical geopolitics, realism and the balance of power theory. *Journal of Strategic Studies*, 41 (6), 786-823. Disponível em doi: 10.1080/01402390.2017.1379398, acessado a 31 de maio de 2023.

Yücel, H. (2020). Sovereignty and Transnational Cooperation in the Gulf of Guinea: How a Network Approach can Strengthen the Yaoundé Architecture. *Scandinavian Journal of Military Studies*, 4(1), 146–157. Disponível em doi 10.31374/sjms.90, acessado a 15 de junho de 2023.

Zhong, H. (2019). Exploitation and utilization of marine resources and protection of marine ecology. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science*, 369, 01-08. Disponível em doi:10.1088/1755-1315/369/1/012009, acessado a 15 de junho de 2023.

Zwolski, K. (2020). Diversified in unity: the agenda for the geopolitical European Commission. *Global Affairs*, 1-17. Disponível em doi: 10.1080/23340460.2020.1834427, acessado a 15 de junho de 2023.

Livros e Capítulos de Livros

Abdenur, A. E. & Souza Neto, D. M. (2014). O Atlântico Sul e a Cooperação em Defesa entre o Brasil e a África. In R. M. Nasser & R. F. de Moraes (Eds.), *O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*, (pp.215-238). IPEA. Disponível em https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/index.php?option=com_content&view=article&id=21592, acessado a 31 de maio de 2023.

Adogamhe, P.G. (2019). Maritime Security and Governance of the South Atlantic: The Nigerian Perspective. In Duarte, É. & Correia de Barros, M. (Eds), *Navies and Maritime Policies in the South Atlantic*, (pp.13-40). Palgrave Macmillan, Cham. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-3-030-10600-3_2, acessado a 15 de junho de 2023.

Aggestam, L. (2006). Role theory and European foreign policy: a framework of analysis. In O. Elgström & M. Smith (Eds.), *The European Union's Roles in International Politics: Concepts and analysis* (pp.11-29). Routledge.

Alden, C. & Aran, A. (2017). *Foreign Policy Analysis: New approaches*. Routledge.

Attri, V. N. (2018). IORA, The Blue Economy and Ocean Governance. In J. Schöttli (Ed.), *Maritime Governance and South Asia: Trade, Security and Sustainable Development in the Indian Ocean*,

(pp.141–163). World Scientific Publishing Co. Disponível em https://doi.org/10.1142/9789813238237_0011, acessado a 31 de maio de 2023.

Barakso, M.; Sabet, D. M. & Schaff, B. F. (2014). *Understanding Political Science Research Methods: The Challenge of Inference*. Routledge.

Bateman, S. (2000). Oceans governance—the global challenge for the new century. In D. Wilson & D. Sherwood (Eds.), *Oceans Governance and Maritime Strategy* (pp. 2015-213). Allen & Unwin.

Beach, D. & Pedersen, R. B. (2013). *Process-Tracing Methods: Foundations and Guidelines*. University of Michigan

Bekkevold, J. I. & Till, G. (2016). *International Order at Sea: How It Is Challenged. How It Is Maintained*. Palgrave Macmillan.

Bevir, M. & Rhodes, R.A.W (2010). Interpretative Theory. In D. Marsh & G. Stoker (Eds.), *Ontology and Epistemology in Political Science*, (pp.131-152). Palgrave McMillan.

Biddle, B. J. (1979). *Role Theory: Expectations, Identities, and Behaviors*. Academic Press.

Björkdahl, A. (2011). Normative and Military Power in EU Peace Support Operations. In R. G. Whitman (Ed.), *Normative Power Europe*, (pp.103-126), Palgrave Macmillan.

Brandão, A. P. (2019). The Internal–External Security Nexus: EU Operation Sophia Through the Lens of Securitization. In: Á. Rocha, R. Pereira (Eds), *Developments and Advances in Defense and Security: Smart Innovation, Systems and Technologies* (pp.257–267). Springer, Singapore. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-981-13-9155-2_21, acessado a 15 de junho de 2023.

Bretherton, C. & Vogler, J. (1999). *The European Union as a Global Actor* (1st ed). Routledge.

Bretherton, C. & Vogler, J. (2006). Conceptualizing actors and actorness. In C. Bretherton & J. Vogler (Eds.), *The European Union as a Global Actor*, (2nd ed.) (pp.11-34). Nova York: Routledge.

Breuning, M. (2019). Role Theory in Politics and International Relations. In A. Mintz & L. Terris (Eds.), *The Oxford Handbook of Behavioral Political Science* (pp.01-23). Oxford University Press. Disponível em doi: 10.1093/oxfordhb/9780190634131.013.29, acessado a 15 de junho de 2023.

Breuning, M. (2011). Role theory research in international relations: state of the art and blind spots. In S. Harnisch, C. Frank & H. W. Maull (Eds.), *Role theory in international relations: approaches and analyses* (pp.16-35). Routledge.

Buzan, B.; Wæver, O. & Wilde, J. de. (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. Lynne Rienner Publisher Inc.

Chaban, N. & Holland, M. (Eds.) (2019). *Shaping the EU Global Strategy: Partners And Perceptions. The European Union in International Affairs*. Palgrave Macmillan. Disponível em <https://doi.org/10.1007/978-3-319-92840-1>, acessado a 15 de junho de 2023.

Cooley, C. H. (1902). *Human nature and the social order* (Rev. ed., 1922). Scribner's.

Corbett, J. S. (1911). Some Principles of Maritime Strategy. In D. Jablonsky (ed.), *Roots of Strategy* (pp. 149-262), 1999. Stackpole Books.

Cosgrove, C.A. & Twitchett, K.J. (Eds) (1970). *The New International Actors: the UN and the EEC*. London: Macmillan.

da Silva Cortinhas, J. (2019). Brazil and the Construction of Its Power to Defend the South Atlantic. In É. Duarte, M. Correia de Barros (Eds), *Navies and Maritime Policies in the South Atlantic* (pp.151–185) .Palgrave Macmillan Cham. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-3-030-10600-3_7, acessado a 15 de junho de 2023.

De la Gorce, X. & de Saint Salvy, A.-F. (2012). Evolution of Illegal Activities at Sea and Governments' Responses to Them. In J. Richardson; A. M. Guedes; X. de la Gorce; Anne-F. de Saint Salvy & P. Holthus (Eds.), *The Fractured Ocean: Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic* (pp.61-92) .The German Marshall Fund of the United States. Disponível em <https://www.oceancouncil.org/wp-content/uploads/2020/01/2012-The-Fractured-Ocean.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Diez, T., Tocci, N., Faleg, G. & Scherwitz, E. (2017). Introduction: Promoting Regional Integration and Transforming Conflicts? In T. Diez & N. Tocci (Eds.) *The EU, Promoting Regional Integration, and Conflict Resolution* (pp.1-28). Palgrave Macmillan

Duarte, E. (2019a). *Introduction*. In E. Duarte & M. C. de Barros (Eds.), *Maritime Security Challenges in the South Atlantic*, (pp.01-10). Palgrave Macmillan. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-3-030-05273-7_1, acessado a 15 de junho de 2023.

Duarte, E. (2019b). *Introduction*. In E. Duarte & M. C. de Barros (Eds.), *Navies and Maritime Policies in the South Atlantic*, (pp.01-12). Palgrave Macmillan. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-3-030-10600-3_1, acessado a 15 de junho de 2023.

Duarte, E.; Marcondes, D. & Carneiro, C. (2019). Facing the Transnational Criminal Organizations in the South Atlantic. In E. Duarte & M. C. de Barros (Eds.), *Maritime Security Challenges in the South Atlantic*, (pp.11-40). Palgrave Macmillan. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-3-030-05273-7_2, acessado a 15 de junho de 2023.

Duchene, F. (1972). Europe's Role in the World Peace. In R. Mayne (Ed.), *Europe Tomorrow: Sixteen Europeans Look Ahead* (pp.32-47). London, Fontana/Collins.

Elgström, O. & Smith, M. (2006). Introduction. In O. Elgström & M. Smith (Eds.), *The European Union's Roles in International Politics: Concepts and analysis* (pp.01-10). Routledge.

Espach, R. (2018). Reflections on the Ends, Ways, and Means of Maritime Security Cooperation in the South Atlantic. In É. Duarte & M. Correia de Barros (Eds), *Maritime Security Challenges in the South Atlantic* (pp.129–153) .Palgrave Macmillan, Cham. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-3-030-05273-7_6, acessado a 31 de maio de 2023.

Fairclough, N. (1992). *Discourse and Social Change*. Polity Press.

Fairclough, N. (2003). *Analysing Discourse: Textual analysis for social research*. Routledge

Fairclough, I. & Fairclough, N. (2012). *Political Discourse Analysis: A Method for Advanced Students*. Routledge.

Farias, R. S. (2013). Parcerias estratégicas: marco conceitual. In A. C. Lessa & H. A. Oliveira (Eds.), *Parcerias estratégicas do Brasil: os significados e as experiências tradicionais* (pp.15-35). Fino Traço.

Feldt, L.; Roell, P.; & Thiele, R. D. (2013). Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, (222), 1-25.

Ferreira-Pereira, L. C. (2012). The European Union as a ‘Model Power’: Spreading Peace, Democracy and Human Rights in the Wider World. In F. Bindi (ed.), *The European Union Foreign Policy: Assessing Europe’s Role in the World (2nd)* (pp.293-305), Washington D.C, Brookings Institution Press.

Ferreira-Pereira, L.C. (2020). The Mainstreaming of Security and Defense in the European Union Post-2016: Building Resilience in Challenging Times. In B. Weiffen & D. Nolte (Eds.), *Regionalism under Stress: Europe and Latin America in Comparative Perspective* (pp.98-115). Routledge’s Global Institutions Series.

Ferreira-Pereira, L.C. (2021). European Union-Brazil Relations: A Strategic Partnership in Suspended Animation. In L. C. Ferreira-Pereira & M. Smith (Eds.), *The European Union’s Strategic Partnerships: Global Diplomacy in a Contested World* (pp. 151-175). Palgrave Macmillan, The European Union in International Affairs Series.

Ferreira-Pereira, L. C. & Smith, M. (2021a). Introducing the European Union’s Strategic Partnerships: Global Diplomacy in a Contested World’. In L. C. Ferreira-Pereira & M. Smith (Eds.), *The European Union’s Strategic Partnerships: Global Diplomacy in a Contested World* (pp. 1-17). Palgrave Macmillan, The European Union in International Affairs Series.

Ferreira-Pereira, L. C. & Smith, M. (2021b). Strategic Partnerships in European Union’s External Action: Evolution and Analysis of a Developing Policy Instrument. In L. C. Ferreira-Pereira & M. Smith (Eds.), *The European Union’s Strategic Partnerships: Global Diplomacy in a Contested World* (pp. 21-47). Palgrave Macmillan, The European Union in International Affairs Series.

Ferreira-Pereira, L. C. & Melo, D. S. N. (2022). The European Union and Maritime Security: Origins, Developments and Latest Trends. In F. E. A. Almeida; A. S. Ribeiro & W. S. Moreira (Eds.), *The Influence of Sea Power upon the Maritime Studies* (pp.128-153). Editora Letras Marítimas.

Ferreira-Pereira, L. C & Duarte, P. A.B. (2023). The South Atlantic in China’s Global Policy: Why It Matters?. In P. A. B. Duarte et al. (Eds.), *The Palgrave Handbook of Globalization with Chinese Characteristics* (pp.705-722). Disponível em https://doi.org/10.1007/978-981-19-6700-9_42, acessado a 31 de julho de 2023.

Foucault M. (1972). *The Archaeology of Knowledge and The Discourse on Language*. Pantheon Books.

Furlong & Marsh (2010). A Skin Not a Sweater: Ontology and Epistemology in Political Science. In D. Marsh & G. Stoker (Eds.), *Theory and Methods in Political Science* (pp.184-211).

Galletti, F. (2015). Transformations in International Law of the Sea: Governance of the “Space” or “Resources”?. In A. Monaco & P. Prouzet (Eds.), *Governance of Seas and Oceans* (pp.01-38). ISTE Ltd and John Wiley & Sons.

- George, A. L. & Bennett, A. (2005). *Case Studies and Theory Development in the Social Science*. Cambridge University press.
- Germond, B. (2015). *The Maritime Dimension of European Security*. Seapower and the European Union. Basingstoke: New York: Palgrave Macmillan.
- Gerring, J. (2007). *Case Study Research: Principles and Practices*. Cambridge University Press.
- Goertz, G. & Mahoney, J. (2012). *A Tale of Two Cultures: Qualitative and Quantitative Research in the Social Sciences*. Princeton University Press.
- Gonzalez, R.M., Caplan, S.G. (2019). The Expansion of Argentine Limits in the Continental Shelf: Implications in the International Scope. In Duarte, É., Correia de Barros, M. (Eds), *Navies and Maritime Policies in the South Atlantic* (pp.69–95). Palgrave Macmillan, Cham. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-3-030-10600-3_4, acessado a 15 de junho de 2023.
- Grove, E. (1990). *The Future of Sea Power*. Routledge
- Guedes, A. M. (2012). Geopolitical Shifts in the Wider Atlantic: Past, Present, and Future. In J. Richardson; A. M. Guedes; X. de la Gorce; Anne-F. de Saint Salvy & P. Holthus (Eds.), *The Fractured Ocean: Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic* (pp.13-60). The German Marshall Fund of the United States. Disponível em <https://www.oceancouncil.org/wp-content/uploads/2020/01/2012-The-Fractured-Ocean.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Gustafsson, J. (2017). *Single case studies vs. multiple case studies: A comparative study*. Halmstad University. Disponível em <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1064378/FULLTEXT01.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.
- Harnisch, S. (2011). Role Theory. In S. Harnisch, C. Frank & H. W. Maull (Eds.), *Role theory in international relations: approaches and analyses* (pp.07-15). Routledge.
- Haywood, R. & Spivak, R. (2012). Piracy: The nature of the problem. In R. Haywood & R. Spivak (Eds.), *Maritime Piracy* (pp.06-22). Routledge.
- Hix, S. & Holland, Bjorn (2011). *The political system of the European Union* (3rd edition). Palgrave Macmillan.
- Howorth, J. (2005). From Security to Defence: The Evolution of the CFSP. In C. Hill & M. Smith (Eds.), *International Relations and European Union* (pp.179-204). Oxford University express.
- Hunter, A. (2015). Data Collection: Interviewing. In J. D. Wright (ed.), *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* (2nd ed) (pp.851-856). Elsevier.
- Jacobsen, K. L. & Nordby, J. R. (2015). *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. Royal Danish Defence College Publishing House.
- Jupille, J. & Caporaso, J. A. (1998). States, agency and rules: the European Union in global environmental politics. In C. Rhodes (Ed), *The European Union in the World Community* (pp.213–29). Boulder, CO: Lynne Rienner.

- Keohane, R. O. (2005). *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton University Press.
- Keukeleire, S. & Delreux, T. (2022). *The Foreign Policy of the European Union* (3rd ed.). Bloomsbury Publishing
- King, G.; Keohane, R. O. & Verba, S. (1994). *Designing Social Inquiry: Scientific Inference in Qualitative Research*. Princeton University Press.
- Klein, A. (2015, 25 de Setembro). *West African Police Information System launched by INTERPOL*. Global Illicit Flows Programme of EU. Disponível em <https://illicitflows.eu/west-african-police-information-system-launched-interpol/>, acessado a 31 de maio de 2023.
- Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.
- Kyngäs, H. (2020). Qualitative Research and Content Analysis. In H. Kyngäs, K. Mikkonen & M. Kääriäinen (Eds.), *the Application of Content Analysis in Nursing Science Research* (pp. 3-120). Springer.
- Larsen, H (2018). Discourse analysis in the study of European foreign policy. In B. Tonra & T. Christiansen, *Rethinking European Union Foreign Policy* (pp.62-80). Manchester University Press.
- Le Mière, C. (2014). *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drives and Challenges*. Routledge.
- Lucarelli, S. & Fioramonti, L. (Eds.). (2010). *External Perceptions of the European Union as a Global Actor*. Routledge.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History (1660-1783)*. Boston: Little, Brown.
- Martins, N. V. & Pinheiro, D. (2019). O município como promotor da governança: o caso da gerência de tecnologia da secretaria municipal de educação de Florianópolis. In Pinheiro, D. & Braun Neto, J. (Orgs.) *Reflexos da Formação em Administração Pública* (pp.148-191). Imaginar o Brasil.
- Mattos, L. F. & Carvalho, B. S. (2022). Beyond a Geopolitical View of The Oceans: Oceanpolitics and the Singularity of the Maritime Domain. In F. E. A. Almeida; A. M. F. S. Ribeiro & W. S. Moreira (Eds.), *The Influence of Sea Power Upon the Maritime Studies* (pp.74-106) .Editora SDM.
- Mead, G. H. (1934). *Mind, self and society*. University of Chicago Press.
- Menzel, A. (2022). Maritime Security and the Blue Economy. In R. Boşilcă, S. Ferreira, & B. J. Ryan (Eds.), *Routledge Handbook of Maritime Security* (pp.265-275). Routledge.
- Morgenthau, H. (1957). *Realism in International Politics*. Naval War College, Newport.
- Nye, J. (2011). *The future of Power*. Estados Unidos: Public Affairs
- Paquet, G. (1999). *Governança por meio da aprendizagem social*. University of Ottawa Press.
- Penha, E. A. (2011). *Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul*. EDUFBA

- Pérez, R. G. (2022). The Liberal Approach to Maritime Security. In R. Boşilcă, S. Ferreira & B. J. Ryan (Eds.), *Routledge handbook of maritime security* (pp.62-72). Routledge.
- Pugh, M. (2000). *Europe's boat people: maritime cooperation in the Mediterranean*. Chaillot paper 41. Paris: Institute for Security Studies of WEU.
- Quille, G. (2010). The European External Action Service and the Common Security and Defence Policy (CSDP). In E. Greco, N. Pirozzi & S. Silvestri (Eds), *EU Crisis Management: Institutions and Capabilities in the Making* (19 series) (pp. 55-78). Istituto Affari Internazionali
- Richardson, J., Guedes, A. M., De la Gorce, X. & de Saint Salvy, A.-F. (2012). Introduction. In J. Richardson; A. M. Guedes; X. de la Gorce; Anne-F. de Saint Salvy & P. Holthus (Eds.), *The Fractured Ocean: Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic* (pp.7-12). The German Marshall Fund of the United States. Disponível em <https://www.oceancouncil.org/wp-content/uploads/2020/01/2012-The-Fractured-Ocean.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Richmond, H. (1934). *Sea Power in the Modern World*. G. Bells & Sons Ltd. Disponível em <https://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.279217/page/n3/mode/2up>, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Riddervold, M. (2018). *The Maritime Turn in EU Foreign and Security Policies: Aims, Actors and Mechanisms of Integration*. Palgrave Macmillan.
- Rieker, P. & Blockmans, S. (2021). The EU's Comprehensive Response to Out of Area Crises: Plugging the Capability-Expectations Gap. In M. Riddervold, J. Trondal & A. Newsome (Eds.), *The Palgrave Handbook of EU Crises* (pp.585-602). Palgrave Macmillan.
- Ruggie, J. G. (1993). Multilateralism: The Anatomy of an Institution. In J. G. Ruggie (Ed.), *Multilateralism Matters: The Theory and Praxis of an Institutional Form* (pp.3-47). New York: Columbia University Press. Disponível em doi: 10.1177/03058298940230010925, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Sakhuja, V. (2010). Security threats and challenges to maritime supply chains. In K. Vignard, J. Linekar & V. Compagnon (Eds.), *Disarmament Forum: Maritime Security* (pp.03-12). United Nations Institute for Disarmament Research. Disponível em https://www.files.ethz.ch/isn/119494/2010-2_full.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.
- Sarbin, T. R. & Allen, V. L. (1968). Role Theory. In G. Lindzey & E. Aronson (eds.), *Handbook of Social Psychology* (pp.488-567). Addison-Wesley Publishing Company.
- Serrano de Haro, P. A. (2020). Working Together for a Safer World In M. Westlake (Ed.), *The European Union's New Foreign Policy* (pp.59-90). Palgrave Macmillan.
- Sherwood, D. (2000). Oceans governance and its impact on maritime strategy. In D. Wilson & R. Sherwood (Eds.), *Oceans Governance and Maritime Strategy* (pp.06-21). Allen & Unwin.
- Shirtz, C. (2015). Counter-Piracy: NATO and Cooperative Maritime Security. In Y. Alexander & R. Prosen (Eds.), *NATO: From Regional to Global Security Provider* (pp.33-40). Lexington Books.

Siebels, D. (2020). *Maritime Security in East and West Africa: A Tale of Two Regions*. Palgrave Macmillan.

Silveira, J. A. (2019). The Evolution of EU's Maritime Security Thinking. In Á. Rocha & R. P. Pereira (Eds.), *Developments and Advances in Defense and Security, Smart Innovation, Systems and Technologies* (pp. 269-280). Springer Nature Singapore. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-981-13-9155-2_22, acessado a 15 de junho de 2023.

Sjöstedt, G. (1977). *The External Role of the European Community*. Farnborough: Saxon House.

Sluss, D; Van Dick, R. & Thompson, B. (2011). Role Theory in Organizations: a Relational Perspective. In S. Zedeck (Ed.), *APA handbook of industrial and organizational psychology* (pp. 505–534). American Psychological Association. Disponível em <https://doi.org/10.1037/12169-016>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Soares, R.B., Leopoldino, C.M. (2019). Gateway and Neighbourhood: Brazilian Perspective on South Atlantic Security. In É. Duarte & M. Correia de Barros (Eds), *Navies and Maritime Policies in the South Atlantic*. (pp. 125–149). Palgrave Macmillan, Cham. Disponível em https://doi.org/10.1007/978-3-030-10600-3_6, acessado a 31 de maio de 2023.

Stryker, S. (2002). Traditional Symbolic Interactionism, Role Theory, and Structural Symbolic Interactionism. In J. H. Turner (Ed.), *Handbook of Sociological Theory* (pp.211-231). Kluwer Academic/Plenum Publisher.

Sutton, G. (2000). The new ocean regime: facilitating implementation, compliance and evolution. In D. Wilson & R. Sherwood (Eds.), *Oceans Governance and Maritime Strategy* (pp.06-21). Allen & Unwin.

Talley, W. K. (2016). Regulatory Issues: The Role of International Maritime Institutions. In K.J. Button & D.A. Hensher (Eds.), *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions* (pp.421-433). Disponível em <https://doi.org/10.1108/9780080456041-024>, acessado a 31 de maio de 2023.

Till, G. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (2nd ed.). Routledge.

Toje, A. (2010). *The European Union as a small power: after the post-Cold War*. Palgrave Macmillan.

Vego, M. (2019). *Maritime Strategy and Sea Denial: Theory and Practice*. Routledge

Viegas Filho, J. (2016). *A Segurança do Atlântico Sul e as Relações com a África*. FUNAG.

Vuori, R. G. (2022). Maritime Securitisation. In R. Boşilcă, S. Ferreira & B. J. Ryan (Eds.), *Routledge handbook of maritime security* (pp.96-105). Routledge.

Walker, S. G. (1987). *Role Theory and Foreign Policy Analysis*. Duke University Press.

Zielonka, J. (1998) *Explaining Euro-Paralysis: Why Europe is Unable to Act in International Politics*. Basingstoke: Macmillan.

Jornais e Revistas

AdJosse, B. (2017). Un exercice multinational de gestion de crise maritime “Bénin-Togo GOGIN 2017-1” clôturé samedi, à Lomé. *Togo Presse*. Disponível em <https://togopresse.tg/un-exercice->

multinational-de-gestion-de-crise-maritime-benin-togo-gogin-2017-1-cloture-samedi-a-lome/, acessado a 31 de maio de 2023.

Agência Lusa. (2017, 8 de junho). Rede de combate à criminalidade marítima no Golfo da Guiné arrancou hoje. *Observador*. Disponível em <https://observador.pt/2017/06/08/rede-de-combate-a-criminalidade-maritima-no-golfo-da-guine-arrancou-hoje/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Agência Senado. (2011, 01 de Janeiro). *Íntegra do discurso da presidente Dilma Rousseff na cerimônia de posse*. Disponível em <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2011/01/01/integra-do-discurso-da-presidente-dilma-rousseff-na-cerimonia-de-posse>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Almeida, S. (2022, 11 de dezembro). Presenças Marítimas Coordenadas da UE em destaque nas comemorações. *Expresso das Ilhas*. Disponível em <https://expressodasilhas.cv/pais/2022/12/11/presencas-maritimas-coordenadas-da-ue-em-destaque-nas-comemoracoes/83382>, acessado a 15 de junho de 2023.

BBC (2020, 15 de Janeiro). *Por que o Brasil e o mundo querem um pedaço da Antártida?*. Disponível em <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-51121478>, acessado a 15 de junho de 2023

Bourscheit, A.(2021, August 21). Brasil naufraga no controle da pesca de arrasto. *El País*. Disponível em <https://brasil.elpais.com/brasil/2021-08-21/brasil-naufraga-no-controle-da-pesca-de-arrasto.html>, acessado a 15 de junho de 2023.

Brown, K. G. (2018, 02 de maio). A pilhagem de peixes da África. *Le Monde Diplomatique Brasil*, Edição 130. Disponível em <https://diplomatique.org.br/a-pilhagem-de-peixes-da-africa/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Businessday (2016, May 24). Buhari seeks global maritime collaboration to eradicate piracy in Gulf of Guinea. *Nigerian Tribune*. Disponível em <https://businessday.ng/uncategorized/article/buhari-seeks-collaboration-on-maritime-security-in-gulf-of-guinea/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Defesanet (2017, 19 de julho). *BRAS-UE – Assinam a Declaração de Belém, pesquisas conjuntas sobre o Oceano Atlântico*. Disponível em <https://www.defesanet.com.br/aviacao/noticia/26468/br-as-ue-assinam-declaracao-de-belem-pesquisas-conjuntas-sobre-o-oceano-atlantico/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Deutsche Welle (2007). *Cúpula de Lisboa*. Disponível em <https://www.dw.com/pt-br/uni%C3%A3o-europ%C3%A9ia-fecha-parceria-estrat%C3%A9gica-com-o-brasil/a-2670129>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

El País (2015, 28 de diciembre). *Atlântico Sur, hoy el océano más pacífico*. Disponível em <https://www.elpais.com.uy/informacion/atlantico-sur-hoy-el-oceano-mas-pacifico>, acessado a 31 de maio de 2023.

Heitor, J. (2007, 08 de Agosto). Cabo Verde procura estabelecer uma parceria especial com a União Europeia. *PÚBLICO*. Disponível em <https://www.publico.pt/2007/08/08/jornal/cabo-verde-procura-estabelecer-uma-parceria-especial-com-a-uniao-europeia-225299>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Jamshidi, H. (2015, April 11). Maritime Tourism. *Financial Tribune*. Disponível em <https://financialtribune.com/articles/travel/14294/maritime-tourism>, acessado a 31 de maio de 2023.

Kummetz, P. (2010, August 10). Malvinas / Falkland. *Deutsche Welle*. Disponível em <https://www.dw.com/pt-br/petr%C3%B3leo-das-malvinas-alimenta-tens%C3%A3o-entre-argentinios-e-brit%C3%A2nicos/a-5887998>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Latham, A. (2020, August 24). Mahan, Corbett, and China's Maritime Grand Strategy. *The Diplomat*. Disponível em <https://thediplomat.com/2020/08/mahan-corbett-and-chinas-maritime-grand-strategy/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Manuel, A. (2017, 13 de Julho). UE, Brasil e África do Sul cooperam em investigação no Atlântico Sul. *TV Europa*. Disponível em <https://www.tveuropa.pt/noticias/ue-brasil-e-africa-do-sul-cooperam-em-investigacao-no-atlantico-sul/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Mesquita, J. L. (2021, 14 de Junho). Diamantes extraídos de praias e mar da Namíbia. *Estadão*. Disponível em <https://marsemfirm.com.br/diamantes-extraidos-de-praias-e-mar-da-namibia/#:~:text=Hoje%20cerca%20de%2070%25%20da,produtor%20de%20diamantes%20do%20mundo>, acessado a 15 de junho de 2023.

Rettman, A. (2016, July 10). Nato to join EU warships in Libya migrant operation. *EU Observer*. Disponível em <https://euobserver.com/migration/134278>, acessado a 31 de maio de 2023.

Salau, S. (2020, February 26). Government moves to rid Nigerian waters of pollution. *The Guardian*. Disponível em <https://guardian.ng/business-services/govt-moves-to-rid-nigerian-waters-of-pollution/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Sprenger, S. (2019, August 29). EU defence chiefs eye ad-hoc, naval security forces — but not for the Hormuz Strait. *Defence News*. Disponível em <https://www.defensenews.com/global/europe/2019/08/29/eu-defense-chiefs-eye-ad-hoc-maritime-security-forces-but-not-for-the-hormuz-strait/>, acessado a 15 de junho de 2023.

VOA (2014, Abril 01). *UE vai apoiar países africanos a monitorar as suas costas*. Disponível em <https://www.voaportugues.com/a/ue-vai-apoiar-pa%C3%ADses-africanos-a-monitorar-as-suas-costas/1883624.html>, acessado a 31 de maio de 2023.

Monografias, Dissertações, Teses e Papers

Aggestam, L. (1999). *Role Conceptions and the Politics of Identity in Foreign Policy*. ARENA Centre for European Studies. Disponível em https://www.sv.uio.no/arena/english/research/publications/arena-working-papers/1994-2000/1999/99_08.html, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Behr, T., Aaltola, M., & Brattberg, E. (2013). Maritime security in a multipolar world: Towards an EU Strategy for the Maritime Commons. *FIIA Briefing Paper*, 130, 1-11. Disponível em <https://www.fiaa.fi/en/publication/maritime-security-in-a-multipolar-world>, acessado a 31 de maio de 2023.

Flemming, N.; Namik, C. M.; Francesco Latino, C.; Nena, G.; Hauke, J.; Gilles, L.; Tine, M.; Fionnbarr, M.; Alar, R.; Dimitris, S.; Brigitte, S.; Alan, S. & Henk, W. (2014). *Land Beneath the Waves: A joint geoscience-humanities strategy for European Continental Shelf Prehistoric Rese*. Position Paper 21 of the European Marine Board. Disponível em <https://archimer.ifremer.fr/doc/00272/38363/>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Flynn, B. (2014, September 03-06). *The EU's Response to Emerging Maritime Security Threats and Capabilities: Explaining and Evaluating the CRIMGO Mission for the Gulf of Guinea*. ECPR General Conference, Glasgow, Escócia. Disponível em <https://ecpr.eu/Events/Event/PaperDetails/21151>, acessado a 31 de maio de 2023.

Gesami, B. K. (2021). *Maritime Security in Africa: The African Union's Challenge in Implementing the 2050 AIM Strategy* (Publication N°1039399). [Doctoral dissertation, University of Eastern Africa]. Disponível em https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3925071, acessado a 15 de junho de 2023.

González-Laxe, F., Domínguez, J. P., Palmero, F. M., & Castro, J. D. (2005). *How have European Union regulation tools on maritime safety developed after the Prestige catastrophe?* [Economic Analysis Working Papers (2002-2010)]. Colegio de Economistas de A Coruña, Spain. Disponível em <https://ideas.repec.org/a/eac/articl/10-04.html>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Janick, V. R. F. (2019). *Poder Marítimo, Funções das Marinhas e Consciência Situacional Marítima: Uma Análise da Perspectiva Política sobre a Conceção do Poder Marítimo* [Master's thesis, Escola Naval de Guerra]. Disponível em https://ezute.org.br/wp-content/uploads/2019/05/PODER_MARITIMO_FUNCOES_DAS_MARINHAS_CONSCIENCIA_SITUACIONAL_MARITIMA_ANALISE.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

Lavrinovic, L. (2013). *The Development of EU conflict management instruments since the Maastricht Treaty*. (Publication No 77998079). [Doctoral dissertation, Aalborg University]. Disponível em [https://projekter.aau.dk/projekter/en/studentthesis/the-development-of-eu-conflict-management-instruments-since-the-maastricht-treaty\(2e1045b3-357e-433f-91c3-022b38477628\).html](https://projekter.aau.dk/projekter/en/studentthesis/the-development-of-eu-conflict-management-instruments-since-the-maastricht-treaty(2e1045b3-357e-433f-91c3-022b38477628).html), acessado a 31 de janeiro de 2023.

Lété, B. (2015, April 14). *Addressing the Atlantic's Emerging Security Challenges* [Paper Presentation]. Atlantic Future Scientific Paper, Lisbon, Portugal. Disponível em https://www.gmfus.org/sites/default/files/1115-WP9_GMF_Addressing%20the%20Atlantic%E2%80%99s%20Emerging%20Security%20Challenges.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Mañe, D. O. (2005). *Emergence of the Gulf of Guinea in the Global Economy: Prospects and Challenges*. IMF Working Paper. Disponível em <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2016/12/31/Emergence-of-the-Gulf-of-Guinea-in-the-Global-Economy-Prospects-and-Challenges-18506>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Moreira, C. Ab. L.; Bragança, N. A. de N.; Sardinha, P. M. M. & Aversa, R. M. (2017). *Arquitetura Securitária para o Atlântico Sul*. (CPOG 2016/2017). [Trabalho de Investigação de Grupo, Instituto Universitário Militar]. Disponível em https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21957/1/08_20170406%20TIG%20Atl%20Sul.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Parisis I. (2015). *The Maritime Dimension of European Security: Strategies, Initiatives, Synergies*. The Fletcher School of Law and Diplomacy, Working paper, 1/2015. Disponível em <https://sites.tufts.edu/karamanlischair/files/2018/12/KARAMANLIS-Working-Papers-2015-No-1.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Sítios da Internet

Accord. (2017, October 12) . *Cooperation as a Tool for Enhancing State Capacity to Fulfill Obligations of the Lomé Charter*. Disponível em <https://www.accord.org.za/conflict-trends/cooperation-tool-enhancing-state-capacity-fulfill-obligations-lome-charter/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Abdenur, A. E. & Souza Neto, D. M. (2013, May). *Brazil in the South Atlantic: growing protagonism and unintended consequences*. Norwegian Peacebuilding Resource Centre [Policy Brief]. Disponível em <https://www.files.ethz.ch/isn/164799/7f8201c01207875357d3052f3dbe3965.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Airaud, F.; SY, O. & Campredon, P. (2011). *Descobrimo o ambiente costeiro e marinho da África Ocidental: Caderno dos Conhecimentos*. UICN Guiné-Bissau. Disponível em <https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/2011-004-Pt.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Amorim, Celso (2013, Julho 16). *Robustecendo o poder brando do Brasil*. Project Syndicate. Disponível em <https://www.project-syndicate.org/commentary/a-more-robust-defense-policy-for-brazil-by-celso-amorim/portuguese>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Andreatta, F. (1997). *The Bosnian War and the New World Order: Failure and Success of International Intervention*. Institute for Security Studies. Disponível em <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/occ001.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Associação EUBrasil (2011, 2 de Outubro). *Cimeira UE-Brasil – consolidar a Parceria Estratégica*. Disponível em <http://www.eubrasil.eu/pt/2011/10/02/cimeira-ue-brasil-%e2%80%93-consolidar-a-parceria-estrategica/>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Baracuh, B. (Ed.) (2021). *Os fundamentos da geopolítica clássica: Mahan, Mackinder, Spykman*. Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG). Disponível em https://funag.gov.br/homol/homo_biblioteca/produto/1-1155, acessado a

Bartolomé, M. C. (1997). El Conflicto del Atlántico Sur: la hipótesis de una guerra fabricada. *Boletín del Centro Naval*, (786), 311-334. Disponível em <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN834/834-BARTOLOME.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Basu, P. (2022, Jan 14). *Reaching beyond silos: Linking maritime governance with maritime security*. Observer Research Foundation. Disponível em <https://www.orfonline.org/expert-speak/reaching-beyond-silos-linking-maritime-governance-with-maritime-security/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Bell, C. (2021). *Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States*. Stable Seas. Disponível em <https://www.stableseas.org/post/pirates-of-the-gulf-of-guinea-a-cost-analysis-for-coastal-states>, acessado a 15 de junho de 2023.

Birocchi, F. (2010, May 13). *Critical Maritime Routes: Experiences and update on EU assistance for combating piracy and armed robbery against ships* [PowerPoint slides]. European Commission, ASEM Seminar on Piracy at Sea. Disponível em https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach_221.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Bollmann et al. (2010). *Marine minerals and energy*. World Ocean Review. Disponível em https://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor1/WOR1_en.pdf, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Borrell, J. (2021, January 27). *Why the EU needs to be a global maritime security provider*. European Union External Action. Disponível em https://www.eeas.europa.eu/eeas/why-eu-needs-be-global-maritime-security-provider_en, acessado a 15 de junho de 2023.

Branco, P. M. (n.d.). *Recursos Minerais do Fundo do Mar*. Serviço Geológico do Brasil. Disponível em <http://www.cprm.gov.br/publique/SGB-Divulga/Canal-Escola/Recursos-Minerais-do-Fundo-do-Mar-2560.html>, acessado a 31 de julho de 2023.

Cann, J. & Ploszaj, C. (2010). *Combating the Trans-South Atlantic Drug Trade*. IDA Research Notes. Disponível em <https://www.ida.org/-/media/feature/publications/c/co/combatingthetranssouthatlanticdrugtrade/combatingthetranssouthatlanticdrugtrade.ashx>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Carciofi, I.; Merino, F. & Rossi, L. (2021). *E/ sector pesquero argentino: Un análisis de su potencial exportador*. Ministerio de Desarrollo Productivo. Disponível em https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/dt_2_-_el_sector_pesquero_argentino.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

Carrere, M. (2019, April 26). *Weak governance undermines South America's ocean ecosystems*. Mongabay. Disponível em <https://news.mongabay.com/2019/04/weak-governance-undermines-south-americas-ocean-ecosystems/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Carpenter, J. W. (2022, December 07). *The Biggest Oil Producers in Latin America*. Disponível em <https://www.investopedia.com/articles/investing/101315/biggest-oil-producers-latin-america.asp#:~:text=Latin%20American%20oil%20production%20is,the%20world%27s%20top%20oil%20producers>, acessado a 15 de junho de 2023.

Center for Homeland Defense and Security. (2008). *Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden on Global Trade*. U.S. Department Transportation. Disponível em <https://www.hsdl.org/?view&did=232008>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Changing Markets Foundation & Greenpeace Africa (2021). *Feeding a Monster: How European aquaculture and animal feed industries are stealing food from Western African communities*. Disponível em <https://www.greenpeace.org/static/planet4-africastateless/2021/05/47227297-feeding-a-monster-en-final-small.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Channels Television (2014, November 8). *Maritime Crime: FG Partners EU On Military Training*. Disponível em <https://www.channelstv.com/2014/11/08/maritime-crime-fg-partners-eu-para-military-training/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Cope, K. (2020, April 23). *Summary Report of the Regional Planning Workshop for the South Atlantic*. Ministério Brasileiro da Ciência, Tecnologia e Inovações. Disponível em https://decada.ciencianomar.mctic.gov.br/wp-content/uploads/2021/02/FINAL-Summary-Report-of-the-SA-Regional-Planning-Workshop-20abr2020-CAM-FASN_1587381909.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

Dao, T. (2021, July 08). Rising sales from South America a “direct threat” to Asian exporters' EU market share. *Seafood Source*. Disponível em <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/rising-sales-from-south-america-a-direct-threat-to-asian-exporters-eu-market-share>, acessado a 15 de junho de 2023.

Dijkstra, H. & Vanhoonacker, S. (2017). The Common Foreign and Security Policy. *Oxford Research Encyclopedia of Politics*, 1-20. Disponível em doi: 10.1093/acrefore/9780190228637.013.155, acessado a 31 de maio de 2023.

Dryad Global (2023, January 9). *Weekly Maritime Security Threat Advisory 9th January 2023*. Disponível em doi <https://channel16.dryadglobal.com/weekly-maritime-security-threat-advisory-9th-january-2023>, acessado a 31 de julho de 2023.

Duran, R. (2014, February 14). *Seafood Industry in Brazil*. The Brazilian Business. Disponível em <https://thebrazilbusiness.com/article/seafood-industry-in-brazil>, acessado a 31 de maio de 2023.

Egede, E. (2017, July 16). *Africa's Lomé Charter on maritime security: What are the next steps?*. Piracy Studies. Disponível em <http://piracy-studies.org/africas-lome-charter-on-maritime-security-what-are-the-next-steps/>, acessado a 31 de maio de 2023.

EQT (2015, July 01). *Telebras and IslaLink sign shareholder agreement of the joint venture that will build the submarine cable between Brazil and Europe*. Disponível em <https://eqtgroup.com/news/2015/telebras-and-islalink-sign-shareholder-agreement-of-the-joint-venture-that-will-build-the-submarine-cable-between-brazil-and-europe>, acessado a 31 de maio de 2023.

EUBrasil. (2015, 12 de Fevereiro). *EUBrasil colabora com B.BICE+ em newsletter sobre Ciências do Mar*. Disponível em <http://www.eubrasil.eu/pt/2015/02/12/eubrasil-colabora-com-b-bice-em-newsletter-sobre-ciencias-do-mar/>, acessado a 31 de maio de 2023.

EURACTIV (2014, 02 de Julho). *What does Europe mean to Lula?*. Disponível em https://www.euractiv.com/section/global-europe/opinion/what-does-europe-mean-to-lula/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=pt-BR&_x_tr_pto=wapp, acessado a 31 de maio de 2023.

Forth, L. (2020, January 22). *South American Oil Production*. <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:hFj2beOvaiYJ:https://specialpipingmaterials.com/pt/south-american-oil-production/&cd=16&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>, acessado a 15 de junho de 2023.

Freitas, A. (2016, November 15). *The EU Maritime Strategy and the South Atlantic: What Is in There for Brazil* [Video]. King's Brazil Institute. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=4Lb86Bbsdgc>, acessado a 31 de maio de 2023.

Frontini, A. (2014, June 26). *The European Union Maritime Security Strategy: sailing uncharted waters?*. European Policy Centre. Disponível em <https://www.epc.eu/en/Publications/The-European-Union-Maritime-Security-Strategy>, acessado a 31 de maio de 2023.

Garba, B. I. (2020, 31 de Julho). *Governança Oceânica e Segurança Marítima no Golfo da Guiné. CIMSEC*. Disponível em <https://cimsec.org/ocean-governance-and-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Greidanus, H.; Alvarez, M.; Westra, M.; Gammieri, V.; Alessandrini, A. & Ziemba, L. (2015). *PMAR: Piracy, Maritime Awareness & Risks Trial Implementation under MASE*. (Report EUR 27611 EN). European Commission. Disponível em doi:10.2788/497716, acessado a 31 de maio de 2023.

Grevi, G. (2009). *The Interpolar World: a new scenario* (Report N°79). European Union Institute for Security Studies. <http://felixpena.com.ar/contenido/negociaciones/anexos/2010-01-the-interpolar-world-a-new-scenario.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Gunther, E. (2015). The European Union's Response to Piracy: Are the Lessons Learned in the Horn of Africa a Model for the Gulf of Guinea?. *EU Diplomacy Paper 7/2015*, 1-37. Disponível em <http://aei.pitt.edu/70369/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Industry Today (2022, October 5). *Seven Types of Metals Used for Industrial Purposes*. Disponível em <https://industrytoday.com/seven-types-of-metals-used-for-industrial-purposes/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Inforpress (2022, 6 de Dezembro). *Presenças marítimas coordenadas representam o sucesso da parceria entre Cabo Verde e UE – ministra da Defesa*. Disponível em <https://www.inforpress.cv/presencas-maritimas-coordenadas-representam-o-sucesso-da-parceria-entre-cabo-verde-e-ue-ministra-da-defesa/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Islam, S. (2021). *COVID-19 and the Rising Threat of Piracy and Maritime Crime around the World*. S-RM. Disponível em <https://insights.srminform.com/rising-threat-of-piracy-and-maritime-crime>, acessado a 15 de junho de 2023.

Instituto Marquês de Valle Flôr (n.d.). *Os Acordos de Parceria no domínio das Pescas*. Disponível em http://www.fecong.org/pdf/coerencia/estudosCaso/coerencia_estudosCaso_AcordosParceriaPescas.pdf, acessado a 31 de julho de 2023.

Jobert, L. (2021, June 22). *The State of Maritime Piracy 2020: Assessing the human cost*. Stable Seas. Disponível em <https://www.stableseas.org/post/state-of-maritime-piracy-2020>, acessado a 15 de junho de 2023.

Jopling, M. (2010). *Maritime Security: NATO and EU Roles and Co-Ordination*. NATO Parliamentary Assembly. Disponível em <https://www.ft.dk/samling/20101/almdel/%20NPA/bilag/5/925749.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Koenig, N. (2019, December 2). *The 'Geopolitical' European Commission and its Pitfalls*. [Policy Brief]. Jacques Delors Centre. Disponível em https://www.hertie-school.org/fileadmin/user_upload/Policy_Brief_Nicole_geopolitical_commission.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

Kubiszewski, I. & Cleveland, C. (2012) *United Nations Conference on Environment and Development*. Rio de Janeiro.

Larsen, J. (2019). *The European Union as a Security Actor: Perspectives from the maritime domain*. DIIS -Danish Institute for International Studies. Disponível em <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/227706/1/1686369468.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Lawal-Are, A. O. (2022, October 11). *The 5 biggest threats to West Africa's oceans – and what to do about them*. The Conversation. Disponível em https://theconversation-com.translate.google.com/translate?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt-BR&_x_tr_pto=wapp, acessado a 15 de junho de 2023.

Legrand, J. (2023, abril). *Política Comum de Segurança e Defesa*. Parlamento Europeu. Disponível em https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/pt/FTU_5.1.2.pdf, acessado a 31 de julho de 2023.

Lesser, I. O. (2010). *Southern Atlanticism Geopolitics and strategy for the other half of the Atlantic Rim*. The German Marshall Fund of the United States. Disponível em <https://www.gmfus.org/sites/default/files/2021-12/ForeignPolicyLesserBFPaperSouthernAtlanticism%20%281%29.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Lim, K. (2016). *The Role of the International Maritime Organization in Preventing the Pollution of the World's Oceans from Ships and Shipping*. United Nations. Disponível em <https://www.un.org/en/chronicle/article/role-international-maritime-organization-preventing-pollution-worlds-oceans-ships-and-shipping>, acessado a 31 de maio de 2023.

Luengo-Cabrera, J. & Moser, A. (2016). *Transatlantic drug trafficking – via Africa [Report n°3]*. European Union Institute for Security Studies (EUISS). Disponível em https://www.files.ethz.ch/isn/195720/Alert_3_Narcotics.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Macfadyen, G., Hosch, G., Kaysser, N. and Tagziria, L., (2019). *The IUU Fishing Index, 2019*. Poseidon Aquatic Resource Management Limited and the Global Initiative Against Transnational Organized Crime. Disponível em <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/02/IUU-Fishing-Index-Report-web-version.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Marecol (2017). *South Atlantic Overseas Territories Commercial Fisheries Management Review Summary*. Disponível em <https://www.rspb.org.uk/globalassets/downloads/documents/conservation-projects/ukots-hidden-treasures/2017/summary-south-atlantic-overseas-territories-fisheries-sustainability-report-2017.pdf>, acessado a 31 de maio de 2023.

Martins, A. J. M. (2009). *Análise da Informação sobre Recursos Marinhos no Brasil*. (Report n° 16). Banco Mundial. Disponível em http://antigo.mme.gov.br/documents/36108/448399/P08_RT16_Informaxo_sobre_Recursos_Marinhos_nxo_vivos.pdf/b68692e1-5a5c-7383-8d07-0342c393c44c?version=1.0, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Massoni, M. (2017). Sahel and Sub-Saharan Africa. *Observatorio Strategico*, 19 (4), 25-33. Disponível em https://www.difesa.it/SMD_/CASD/IM/CeMiSS/DocumentiVis/OS_Pubb_File_Singoli_per_Area/Sahele_Africa_SubSahariana/2017/05_Massoni_OS_04_2017_ENG.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Merriam-Webster (2022). *Facilitator*. Disponível em <https://www.merriam-webster.com/dictionary/facilitator>, acessado a 15 de junho de 2023.

Michaelis (n.d.). Promotor. In *Michaelis.com dicionário*. Disponível em <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/promotor>, acessado a 31 de julho de 2023.

Mikalsen, T. (2016, October 18). EU and South Africa Strengthen Cooperation in Marine Research and Innovation. *The Arctic University of Norway*. Disponível em https://en.uit.no/news/article?p_document_id=489470, acessado a 31 de maio de 2023.

Morcos, P. (2021, February 01). *A Transatlantic Approach to Address Growing Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea*. Center for Strategic and International Studies. Disponível em <https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>, acessado a 15 de junho de 2023.

Mukpo, A. (2021, December 06). *Off West Africa's coast, a sea of oil spills goes unreported*. Mongabay. Disponível em <https://news.mongabay.com/2021/12/off-west-africas-coast-a-sea-of-oil-spills-goes-unreported/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Na Prática (2018). *O que é (e como age) um "líder facilitador"?*. Disponível em <https://www.napratica.org.br/lider-facilitador-facilitacao-na-pratica/#:~:text=Um%20facilitador%20%C3%A9%20capaz%20de,em%20comum%20ou%20resultado%20maior>, acessado a 31 de maio de 2023.

Nicoloso, G. (2017, July 07). GoGIN in the News – Corymbe: le patrouilleur de haute mer LV Le Hénaff aux côtés de la marine togolaise. *Critical Maritime Routes Programme*. Disponível em <https://criticalmaritimeroutes.eu/2017/07/07/gogin-news-corymbe-le-patrouilleur-de-haute-mer-lv-le-henaff-aux-cotes-de-la-marine-togolaise/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Oceana (2020, 18 de Dezembro). *Maior produtor da América Latina, o Brasil polui o mar com 325 mil toneladas de lixo plástico por ano*. Disponível em <https://brasil.oceana.org/comunicados/maior-produtor-da-america-latina-o-brasil-polui-o-mar-com-325-mil/>, acessado a 15 de junho de 2023.

Ojewale, O. & Le Roux, A. (2022, March 24). *Endless oil spills blacken Ogoniland's prospects*. Institute for Security Studies. Disponível em <https://issafrica.org/iss-today/endless-oil-spills-blacken-ogonilands-prospects>, acessado a 15 de junho de 2023.

Okafor-Yarwood, I. (2022, February 15). African countries must protect their fish stocks from the European Union - here's how. *The Conversation*. Disponível em <https://theconversation.com/african-countries-must-protect-their-fish-stocks-from-the-european-union-heres-how-177095>, acessado a 15 de junho de 2023.

On the World Map (2023). *Atlantic Ocean physical map*. Disponível em <https://ontheworldmap.com/oceans-and-seas/atlantic-ocean/atlantic-ocean-physical-map.html>, acessado a 31 de julho de 2023.

Oxford (n.d.). *Promoter*. In *Oxford.com dictionary*. Disponível em <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/promoter?q=promoters>. acessado a 31 de julho de 2023.

Padilha, L. (2023, 10 de fevereiro). *Operação Atalanta é renovada no Golfo de Áden. Defesa Aerea e Naval*. Disponível em <https://www.defesaaereanaval.com.br/operacoes-anti-pirataria/operacao-atalanta-e-renovada-no-golfo-de-aden>, acessado a 31 de julho de 2023.

Pejsova, E. (2019). *The EU as a Maritime Security Provider*. European Union Institute for Security Studies Brief 13/December. Disponível em <https://www.iss.europa.eu/content/eu-maritime-security-provider>, acessado a 15 de junho de 2023.

Pelcastre, J. (2022, 09 de Fevereiro). *Frota de pesca chinesa devasta oceanos latino-americanos*. Diálogo Américas. Disponível em <https://dialogo-americas.com/pt-br/articles/frota-de-pesca-chinesa-devasta-oceanos-latino-americanos/#.Y9wn7HbMLrc>, acessado a 15 de junho de 2023.

Pereira, R. (2019, 01 de novembro). *O que é a Amazônia Azul e por que o Brasil quer se tornar potência militar no Atlântico*. Marinha do Brasil. Disponível em <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/o-que-%C3%A9-amaz%C3%B4nia-azul-e-por-que-o-brasil-quer-se-tornar-pot%C3%Aancia-militar-no-atl%C3%A2ntico>, acessado a 15 de junho de 2023.

Pirozzi, N. (2013). *The EU's Comprehensive Approach to Crisis Management*. EU Crisis Management Papers series. Disponível em https://www.dcaf.ch/sites/default/files/publications/documents/Pirozzi_EU-CM.PDF, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Profeta, D. (2018, March 05). *Argentina, the next battleground for illegal fishing*. China Dialogue Ocean. Disponível em <https://chinadialogueocean.net/en/fisheries/1366-argentina-illegal-fishing-transshipment/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Ritchie, H. (2021). *Where does the plastic in our oceans come from?*. Our World data. Disponível em <https://ourworldindata.org/ocean-plastics>, acessado a 15 de junho de 2023.

Roy, D. (2022, September 19). *Brazil's Global Ambitions. Council on Foreign Relations*. Disponível em <https://www.cfr.org/background/brazils-global-ambitions>, acessado a 15 de junho de 2023.

Sadan, Z. & De Kock, L. (2022). *Plastic Pollution in Africa*. World Wide Fund for Nature. Disponível em https://wwfafrica.awsassets.panda.org/downloads/wwf_plastic_pollution.pdf, acessado a 15 de junho de 2023.

Sea Around Us (2017, April 19). *Size Matters: the Impact of Artisanal Fisheries in West Africa*. Disponível em <http://www.seaaroundus.org/size-matters-the-impact-of-artisanal-fisheries-in-west-africa/>, acessado a 31 de maio de 2023.

Sheil, S. (2013). *Blue growth: Sustainable development of EU marine and coastal sectors*. Library of the European Parliament.

Skrdlik, J. (2022, October 28). Report: West Africa Is the Global Epicenter of Illegal Fishing. *Organised Crime and Corruption Reporting Project*. Disponível em <https://www.occrp.org/en/daily/16963-report-west-africa-is-the-global-epicenter-of-illegal-fishing>, acessado a 15 de junho de 2023.

Teixeira, C. A. & Pinto, J. N. (2022, March 28). *Maritime piracy in the Gulf of Guinea*. Geopolitical Intelligence Services. Disponível em <https://www.gisreportsonline.com/r/piracy-gulf-guinea/>, acessado a 15 de junho de 2023.

The State of Maritime Piracy (2018). *Oceans Beyond Piracy*. Disponível em <https://stableseas.org/publications/maritime-terrorism/state-piracy-2018-human-cost>, acessado a 31 de maio de 2023.

Thies, C. (2009, May). *Role Theory and Foreign Policy*. International Studies Association Compendium Project. Disponível em <https://myweb.uiowa.edu/bhlai/workshop/role.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Tonazzini, D., Fosse, J., Morales, E., González, A., Klarwein, S., Moukaddem, K., Louveau, O. (2019) *Blue Tourism*. Towards a sustainable coastal and maritime tourism in world marine regions. Edited by eco-union. Barcelona. Disponível em <http://www.ecounion.eu/wp-content/uploads/2019/06/BLUE-TOURISM-STUDY.pdf>, acessado a 15 de junho de 2023.

Torres, R. & Fernandes, S. (2021). *Latin America declares a war on plastic*. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Disponível em <https://en.unesco.org/courier/2021-1/latin-america-declares-war-plastic>, acessado a 15 de junho de 2023.

Ukeje, C. & Mvomo Ela, W. (2013). *African Approaches to Maritime Security - The Gulf of Guinea*. Friedrich Ebert Stiftung Peace and Security Series, 11. Disponível em <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf>, acessado a 31 de janeiro de 2023.

Vervaeke, A. (2017). Gulf of Guinea: pirates and other tales. *European Union Institute for Security Studies (EUISS)*, 19, 01-02. Disponível em https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/resources/docs/EUISS-Alert_19_GoG.pdf, acessado a 31 de maio de 2023.

Welling, D. (2022, October 12). *European Union hits record-low levels of seafood self-sufficiency as dependence on imports grows*. Intrafish. Disponível em <https://www.intrafish.com/markets/european-union-hits-record-low-levels-of-seafood-self-sufficiency-as-dependence-on-imports-grows/2-1-1330537>, acessado a 15 de junho de 2023.

World Wide Fund for Nature (n.d.). *Off the coast*. Disponível em https://wwf.panda.org/discover/knowledge_hub/where_we_work/west_africa_marine/, acessado a 31 de julho de 2023.