

PERIÓDICO DE GEOPOLÍTICA E OCEANOPOLÍTICA

BOLETIM

**GEOCORRENTE**

ISSN 2446-7014



**Estreitamento das relações  
franco-brasileiras em Defesa**

ESTE E OUTROS 13 ARTIGOS NESTA EDIÇÃO

# BOLETIM GEOCORRENTE

Nº 200 • 12 de Abril de 2024

O Boletim Geocorrente é uma publicação quinzenal do Núcleo de Avaliação da Conjuntura (NAC), vinculado à Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação (SPP) da Escola de Guerra Naval (EGN). O NAC acompanha a Conjuntura Internacional sob o olhar teórico da Geopolítica e da Oceanopolítica, a fim de fornecer mais uma alternativa para a demanda global de informação, tornando-a acessível e integrando a sociedade aos temas de segurança e defesa. Além disso, proporciona a difusão do conhecimento sobre crises e conflitos internacionais procurando corresponder às demandas do Estado-Maior da Armada.

O Boletim tem como finalidade a publicação de artigos compactos tratando de assuntos atuais de dez macrorregiões do globo, a saber: América do Sul; América do Norte e Central; África Subsaariana; Oriente Médio e Norte da África; Europa; Rússia e ex-URSS; Sul da Ásia; Leste Asiático; Sudeste Asiático e Oceania; Ártico e Antártica. Além disso, conta com a seção "Temas Especiais", tratando sobre assuntos latentes das relações internacionais.

O grupo de pesquisa ligado ao Boletim conta com integrantes de diversas áreas do conhecimento, cuja pluralidade de formações e experiências proporcionam uma análise ampla da conjuntura e dos problemas correntes internacionais. Assim, procura-se identificar os elementos agravantes, motivadores e contribuintes para a escalada de conflitos e crises em andamento, bem como seus desdobramentos.

## NORMAS DE PUBLICAÇÃO

Para publicar nesse Boletim, faz-se necessário que o autor seja pesquisador do Grupo de Geopolítica Corrente, do NAC e submeta seu artigo contendo até 400 palavras ao processo avaliativo por pares.

Os textos contidos neste Boletim são de responsabilidade exclusiva dos autores, não retratando a opinião oficial da EGN ou da Marinha do Brasil.

A publicação integral de qualquer artigo deste Boletim somente poderá ser feita citando expressamente autor e fonte, e colocando o link de redirecionamento para o artigo original.

Capa: [Submarino "Tonelero"](#)

Por: Marinha do Brasil

Fonte: Flickr

## CORRESPONDÊNCIA

Escola de Guerra Naval – Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação.  
Av. Pasteur, 480 - Praia Vermelha – Urca – CEP 22290-255 - Rio de Janeiro/RJ - Brasil  
TEL.: (21) 2546-9394 | E-mail: [geocorrentenac@gmail.com](mailto:geocorrentenac@gmail.com)

Esta e as demais edições do Boletim Geocorrente, em português e inglês, poderão ser encontradas na [home page da EGN](#) e em nossa [pasta do Google Drive](#).

O NAC também está no [LinkedIn](#), acompanhem nossas postagens.

## CONSELHO EDITORIAL

### DIRETOR DA EGN

Vice-Almirante Gustavo Calero Garriga Pires

### SUPERINTENDENTE DE PESQUISA E PÓS GRADUAÇÃO DA EGN

Contra-Almirante (RM1) Marcio Magno de Farias Franco e Silva

### EDITOR CHEFE

Capitão de Mar e Guerra (RM1) Leonardo F. de Mattos (EGN)

### EDITOR CIENTÍFICO

Prof. Dr. Rafael Zelesco Baretto (EGN)

### EDITORES ADJUNTOS

Jéssica Germano de Lima Silva (EGN)

Noele de Freitas Peigo (Facamp)

Thayná Fernandes Alves Ribeiro (UFF)

Victor Eduardo Kalil Gaspar Filho (EGN)

### DIAGRAMAÇÃO E DESIGN GRÁFICO

Pedro Nobre Vecchia (UFRJ)

### TRADUÇÃO

Lucas Salles Pithon Macedo (UFRJ)



**ÁFRICA SUBSAARIANA**

Carolina Vasconcelos de Oliveira Silva (PUC-Rio)  
Franco Napoleão A. de Alencastro Guimarães (PUC-Rio)  
Isadora Jacques de Jesus (UFRJ)  
João Victor Marques Cardoso (UNIRIO)  
José Ricardo de Oliveira Araujo (UFRJ)  
Luísa Barbosa Azevedo (UERJ)  
Mariana Bastos Fraguito (UFRJ)  
Nicole Eduarte Silva Chifunga (UFF)  
Vanessa Passos Bandeira de Sousa (ESG)

**AMÉRICA DO SUL**

Bruna da Silveira Eloy (UFRJ)  
Fernanda Carvalho Calado Coutinho (UFF)  
Gabriel Augusto Almeida da Silva (UFRJ)  
Luciano Veneu Terra (UFF)  
Pedro Emiliano Kilson Ferreira (Univ. de Santiago)  
Rafael Henrique de Almeida Bandeira Araujo (UFRJ)

**AMÉRICA DO NORTE & CENTRAL**

Gabriel Paradela Heil (UFRJ)  
Kaike Ferreira Mota (UFRJ)  
Taynah Pires Ferreira (UFRJ)  
Victor Cabral Ribeiro (PUC-Rio)  
Victor Eduardo Kalil Gaspar Filho (EGN)

**ÁRTICO & ANTÁRTICA**

Gabriela Paulucci da Hora Viana (UFRJ)  
Gabriele Marina Molina Hernandez (UFF)  
Jayanne Balbino Soares (UFF)

**EUROPA**

Guilherme Francisco Pagliares de Carvalho (UFF)  
Maria Victoria R. Scarlatelli de Menezes (KCL)  
Marina Autran Caldas Bonny (UFRJ)  
Millene Sousa dos Santos (UFRJ)  
Rafaela Caporazzo de Faria (UFRJ)

**LESTE ASIÁTICO**

João Pedro Ribeiro Grilo Cuquejo (Kobe University)  
Marcelle Torres Alves Okuno (EGN)  
Maria Eduarda Araújo Castanho Parracho (UERJ)  
Philippe Alexandre Junqueira (UERJ)  
Rodrigo Abreu de Barcellos Ribeiro (UFSC)  
Thomas Dias Placido (UFSC)

**ORIENTE MÉDIO & NORTE DA ÁFRICA**

Amanda Neves Leal Marini (ECEME)  
João Gabriel Fischer Morais Rego (ECEME)  
Maria Clara Vieira Schneider Vianna (UFRJ)  
Melissa Rossi (Suffolk University)  
Pedro Nobre Vecchia (UFRJ)  
Vitória de França Fernandes (UNIRIO)

**RÚSSIA & EX-URSS**

Gabriel Willian Duarte Constantino (UFRJ)  
José Gabriel de Melo Pires (ECEME)  
Luiza Gomes Guitarrari (UFRJ)  
Pedro Mendes Martins (ECEME)  
Pérsio Glória de Paula (Saint Petersburg University)  
Rafael Esteves Gomes (UFRJ)

**SUDESTE ASIÁTICO & OCEANIA**

Guilherme de Oliveira Carneiro (UFRJ)  
Maria Gabriela Veloso Camelo (PUC-Rio)  
Matheus Bruno Ferreira Alves Pereira (UFRJ)  
Thayná Fernandes Alves Ribeiro (UFF)

**SUL DA ÁSIA**

Eduardo Araújo Mangureira (PUC-Rio)  
Gabriela Siqueira Duarte dos Santos (UFRJ)  
Lucas Mitidieri (UFRJ)  
Maria Fernanda Császár Lima Ferreira (UFRJ)  
Rebeca Vitória Alves Leite (EGN)  
Renan Guimarães Canellas de Oliveira (PUC-Rio)

**TEMAS ESPECIAIS**

Raquel Torrecilha Spiri (UNESP)  
Victor Magalhães Longo de Carvalho Motta (UFRJ)





## Hidrogênio verde na indústria marítima chilena: mercado global e desafios

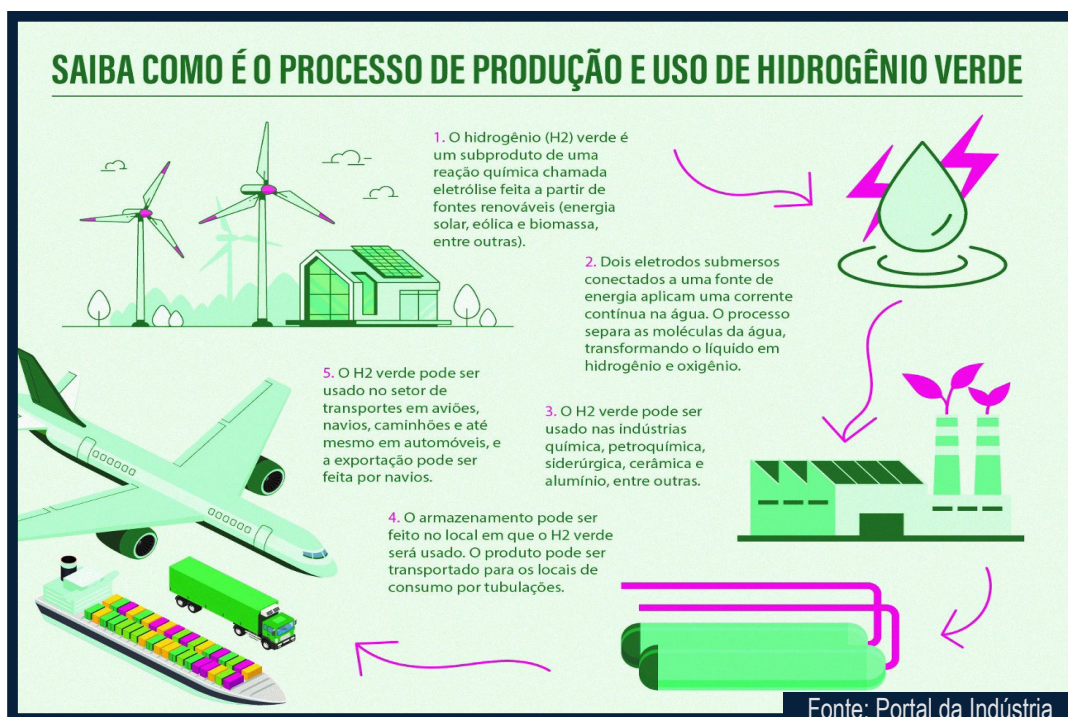
Pedro Kilson

A partir de diálogos conduzidos em dezembro de 2022 no Chile, que envolveram o *Ministerio de Energía de Chile*, o *Ministerio de Defensa* e a *Armada de Chile*, concretizou-se a iniciativa *Centro de Desarrollo Tecnológico y Coordinación Interinstitucional de Hidrógeno Verde para la Industria Marítima*, também conhecida por *Centro de Aseguramiento Energético*. Nesse contexto, a Marinha chilena passou a liderar um ambicioso projeto de transição energética, vigente entre os anos de 2023 e 2026. Trata-se de um convênio interinstitucional cuja finalidade é fortalecer a capacidade de gestão e desenvolvimento da inovação tecnológica no âmbito da indústria marítima de hidrogênio verde (H2V). Questiona-se, portanto, quais são as características do empreendimento e seus desafios, bem como seu impacto na inserção do Chile nos esforços globais de transição energética e descarbonização.

O cerne do projeto é a transferência de tecnologia e conhecimento entre distintos órgãos da administração chilena e também internacionais, inserindo-se no *Programa de Desarrollo Productivo Sostenible (DPS)*. A iniciativa prevê um processo de descarbonização, com o objetivo de fomentar a indústria marítima e suas tecnologias. Uma vez que o controle da emissão de gases de efeito estufa é particularmente mais complicado no âmbito marítimo, o investimento em hidrogênio verde

torna-se uma política central para o desenvolvimento dessa indústria em uma era de sustentabilidade mundial. A implementação do hidrogênio verde é um meio de obtenção de energia não poluente, que emite somente vapor d'água, sendo capaz de substituir práticas altamente poluentes das chamadas “indústrias pesadas”, como as de aço, cimento e químicos, assim como de transporte e navegação.

No plano internacional, o Chile tem estabelecido diálogo e acordos com países europeus e asiáticos, considerando que empresas de países como Alemanha, França e Noruega se mostraram interessadas na importação de energia limpa. Assim, o país objetiva tornar-se um dos três principais exportadores de hidrogênio verde do mundo. No entanto, o projeto apresenta desafios tanto para a projeção do país andino no mercado global como para o crescimento sustentável da indústria marítima, cujo projeto se encontra atualmente na primeira etapa, a de diagnóstico. Para ambos os casos, destacam-se a superação de uma ainda incipiente capacidade instalada de geração de energia, a necessidade de investimentos em infraestrutura como portos e minas, a percepção de gargalos como questões ambientais e a geração de energia elétrica e escassez hídrica, além da grande dependência do hidrogênio verde como matriz energética alternativa e não poluente.



## Revisão da Plataforma Continental Estendida dos EUA gera contencioso com a Rússia

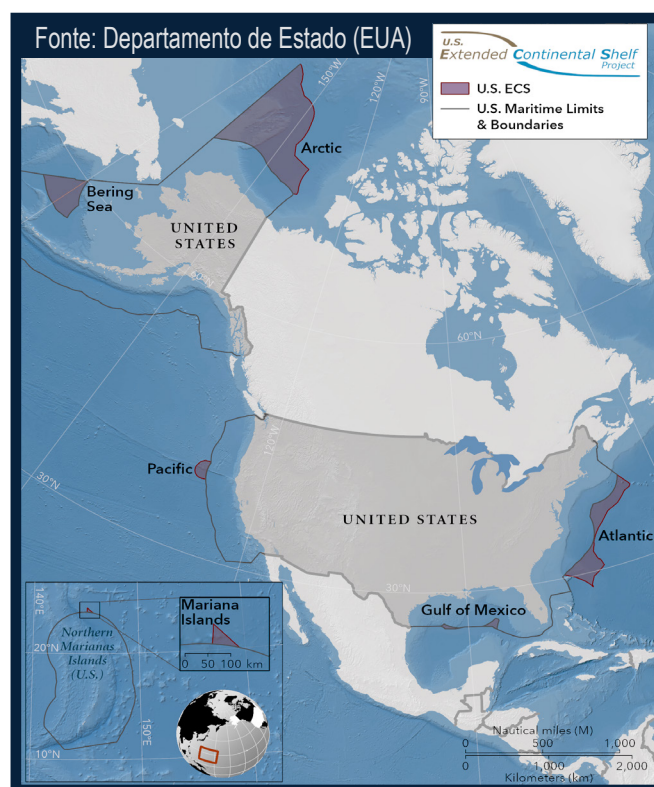
Victor Gaspar Filho

Em discurso no Conselho da Autoridade Internacional dos Fundos Oceânicos (ISA, em inglês) em março de 2024, o representante russo Sergey Petrovich afirmou que a Rússia não reconhece os limites expandidos da Plataforma Continental (PC) estabelecidos pelos Estados Unidos (EUA). A declaração refere-se aos mapas divulgados pelo Departamento de Estado dos EUA em 2023, adicionando 292.000 milhas náuticas quadradas (540.784km<sup>2</sup>) à PC do país. Apesar da prerrogativa dos Estados em empreender pesquisas para estender sua plataforma continental, a crítica reside na unilateralidade com que a revisão foi realizada.

No Direito Internacional, tal processo é amparado pelo artigo 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS, em inglês), de 1982. Para um Estado parte ampliar sua PC além das 200 milhas náuticas previstas na convenção, dados batimétricos e geofísicos devem ser apreciados pela Comissão de Limites da Plataforma Continental da Organização das Nações Unidas. Todavia, enquanto diferentes governos dos EUA afirmaram reconhecer a UNCLOS como a codificação do Direito Consuetudinário do Mar, ratificado por 168 países, seu Congresso nunca a ratificou. Assim, após 20 anos do maior projeto de pesquisa *offshore* já conduzido pelo país, os novos limites foram aprovados pelo próprio governo estadunidense.

Sobre a Plataforma Continental Estendida, os Estados possuem direitos e deveres voltados para a conservação de recursos naturais nela presentes. A expansão dessas zonas marítimas não implica o alargamento de sua Zona Econômica Exclusiva, assim como tampouco se aplica à coluna d'água: estende-se somente sobre o leito oceânico e seu subsolo. Neste contexto, sete regiões da plataforma continental foram reavaliadas: o Ártico, as costas leste e oeste, o Mar de Bering, as Ilhas Marianas e duas áreas do Golfo do México.

O avanço da PC sobre o leito oceânico sob águas internacionais (alto mar) é contestável devido à positividade desse espaço marítimo através da UNCLOS. Entende-se que há um dever comum na conservação desse ambiente, além da realização de pagamentos ou contribuições em relação à exploração realizada nessa região, em benefício da humanidade. Casos em que as zonas marítimas de um país se sobrepõem às de outros, devido a distâncias inferiores a 200 milhas entre dois territórios, são normalmente solucionados bilateralmente. Linhas entre os EUA e Cuba, México e a própria Rússia já foram pacificadas, mas as revisões despertaram um novo contencioso enquanto as duas partes estão envolvidas em conflitos em diferentes regiões do globo e investindo na militarização do leito oceânico.



DOI 10.21544/2446-7014.n200 p06.

## Independência Energética na África: por que os combustíveis fósseis ainda são necessários?

João Victor Marques Cardoso

A independência energética é uma diretriz estratégica fundamental para o continente africano diante das incertezas acerca da transição para a economia de baixo carbono. Em meio aos compromissos internacionais para avançar a transição de um sistema de energia baseado em combustíveis fósseis para uma baseada em renováveis, a independência energética tem sido marginalizada nos debates, uma vez que o petróleo e o gás natural (*O&G*, em inglês) permanecem desempenhando um papel fiador do poder econômico. Assim, questiona-se como a África tem se equilibrado estrategicamente para garantir sua independência energética nas próximas décadas.

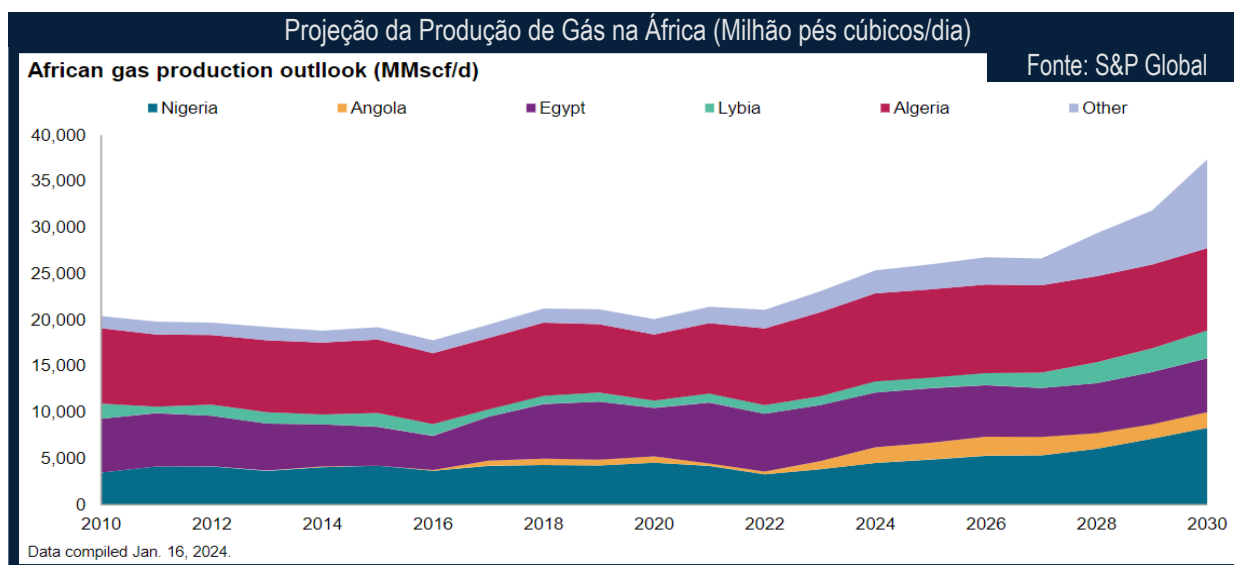
A África tem a perspectiva de permanecer como um produtor relevante de *O&G*. O impacto geopolítico proporcionado pelo conflito na Ucrânia transformou a Europa no principal mercado para o óleo africano e estimulou novas atividades exploratórias *offshore* na África. Porém, a longo prazo, o acesso ao capital para projetos no setor de *O&G* pode se restringir crescentemente com as metas climáticas de instituições financeiras e as mudanças no portfólio das companhias internacionais do setor.

Nesse caso, a melhoria do ambiente regulatório e dos termos de contrato tem se direcionado para agilizar investimentos que competem com outras fronteiras, a exemplo da América do Sul, e prevenir o risco de recursos inexplorados. Além disso, o foco dedicado ao

desenvolvimento do gás como ponte para a transição industrial e a diversificação das exportações do continente permitirão que os cinco principais produtores (Nigéria, Argélia, Angola, Líbia e Egito) ampliem a oferta africana, podendo esta dobrar até o final da década, e que novos projetos iniciem a exportação em 2024 por países como Congo, Mauritânia e Senegal.

No *downstream* (refino à comercialização para o consumidor final), por outro lado, os desafios se impõem mais severamente. A ausência de investimentos em novos projetos, à exceção da refinaria Dangote na Nigéria, mantém a condição africana de importador líquido de combustíveis, acentuada com as perdas em capacidade desde a pandemia de COVID-19. O crescimento da demanda africana de combustíveis, na qual tecnologias de bateria têm baixa penetração comparado a outras regiões, coloca riscos também na logística de importação, exigindo-se investimentos na infraestrutura do porto ao consumidor para atender um crescimento esperado de 80% até 2050, segundo a *S&P Global*.

Corrigir gargalos e facilitar recursos no setor *O&G* são caminhos relevantes para garantir a independência energética, mas não impedem a atração de investimentos em tecnologias de baixo carbono, sobretudo da China. Para a África, o desafio diz respeito menos a uma disputa entre fósseis e renováveis do que à criação de mercados, com acesso a energia segura, acessível e confiável.



## Sequestros no mar: o (re)início da crise de segurança marítima no Chifre da África?

Vanessa Bandeira

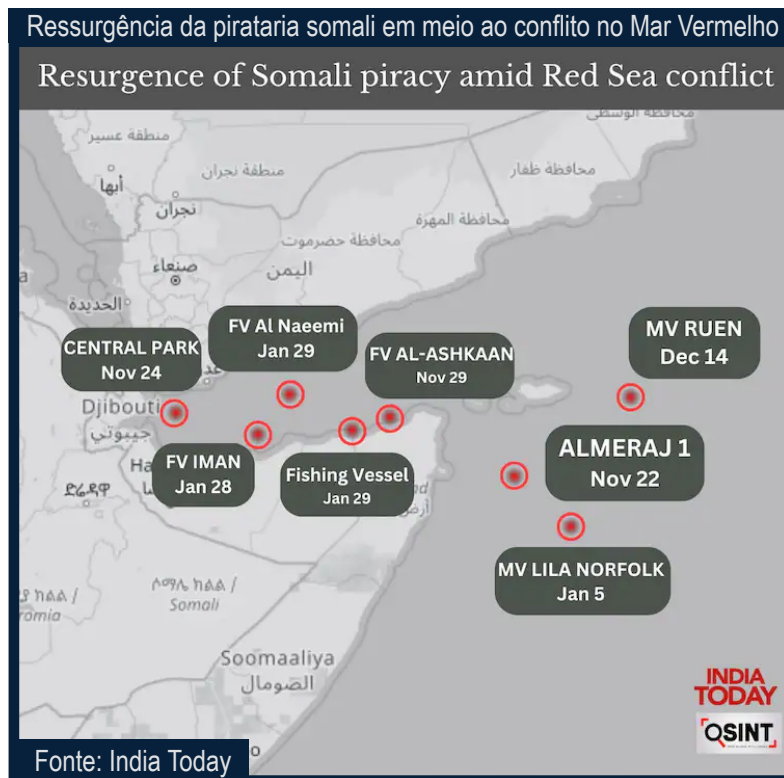
Sequestrado no norte do Mar Arábico por piratas somalis em 14 de dezembro de 2023, o navio mercante búlgaro MV “Ruen” foi enfim interceptado em 16 de março de 2024 pela Marinha indiana, a 240 km da costa somali. Os criminosos, que vinham utilizando o navio para cometer outros crimes na região, mantiveram 17 tripulantes como reféns: sete búlgaros, nove birmaneses e um angolano. A insegurança causada por piratas somalis nas proximidades do Chifre da África vem escalando gradativamente. Questiona-se, então: o que o sequestro do MV “Ruen” simboliza para a segurança marítima do Chifre da África?

A operação conjunta entre a Força Aérea e a Marinha da Índia durou cerca de 40 horas. Os 35 criminosos detidos foram levados à Índia para ser processados, o que representa um diferencial considerável na atuação do país e reflete a aplicação de seu Ato Anti-Pirataria Marítima, de 2022. Anteriormente, o foco das operações era apenas a libertação dos navios. Sendo assim, os criminosos eram desarmados e libertos no mar sem a devida responsabilização. Este foi o primeiro caso de sucesso de sequestro de um navio comercial desde 2017 na região do Chifre da África.

Apesar de a situação não parecer uma crise como

a ocorrida em 2011, esses novos ataques suscitam o aumento de preocupações com a segurança marítima regional. A questão dos piratas somalis em navios comerciais ameaça a logística internacional, as linhas de comunicação marítimas e a segurança das tripulações. Então, essa última ocorrência de pirataria poderia influenciar no agravamento da insegurança e até mesmo na consolidação de uma nova crise marítima no Chifre da África. Ademais, o retorno do registro de sequestros na região demonstra uma escalada na violência dos ataques cometidos por piratas somalis.

Assim, a fim de se evitar a deflagração de uma crise marítima nos moldes da ocorrida em 2011 na Somália, é necessário que sejam implementadas as devidas medidas para monitoramento, repressão e responsabilização dos criminosos, a exemplo do que fez a Índia no caso do MV “Ruen”. Além do combate direto aos crimes, é preciso ainda fortalecer e capacitar os Estados locais para uma futura emancipação no tratamento dos ilícitos marítimos, a exemplo do que é feito pela Arquitetura de Yaoundé ([Boletim 187](#)) na costa oeste africana. Direcionar esforços para tratar as causas do problema em todas as esferas necessárias como um projeto de longo prazo pode evitar reincidências de crises na segurança marítima.





## A Lei de Segurança de Ruanda: conjuntura do projeto de lei entre Reino Unido e Ruanda

*Carolina Vasconcelos e Maria Clara Schneider*

A chamada “Lei de Segurança de Ruanda” é um projeto de lei, anunciado pela primeira vez em abril de 2022, que tem como objetivo o envio de imigrantes em situação de ilegalidade do Reino Unido (RU) para Ruanda – onde permaneceriam durante o processamento de seus pedidos de asilo – e decorre de uma parceria de migração e desenvolvimento econômico entre os países. Em dezembro de 2023, as partes assinaram o Tratado de Parceria de Asilo RU-Ruanda, buscando viabilizar o projeto. Obtendo resultado positivo, o imigrante regressaria ao RU; caso contrário, poderia permanecer em Ruanda ou buscar asilo em outro país. Diante disso, qual é o contexto para a aprovação da lei, e quais são suas consequências geopolíticas e financeiras aos países envolvidos?

Primeiramente, a Câmara dos Comuns reformulou o projeto em janeiro de 2024, após a Suprema Corte do RU ter alegado não considerar Ruanda um país seguro aos refugiados por haver riscos de serem devolvidos aos seus países de origem. Assim, ao ser remetido à Câmara dos Lordes, o projeto foi rejeitado e alterações foram sugeridas, permanecendo em debate até março e estando prevista para voltar à Câmara dos Comuns dia 15 de abril. A principal crítica é que o projeto fere princípios básicos do Estado de direito, pois o tratamento dado aos

refugiados seria desumano. Essa mesma postura violaria a Convenção Europeia dos Direitos Humanos, da qual o RU é signatário.

Além de negativas dos políticos britânicos, o projeto é condenado pela sociedade, havendo uma coalizão de 270 instituições de caridade e organizações sociais apelando à Câmara dos Lordes por sua rejeição. Entretanto, apesar de a lei ainda estar sendo processada, o RU já enviou a primeira parcela de cerca de US\$ 300 milhões a Ruanda. Para Kigali, a parceria se traduz em investimentos britânicos na economia local — US\$ 55 milhões complementares devem ser pagos ainda este ano — e no projeto de melhoria de sua imagem externamente. Segundo o Ministério do Interior britânico, a remoção de requerentes de asilo para Ruanda custaria US\$ 80 mil a mais do que mantê-los no RU. Em contrapartida, o primeiro-ministro britânico afirmou que o projeto “literalmente pouparia bilhões no longo prazo”.

Em suma, o projeto de lei é contestado tanto pela Câmara dos Lordes, que não consegue consenso com a Câmara dos Comuns, quanto por organizações que visam à proteção dos direitos dos requerentes de asilo. Tais fatores permitem a consideração de um eventual deferimento do projeto, especialmente ao considerar-se suas consequências econômicas para o RU.

DOI 10.21544/2446-7014.n200.p09.

## Estreitamento das relações franco-brasileiras em Defesa

*Fernanda Calado e Rafaela Caporazzo*

Em 26 de março de 2024, o presidente francês, Emmanuel Macron, visitou o Brasil para o estreitamento de relações bilaterais. A visita foi pautada em cinco frentes temáticas: meio ambiente e clima; submarinos e tecnologia nuclear; negócios e cultura; acordo Mercosul-União Europeia e conflitos globais. Durante a visita, Macron e o presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, celebraram o lançamento do terceiro submarino construído inteiramente no Brasil com tecnologia francesa, o S-42 “Tonelero”. Diante disso, quais são os interesses dos dois países no aumento da parceria franco-brasileira, especialmente no âmbito da Defesa?

O Programa de Desenvolvimento de Submarinos (ProSub) foi criado em 2008 por meio da parceria entre Brasil e França. O ProSub tem como propósito a produção de quatro submarinos convencionais: S-40 “Riachuelo”, S-41 “Humaitá”, S-42 “Tonelero” e S-43

“Angostura”; e a fabricação do primeiro submarino convencional de propulsão nuclear brasileiro, o SCPN “Álvaro Alberto”. Esses submarinos têm como objetivo auxiliar na proteção da Amazônia Azul, por onde trafegam 95% do comércio exterior e de onde são extraídos mais de 90% do petróleo e mais de 70% do gás natural brasileiros. O S-42 “Tonelero” é o terceiro de quatro submarinos de ataque a diesel planejados, construídos em uma parceria de US\$ 10 bilhões com treinamento, equipamento e assistência técnica da França. Segundo os líderes, a ampliação dos laços franco-brasileiros de defesa permitirá que os países se preparem para as adversidades dos conflitos globais.

O ProSub visa à elevação da Indústria Nacional de Defesa e foi afetado após a crise mundial financeira de 2008 e a restrição orçamentária no Brasil a partir de 2010. Para os avanços do projeto, a fabricante francesa de defesa naval *Naval Group* tem sido importante na

transferência de tecnologia e venda de equipamentos. Além disso, em abril, Brasília e Paris criaram um Comitê de Armamentos objetivando ampliar a parceria estratégica em Defesa e identificar novos projetos conjuntos de interesse.

Portanto, no que diz respeito à ampliação da parceria franco-brasileira no setor de Defesa, pode-se destacar

tal cooperação com uma perspectiva de longo prazo e alto nível, visando à conclusão do S-43 “Angostura” e ao desenvolvimento do projeto brasileiro de submarinos convencionais de propulsão nuclear. Por isso, após a visita, questões soberanas como energia e defesa nuclear foram discutidas, aumentando as relações bilaterais na ampla gama de interesses de ambas as partes.

QUADRO VI: PROGRAMAS DE SUBMARINOS INICIADO EM 2008	
	Entrega/Lançamento ao Mar
Estaleiro de Construção	2018
Submarino “Riachuelo” (S-40)	Dezembro de 2018
Submarino “Humaitá” (S-41)	Dezembro de 2020
Submarino “Tonelero” (S-42)	Março de 2024
Submarino “Angostura” (S-43)	Previsão 2025
Submarino “Álvaro Alberto” (SCPN)	Previsão 2033

Elaboração das Autoras. Fonte: Marinha do Brasil

DOI 10.21544/2446-7014.n200.p09-10.

## ORIENTE MÉDIO & NORTE DA ÁFRICA

### Insuficiente e desigual: a corrida contra a crise climática no Oriente Médio e Norte da África

Vitória França

Alterações climáticas, como temperaturas extremas, secas e inundações, têm sido foco de grandes preocupações dos países do Oriente Médio e do Norte da África (MENA, em inglês) há séculos. Embora temperaturas elevadas sejam comuns nessa região, quase metade da população poderá ficar anualmente exposta a ondas de calor anômalas — de aproximadamente 56°C — até o final do século, com um aumento médio da temperatura de 4°C até 2050. A partir de um cenário mundial de contenção de crises, cabe ressaltar que a participação da região de MENA nos três grandes fundos climáticos globais — o Fundo Verde para o Clima (GCF, em inglês), os Fundos de Investimento Climático (CIF, em inglês) e o Fundo Global para o Meio Ambiente (GEF, em inglês) — representou apenas 6,6% do seu financiamento global acumulado até 2023. Dito isto, cabe questionar: como as alterações climáticas e a falta de investimento têm caracterizado a região?

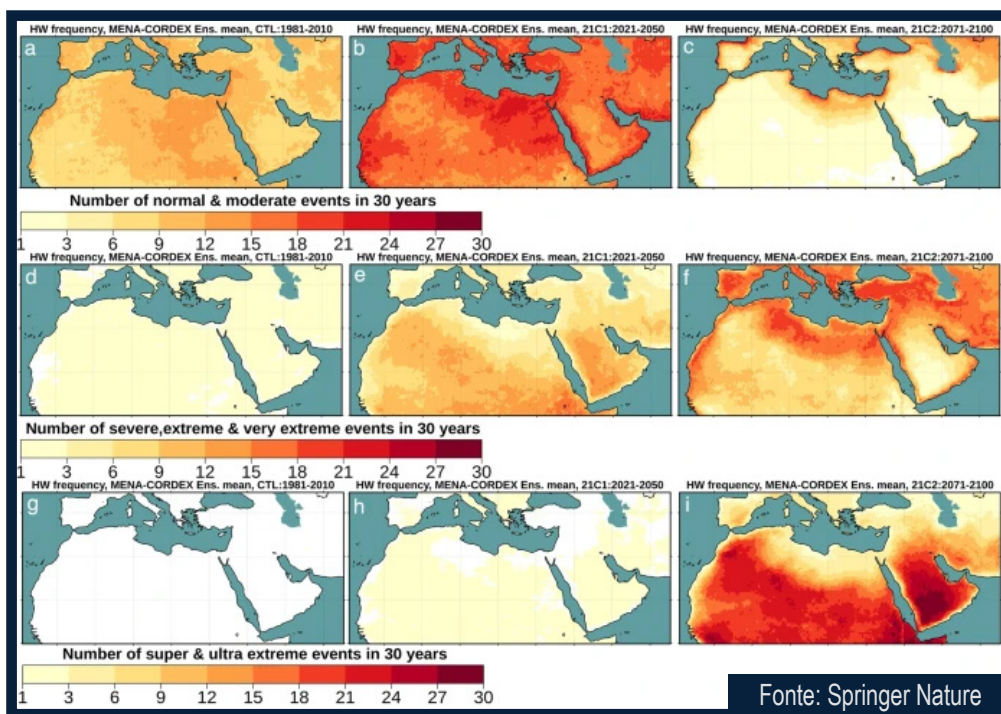
A região de MENA é uma das que recebem menos financiamento climático no globo, apesar da grande exposição a riscos climáticos. Contabilizando-se o co-

-financiamento mobilizado pelos fundos citados, a região recebeu um total acumulado de US\$ 24,4 bilhões entre 1992 e 2023, uma das porcentagens mais baixas mundialmente, de acordo com um estudo da *SRMG Think*. É também a região com maior escassez de água do mundo: dos 20 países que mais sofrem com a questão, 13 estão ali.

Embora a grande maioria dos Estados de MENA sejam classificados como “em desenvolvimento”, eles são economicamente diversos e variam desde os maiores exportadores de petróleo do mundo até Estados afetados severamente por conflitos e crises humanitárias. É importante ressaltar que parte significativa do financiamento é predominantemente atribuída a Egito, Jordânia, Marrocos e Tunísia, representando 86% do auxílio climático aprovado para a região. Isso porque os projetos energéticos representam a maior parte dos fundos climáticos aprovados regionalmente, com 58% do financiamento do GCF, por exemplo, atribuído a projetos energéticos, nos quais Egito e Marrocos ganham maior incentivo.

Em suma, os países do Oriente Médio e do Norte da África estão entre os mais expostos aos impactos ambientais e humanos acelerados das alterações climáticas. Mas sua capacidade de atrair os tão necessários financiamento climático e ajuda internacional de maneira ampla e abrangente não é necessariamente

determinada pelos níveis de vulnerabilidade e necessidade. Em vez disso, o sucesso ou o fracasso são determinados pela capacidade institucional e política de cada país, o que aumenta ainda mais a desigualdade climática intra-região.



DOI 10.21544/2446-7014.n200.p10-11.

## RÚSSIA & EX-URSS

### Embarcações Autônomas: disrupção no âmbito naval do conflito russo-ucraniano

*José Gabriel Pires*

Em fevereiro, o conflito russo-ucraniano entrou no seu terceiro ano. Embora enfrentando desafios atrelados às operações terrestres, Kiev vem sendo capaz de conter o emprego dos meios navais russos no Mar Negro ([Boletim 196](#)). Nesse sentido, uma das soluções mais eficientes desenvolvidas para tal tem sido o emprego de embarcações autônomas, ou drones navais ([Boletim 195](#)). Essa inovação demonstra potencial disruptivo para remodelar as estratégias de combate naval no século XXI. Desse modo, questiona-se a contenção da Esquadra russa do Mar Negro.

No início do conflito, a Rússia foi capaz de neutralizar os meios convencionais da Marinha ucraniana. Todavia, a Ucrânia lançou mão de uma estratégia ancorada na inovação tecnológica, que acabou equilibrando o teatro de operações navais: o desenvolvimento e emprego de drones navais, cujo baixo custo, associado a um relevante poder de fogo em relação às embarcações convencionais,

traduz-se em uma vantagem intrínseca contra a Esquadra do Mar Negro. Nesse cenário, em março de 2024 Kiev revelou uma versão modernizada do “Sea Baby”, drone naval operado pelo Serviço de Segurança da Ucrânia cuja primeira versão ficou conhecida pelos danos causados à Ponte da Crimeia. A nova geração do “Sea Baby” tem um custo aproximado de US\$ 200 mil e conta com uma maior manobrabilidade, além de ter seu raio de alcance ampliado para cerca de 1000 quilômetros, e sua carga explosiva para cerca de uma tonelada.

Nesse contexto, além de lidar com os drones navais, Moscou enfrenta um desafio imposto pela Convenção de Montreux ([Boletim 157](#)), de 1936, que, entre outros temas, regula a circulação de embarcações militares na região. Segundo a Convenção, aos Estados banhados pelo Mar Negro é garantida a operação de todos os tipos de embarcações militares, todavia, em tempos de guerra, cabe à Turquia a anuência sobre o acesso de navios

militares aos Estreitos de Bósforo e Dardanelos. Com o início da invasão russa, Ancara lançou mão de sua prerrogativa e impediu o acesso de navios militares russos à região. Portanto, a cada navio avariado ou abatido pelos drones navais ucranianos, a Marinha russa perde uma parcela da sua capacidade de projeção de poder naval no Mar Negro.

Assim, é possível observar o papel relevante dos drones navais na ampliação do Poder Naval ucraniano. Tal fator, associado ao impedimento no incremento da Esquadra russa do Mar Negro, pode significar uma vantagem estratégica importante para Kiev no âmbito naval, que tem potencial para se converter em poder de barganha em um eventual acordo de cessar-fogo.



DOI 10.21544/2446-7014.n200 p.11-12.

## A outra face do conflito na Ucrânia: as sanções e a *Dark Fleet* russa

Pedro Martins

Desde que o conflito russo-ucraniano teve início, a Rússia foi alvo de sanções destinadas a mostrar uma resposta ocidental a suas ações. Mesmo assim, o embate não possui perspectiva de término ou de que essas sanções tenham tido efeito significativo no comportamento do governo russo. Nesse sentido, o objetivo deste artigo é argumentar acerca das dificuldades enfrentadas ao se aplicar sanções à economia russa.

Um dos efeitos da imposição de sanções é punir um determinado comportamento de dado país, forçando-o a alterá-lo. Com base nesse espírito, o governo estadunidense impôs mais de 500 sanções à Rússia no dia 24 de fevereiro de 2022, de modo que hojeo número das sanções aplicadas ao país totalize 16.500. No entanto, vale destacar que a viabilidade e a capacidade de esse regime de sanções se sustentar é prejudicada quanto maior for a economia do país sob sanções ou a interdependência entre a economia internacional e a economia desse país. Devido a seu PIB, estimado em US\$ 2,24 trilhões em 2022 segundo dados do Banco Mundial, e por ser um

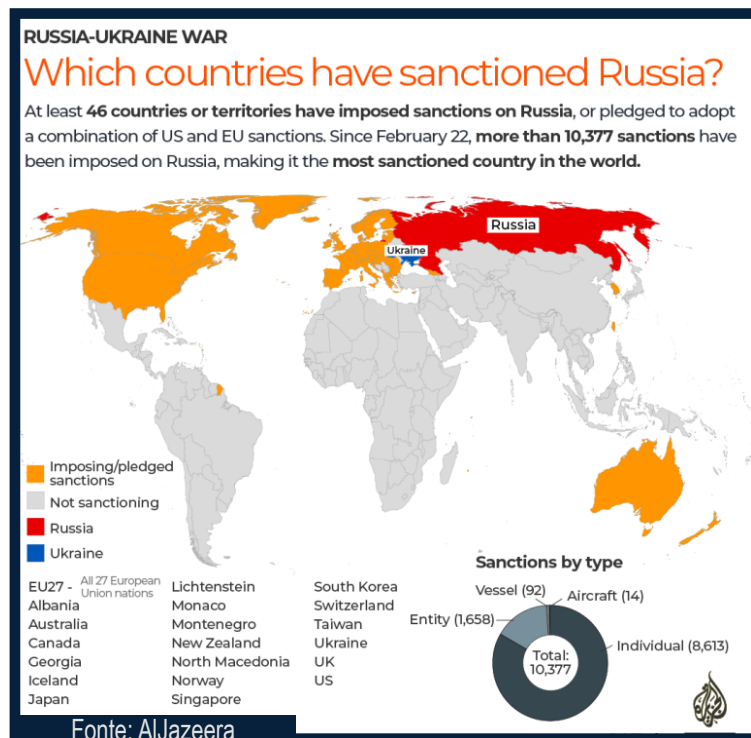
dos líderes na produção de *commodities* como petróleo e gás natural, a Rússia não teve seus esforços de guerra impedidos pelas sanções ocidentais, que tampouco afetaram sua economia na proporção em que se esperava.

Por causa desses dois elementos, o custo econômico de manter um pesado regime de sanções internacionais em uma das maiores economias do mundo é muito elevado, o que estimula os agentes econômicos a buscar formas de contorná-lo. Uma das formas encontradas para isso foi o que o *think tank* estadunidense *Atlantic Council* chamou de *Dark Fleet*. Ela pode ser definida como uma série de navios que têm registros internacionais “opacos” e que operam fora do sistema regulatório marítimo internacional. Por meio de práticas como mudança frequente do registro ou até mesmo a transferência de carga entre navios em águas internacionais, o governo russo consegue contornar as sanções e exportar petróleo, o que acaba prejudicando sua eficácia.

Nesse sentido, um fator importante do conflito entre Rússia e Ucrânia é o aspecto econômico. Apesar

de ter como finalidade alterar as ações de Moscou, as sanções não tiveram o efeito inicial esperado porque sua viabilidade econômica foi prejudicada mediante a

relevância da economia russa, também estimulando os países a adotar mecanismos para contornar as restrições.



DOI 10.21544/2446-7014.n186.p12-13.

## LESTE ASIÁTICO

### A Diplomacia Naval chinesa como ferramenta de projeção de poder

Rodrigo Ribeiro

Nos últimos anos, a diplomacia naval chinesa tem sido fundamental para a busca do país por poder e influência no Sistema Internacional (SI). Nesse sentido, em março de 2024 o país participou de exercícios marítimos combinados de combate à pirataria com as Marinhas da Rússia e do Irã no Golfo de Omã, em meio a um contexto de aumento da instabilidade e da pirataria na região. Considerando-se esta conjuntura, como a diplomacia naval contribui para a garantia dos objetivos estratégicos da China?

Primeiramente, é preciso estabelecer que as operações de diplomacia naval da China dividem-se em visitas a portos, engajamento em Forças-tarefa de escolta de navios mercantes e participação em exercícios navais e cerimônias. Nesse sentido, é possível notar que, geograficamente, a diplomacia naval chinesa concentra-se principalmente no Oriente Médio e na África. O Oriente Médio é responsável por 55% do fornecimento de petróleo da China e é uma rota marítima essencial para as exportações e importações do país. Por sua vez, o continente africano tem sido cada vez mais importante para a estratégia da China, que firmou diversos acordos bilaterais e multilaterais — principalmente no âmbito da Iniciativa Cinturão e Rota ([Boletim 154](#)) — com atores regionais nos últimos anos e tem participado ativamente

de operações de paz coordenadas pela Organização das Nações Unidas no continente.

O exercício naval combinado com as Marinhas da Rússia e do Irã também contribui diretamente para os objetivos estratégicos da China no SI. Isto é: além de treinar a Marinha chinesa para o combate à pirataria, os exercícios incentivam o fortalecimento dos laços bilaterais com seus parceiros estratégicos. A Rússia, além de ser um parceiro importante em questões econômicas, é um ator essencial no balanceamento estratégico contra os Estados Unidos, enquanto o Irã se destaca como o mais antigo parceiro estratégico da China no Golfo Pérsico, servindo desde a década de 1980 como um ponto crucial de influência chinesa na região.

Portanto, percebe-se que a diplomacia naval se mostra essencial para consolidar a influência da China sobre áreas fundamentais para seus objetivos estratégicos, como a África e o Oriente Médio, além de permitir o fortalecimento de laços bilaterais e multilaterais com seus principais parceiros estratégicos. Sendo assim, à medida que Pequim aumenta seu poder naval, estima-se que essas operações se tornem mais frequentes e dispersas ao redor do globo. Resta observar como o processo impactará sobre as dinâmicas de poder do SI nos próximos anos.

DOI 10.21544/2446-7014.n200.p13.

## Brasil e Índia aprofundam laços no setor de Defesa

*Rebeca Leite*

Em abril de 2024, Índia e Brasil celebram 76 anos de relações diplomáticas, estabelecidas em 1948, logo após a independência indiana. Semelhanças quanto a vasta extensão territorial, altos níveis populacionais e perfil econômico complementar facilitaram essa aproximação, que hoje possui um potencial cada vez mais abrangente. Atualmente, os países são dois protagonistas de foros multilaterais, como o G20, o BRICS, o Fórum de Diálogo Índia, Brasil e África do Sul (IBAS) e o G4, este último uma importante iniciativa para a reivindicação de assentos permanentes no Conselho de Segurança das Nações Unidas.

Brasil e Índia, juntos, possuem um PIB aproximado de US\$ 8 trilhões, o que os torna as duas maiores economias em ascensão em termos mundiais. Segundo o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços do Brasil, o intercâmbio comercial entre ambos cresceu 63,5% em 2021, atingindo US\$ 11,5 bilhões. Já em 2022, o comércio bilateral ultrapassou US\$ 15 bilhões, com um aumento de 31,4% em relação ao ano anterior. Os principais produtos exportados pela Índia são os combustíveis derivados do petróleo, seguido por inseticidas e produtos semelhantes, enquanto o Brasil exporta óleos vegetais, ouro e cana-de-açúcar. Em 2023, o Brasil foi o 10º maior parceiro comercial dos indianos.

Reconhecendo suas capacidades geográficas e econômicas, a Índia tem buscado se posicionar de forma mais proeminente no Sistema Internacional, sobretudo

após a Guerra Fria. Estabelecer laços com países estratégicos faz parte de sua política externa, fortemente pautada no multilateralismo para angariar o suporte necessário aos seus interesses nacionais. Nesse contexto, o setor de defesa é um grande pilar. Em 2020, foi assinada a declaração conjunta “Brasil-Índia Cooperação de Defesa e Segurança”, marcada pela primeira visita do comandante do Exército brasileiro a Nova Delhi, um marco importante para as Forças Armadas.

Em virtude de uma histórica e estável relação, em 14 de março de 2024 ocorreu o primeiro Diálogo Ministerial de Defesa e Relações Exteriores 2+2 entre representantes ministeriais de Brasil e Índia, em Nova Delhi. O foco deste marco foi a cooperação no domínio da tecnologia submarina. A Índia possui um importante programa de submarinos da classe “Scorpène”, também utilizados pelo Brasil. Além disso, o Diálogo 2+2 sugere um alinhamento estratégico da política externa indo-brasileira, uma vez que ambos os países, em desenvolvimento, buscam a segurança das navegações na região do Indo-Pacífico, fundamental para a Estratégia Marítima da Índia.

Dessa forma, os laços de Defesa refletem os objetivos da Índia de garantir a segurança marítima junto a seus parceiros. O Brasil, em virtude de seus interesses comuns, se torna um ator-chave que, a depender de sua política externa, pode se beneficiar do que a Índia pode oferecer em troca de apoio às suas aspirações, sobretudo no Indo-Pacífico.

DOI 10.21544/2446-7014.n200.p14

## SUDESTE ASIÁTICO & OCEANIA

### Força de Superfície da Marinha Australiana: “maior e mais letal” ou apenas um projeto distante?

*Thayná Fernandes*

Um estudo independente contratado pelo governo australiano apresentou uma revisão sobre as capacidades da Força de Superfície da Marinha do país, detalhando a necessidade de adaptação para o futuro comissionamento dos submarinos AUKUS. Atualmente, a Marinha australiana possui cerca de 50 embarcações, das quais boa parte chegará ao fim de suas vidas úteis nos próximos anos. O relatório apresentou propostas para aquisição de outros 50 navios e pretende-se que as embarcações sejam construídas total ou parcialmente nos estaleiros nacionais, gerando-se mais empregos. Caso a proposta seja seguida (posição parcialmente aceita pelo governo atual), serão investidos cerca de US\$ 7,2 bilhões

na próxima década. Considerando os já diversos desafios da Marinha australiana, seriam essas propostas viáveis no médio e longo prazos?

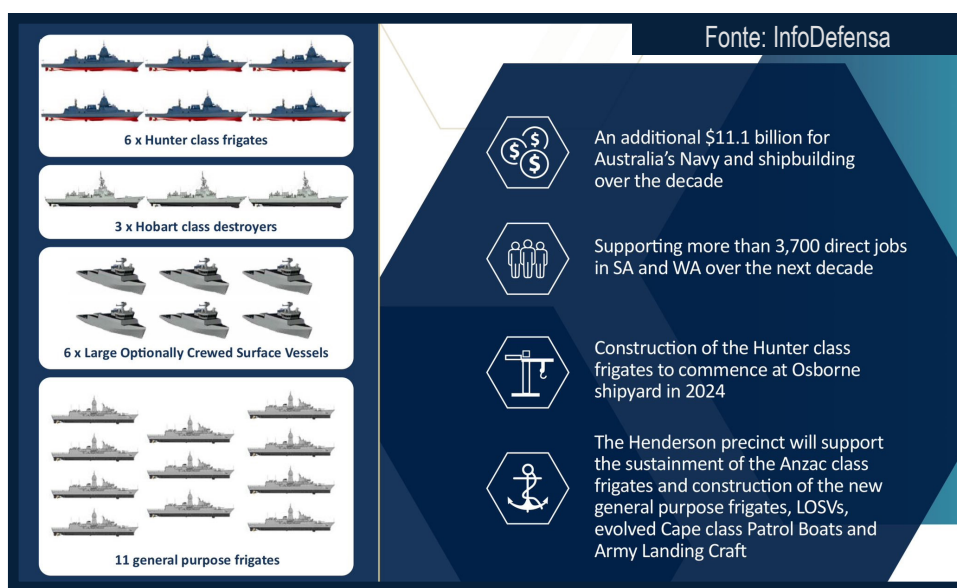
Embora teoricamente as propostas apresentadas no documento de revisão façam sentido, destacam-se problemáticas relativas a financiamento, parcerias e pessoal. Em relação aos custos, os US\$ 7,2 bilhões adicionais para investimentos na futura força de superfície elevam seus valores de aquisição e manutenção para cerca de US\$ 35 bilhões. Cabe lembrar que, inicialmente, apenas para o acordo AUKUS, serão despendidos cerca de US\$ 240 bilhões até 2050. Essas somas significativas geram diversos questionamentos, tanto acerca das

fontes de receita quanto da continuidade dos projetos. O histórico de compras e parcerias internacionais em termos de Defesa na Austrália é assunto delicado: além da recente troca do projeto de submarino francês pela proposta estadunidense e inglesa, o programa de modernização de fragatas multipropósito, “SEA 5000 Phase 1”, desenvolvido em conjunto com a Nova Zelândia, sofreu diversos problemas de financiamento, complexidade e prazos. O projeto não foi adiante como esperado, diminuindo-se a quantidade de navios encomendados.

Finalmente, deve-se considerar a capacidade de pessoal: a Marinha australiana conta com cerca de 18 mil militares (entre quadro permanente e reserva), número insuficiente para operar todos os navios. Embora esteja crescendo em número de pessoal, ao dobrar-se a

quantidade de navios sem uma agenda específica para recrutamento, retenção e capacitação de novos militares, que já precisarão operar os novos submarinos de propulsão nuclear, os navios de superfície não deixarão os portos.

Em suma, embora as propostas para uma total modernização e alinhamento da Marinha australiana aos objetivos estratégicos do governo atual sejam relevantes e importantes, o tema é extremamente complexo e compreende diversos desafios de implementação. Assim, para “manter os australianos seguros”, o governo do país precisará rever se sua prioridade está realmente em uma “força de combate de superfície maior e mais letal”. Ainda, precisará encontrar o ponto de equilíbrio entre o ideal e o factível, ou seus projetos terminarão à deriva.



DOI 10.21544/2446-7014.n200.p14-15

## ÁRTICO & ANTÁRTICA

### As expedições colombianas na Antártica dentro do contexto regional sul-americano

*Gabriele Hernandez*

O navio colombiano ARC “Simón Bolívar” realizou, em janeiro deste ano, sua primeira expedição Antártica, simbolizando o compromisso nacional com seu programa antártico. Presente no Sistema do Tratado da Antártica (STA) desde 1989, a Colômbia ainda possui status de membro não consultivo — sem poder de veto —, porém iniciou na última década sua movimentação em direção a uma participação mais ativa no STA, o que pode lhe render condição consultiva em breve.

As expedições antárticas colombianas tiveram início em 2014, e o país aderiu ao Protocolo de Madri em 2020, agora contando com embarcação própria destinada ao transporte polar e ao desenvolvimento de pesquisas

científicas. Esse tipo de atividade é essencial para que um país se torne membro consultivo do tratado. A expedição do ARC “Simón Bolívar” foi realizada com o apoio de outros Estados já consolidados na região: Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos (EUA), Espanha, Equador, Turquia e Uruguai — uma prática comum nos termos do Tratado. A localização do país também contribui para o êxito do programa: a América do Sul é o continente mais próximo da Antártica e possui longo histórico de navegação regional.

Durante os séculos XIX e XX, foram as expedições argentinas, chilenas, estadunidenses e britânicas (estas via territórios ultramarinos), partindo da América do

Sul, que fizeram com que a infraestrutura regional se desenvolvesse a ponto de algumas cidades serem imprescindíveis para alcançar o continente branco. Na década de 1950, a Antártica já era disputada por sete Estados, cobiçada pelas duas maiores potências da época (EUA e União Soviética) e motivo de interesse para diversos países, e a América do Sul se encontrava no coração da disputa devido à conexão com o polo sul.

A expansão da Colômbia na Antártica faz parte de uma tendência global em que países com os mais variados interesses se submetem ao STA e têm a possibilidade de discutir o futuro do continente, ou ainda se aproximam

dos recursos valiosos que a região proporciona. O país também se encontra no contexto de geopolítica polar sul-americana, ocupando o mesmo espaço que aqueles países profundamente intrincados na Antártica. Enquanto nem mesmo as maiores potências do mundo usufruem dos recursos austrais, para os países sem histórico na região é preciso um esforço muito grande para alcançar o *gap* de desenvolvimento polar. A Colômbia ainda dispõe de boas relações com seus vizinhos e tem optado pelo jogo de espera na Antártica da forma mais adequada, indicando que sabe como se comportar na região.

DOI 10.21544/2446-7014.n200.p15-16.

## TEMAS ESPECIAIS

### Consequências dos impactos geopolíticos nas Linhas de Comunicação Marítimas globais

As Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) desempenham um papel crucial no pleno desenvolvimento do comércio marítimo global e na manutenção das cadeias de suprimentos, dependendo ativamente da livre navegação. No entanto, nos últimos anos essas linhas têm enfrentado desafios significativos devido a questões geopolíticas e fenômenos naturais, como destacado pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento em seu relatório *Navigating Troubled Waters*, de fevereiro de 2024. Portanto, surge a questão sobre quais são esses impactos e suas consequências a médio e longo prazo.

O documento identifica disrupções no Mar Negro, decorrentes do conflito entre Rússia e Ucrânia, bem como a mais recente instabilidade no Mar Vermelho, motivada pelos ataques dos Houthis a embarcações comerciais, resultando na redução do tráfego do Canal de Suez. Adicionalmente, destaca-se a seca histórica do Canal do Panamá, ocasionando restrições ao número de navios autorizados a atravessar diariamente. Tais perturbações estão reconfigurando as dinâmicas do comércio marítimo global, obrigando as embarcações a adotar rotas alternativas mais longas para manter a continuidade das cadeias de suprimentos. Por exemplo, diante das sanções impostas à Rússia pelos Estados Unidos da América (EUA) e Europa, uma alternativa de Moscou foi a busca por parceiros comerciais geograficamente mais distantes ([Boletim 197](#)). Para suprir a ausência do mercado europeu, em 2023 a Rússia intensificou a venda

*Jéssica Germano de Lima Silva*

de diesel para o Brasil, substituindo assim os EUA como principal exportador deste para o país sul-americano. A insegurança prevalecente no entorno do Canal de Suez, principal rota entre Ásia, Europa, Norte da África e América do Norte tem compelido as embarcações a adotar rotas alternativas contornando o continente africano, passando pelo Cabo da Boa Esperança, na costa da África do Sul.

A principal consequência disso é o aumento do tempo de trânsito das mercadorias. Contudo, essa questão desencadeia ramificações em diversas outras perspectivas. Destaca-se inicialmente o encarecimento do frete, bem como o aumento dos gastos operacionais, tais como salários da tripulação, insumos, seguro de embarcações e combustível. Em certas circunstâncias, para garantir o cumprimento dos prazos é necessário aumentar a velocidade, o que resulta em um maior consumo de combustível e, por conseguinte, um aumento nas emissões.

É relevante notar que o setor marítimo enfrenta desafios significativos para alcançar as metas de descarbonização estabelecidas pela Organização Marítima Internacional, que visa atingir a neutralidade de carbono até 2050. No entanto, apesar dos esforços globais de descarbonização focados no desenvolvimento de tecnologias para melhorar a eficiência energética das embarcações ou utilizar combustíveis mais limpos e menos poluentes, as pressões geopolíticas muitas vezes apontam para direções opostas.

DOI 10.21544/2446-7014.n200.p16.



- ▶ [NATO Without America](#)  
PROJECT SYNDICATE, Ian Bremmer.
- ▶ [America Needs a Simpler Policy – but Not Rapprochement](#)  
CSIS, Jon B. Alterman.
- ▶ [The Looming Ukraine Debacle](#)  
THE NATIONAL INTEREST, Matthew Blackburn.
- ▶ [Rethinking Australia’s wartime maritime trade](#)  
ASPI, Richard Dunley.
- ▶ [What Chinese Navy Planners Are Learning from Ukraine's Use of Unmanned Surface Vessels](#)  
RAND, Lyle Goldstein e Nathan Waechter.

## CALENDÁRIO GEOCORRENTE

Clique nas caixas para acessar os links referentes:

Por: José Araujo e Maria Fernanda Császár




### ABRIL

Principais eventos de 15 a 30 de Abril

<b>15-19</b>	<b>15-17</b>	<b>17</b>	<b>19</b>
			
<b>CHILE</b> FÓRUM DA AMÉRICA LATINA E DO CARIBE SOBRE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	<b>GRÉCIA</b> CONFERÊNCIA NOSSO OCEANO	<b>CROÁCIA</b> ELEIÇÕES PARLAMENTARES	<b>ÍNDIA</b> ELEIÇÕES GERAIS

### MAIO

Principais eventos de 01 a 12 de Maio

<b>01-22</b>	<b>05</b>	<b>06</b>	<b>12</b>
			
<b>HUNGRIA</b> EXERCÍCIO “BRAVE WARRIOR”	<b>PANAMÁ</b> ELEIÇÕES GERAIS	<b>CHADE</b> ELEIÇÕES PRESIDENCIAIS	<b>LITUÂNIA</b> ELEIÇÕES PRESIDENCIAIS

## REFERÊNCIAS

- **Hidrogênio verde na indústria marítima chilena: mercado global e desafios**  
BERTRAM, Rebecca. [Challenges to Chile becoming a green hydrogen superpower](#). *Energy Transition*, 09 jan. 2024. Acesso em: 05 abr. 2024.  
[Armada de Chile ejecuta innovador proyecto apuntando a la transición energética](#). *Noticias Navales*, 25 jan. 2024. Acesso em: 05 abr. 2024.
  - **Revisão da Plataforma Continental Estendida dos EUA gera contencioso com a Rússia**  
[Announcement of U.S. Extended Continental Shelf Outer Limits](#). *U.S Department of State*, 19 dez. 2023. Acesso em: 04 abr. 2024.  
[Remarks by Permanent Representative of the Russian Federation to the International Seabed Authority \(ISA\) Sergey Petrovich during the 29th Session of the ISA Council, Kingston, Jamaica, March 18, 2024](#). *The Ministry of Foreign Affairs of Russian Federation*, 25 mar. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024
  - **Independência Energética na África: por que os combustíveis fósseis ainda são necessários?**  
[Africa Energy and Economy: 2023 Review and 2024 Outlook](#). *S&P GLOBAL*, 07 fev. 2024. Acesso em: 06 abr. 2024.  
[Analysts: Nigeria's Dangote Oil Refinery Could Accelerate European Sector's Decline](#). *Voa Africa*. 28 mar. 2024. Acesso em: 06 abr. 2024.
  - **Sequestros no mar: o (re) início da crise de segurança marítima no Chifre da África?**  
[Marinha indiana recaptura navio pirata somali e liberta a tripulação](#). *The Guardian*, 17 mar. 2024. Acesso em: 23 mar. 2024.  
[India to prosecute Somali pirates for ship hijacking](#). *Africa News*, 20 mar. 2024. Acesso em: 20 mar. 2024.
  - **As relações franco-brasileiras: o que está por vir?**  
[French, Brazilian Presidents Celebrate Launch of Defense Submarine](#). *Voa News*, 27 mar. 2024. Acesso em: 05 abr. 2024.  
**MARINHA DO BRASIL. Prosub**. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/programas-estrategicos/prosub>>. Acesso em: 04 abr. 2024.
  - **A Lei de Segurança de Ruanda: conjuntura do projeto de lei entre Reino Unido e Ruanda**  
[What is the UK's plan to send asylum seekers to Rwanda?](#). *BBC*, 21 mar. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024.  
MCGEE, Luke. [British lawmakers pass Sunak's controversial Rwanda asylum plan](#). *CNN*, 17 jan. 2024. Acesso em: 05 abr. 2024.
  - **Insuficiente e desigual: a corrida contra a crise climática no Oriente Médio e Norte da África**  
OBEID, Jessica; GOWER, Alice. [Highlighting MENA's Climate Finance Challenge](#). *SRMG Think*, dez. 2023. Acesso em: 31 mar. 2024.  
AREZKI, Rabah. [Climate crisis fuels change in MENA region](#). *Atlantic Council*, 26 fev. 2024. Acesso em: 31 mar. 2024.
  - **Embarcações Autônomas: disrupção no âmbito Naval do Conflito Russo-Ucraniano**  
PORTER, Tom. [Ukraine showed off an upgraded sea drone it says will be an even bigger nightmare for Russia's navy](#). *Business Insider*, 07 mar. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024.  
SUTTON, H. I. [Vital Russian Supply Lines In Black Sea Cut By Ukrainian Drones](#). *Naval News*, 10 mar. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024.
  - **A outra face do conflito na Ucrânia: as sanções e a Dark Fleet russa**  
BRAW, Elisabeth. [Russia's growing dark fleet: Risks for the global maritime order](#). *Atlantic Council*, 11 jan. 2024. Acesso em: 23 mar. 2024.  
ROTH, Andrew. [The 'dark fleet' of tankers shipping Russian oil in the shadows](#). *The Guardian*, 19 ago. 2024. Acesso em: 23 mar. 2024.
  - **A Diplomacia Naval chinesa como ferramenta de projeção de poder**  
ORCHARD, Andrew. [Back to Engagement: China's Escort Task Force Naval Diplomacy Post-COVID](#). *The Diplomat*, 20 mar. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024.  
CHOI, Seong Hyeon. [China, Russia and Iran stage navy anti-piracy drills as Red Sea attacks escalate](#). *South China Morning Post*, 15 mar. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024.
  - **Brasil e Índia aprofundam laços no setor de Defesa**  
LRCA DEFENSE CONSULTING. [Brasil e Índia aprofundam laços de defesa com foco em submarinos](#). *LRCA Defense Consulting*, 14 mar. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024.  
[India, Brazil hold first '2+2' defence and foreign ministerial dialogue](#). *The Indian Express*, 14 mar. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024.
  - **Força de Superfície da Marinha Australiana: “maior e mais letal” ou apenas um projeto distante?**  
LUCK, Alex. [The Australian Surface Fleet Dilemma & Tier 2](#). *Naval News*, 02 abr. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024.  
AUSTRALIAN GOVERNMENT DEFENSE. [Navy's enhanced lethality surface combatant fleet](#). *Australian Government Defense*, 20 fev. 2024. Acesso em: 04 abr. 2024.
  - **As expedições colombianas na Antártica dentro do contexto regional sul-americano**  
BERNAL, Celso Fernando Cepeda. [After completing its first Antarctic expedition, the Colombian Navy's Simón Bolívar ship arrived at the port of Cartagena, Colombia](#). *Zona Militar*, 29 mar. 2024. Acesso em: 05 abr. 2024.  
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA. [Buque colombiano ARC "Simón Bolívar" arribó exitosamente al continente antártico](#). *Prensa*, 14 jan. 2024. Acesso em: 05 abr. 2024.
  - **Consequências dos impactos geopolíticos nas Linhas de Comunicação Marítimas globais**  
[NAVIGATING TROUBLED WATERS](#). *UNCTAD*, fev. 2024. Acesso: em 06 abr. 24.  
THOMPSON, Felix. [UN: Red Sea and Panama Canal disruptions causing global trade upheaval](#). *Global Trade Review*. *GT Review*, 6 mar. 2024. Acesso em: 03 abr. 2024.
- O mapa inicial (pág 04) do Boletim foi produzido pelo MapChart e segue as diretrizes da Creative Commons.

## MAPA DE RISCO

O mapa intitulado “Principais Riscos Globais”, exposto na página 04 deste Boletim, foi elaborado pelos integrantes do Núcleo de Avaliação da Conjuntura da Escola de Guerra Naval. Os critérios utilizados para analisar os fenômenos internacionais e determinar quais devem constar no mapa se baseiam na relevância destes para o Brasil, sendo eles: presença de brasileiros residentes na região, influência na economia brasileira e o impacto no Entorno Estratégico brasileiro. Os parâmetros para categorização dos riscos seguem os interesses dos membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas, relevância dos atores envolvidos, repercussão internacional, impacto regional e a possibilidade da escalada de tensões. Após a seleção

dos fenômenos, estes podem ser categorizados em alto risco (vermelho), quando avalia-se grande instabilidade social, política, militar ou econômica; e também, em médio risco (laranja), para principais situações de agravamento de riscos observados. Os países em cinza representam conflitos monitorados; caso tenha agravamento do risco, este passa a ser vermelho ou laranja.

As análises são refeitas a cada edição do Boletim, com o objetivo de reavaliar e atualizar as regiões demarcadas, bem como a cor utilizada em cada um. Desta forma, são sempre observados os principais fenômenos, distribuídos em alto e médio risco. Abaixo, encontram-se *links* sobre os riscos apontados no mapa:

Por: Kaike Mota

### ► ALTO RISCO:

- HAITI - Conflitos internos: [Haitian stakeholders signed political compromise to pave way for TPC installation](#). **The Haitian Times**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- IÊMEN - Crise estrutural regional: [Food Insecurity in Yemen Reaches Highest Level, Warns UN](#). **Asharq Al-Awsat**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- ISRAEL - Conflito regional: [Israel steps up preparation for Rafah invasion despite Western warnings](#). **Politico**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- LÍBANO - Crise estrutural: [Israeli army strikes Bekaa, Baalbek in eastern Lebanon](#). **Middle East Monitor**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- MAR VERMELHO - Ataque a embarcações: [Yemen's Houthis say they launched missiles, rockets at Western ships](#). **EuroNews**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- MIANMAR - Conflito interno: [Myanmar military faces humiliating rout on Thai border](#). **Asia Nikkei**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- RÚSSIA E UCRÂNIA - Conflito militar: [Russia, Ukraine feud over ‘dangerous’ attack on Zaporizhzhia nuclear plant](#). **Al Jazeera**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- SOMÁLIA - Crise estrutural: [Al-Shabaab attacks strategic town near Somali capital](#). **Garowe Online**, 06 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- SUDÃO - Conflito interno: [In Sudan, “the needs are growing by the day, but the response is deeply inadequate”](#). **Medicins Sans Frontieres**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.

### ► MÉDIO RISCO:

- BELARUS - Crise regional: [UN Rights Body Launches Probe to Investigate Abuses in Belarus](#). **Human Rights Watch**, 04 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- BURKINA FASO - Crise sociopolítica: [Au Burkina Faso, nouvelle radiation d’un officier des rangs des forces armées](#). **RFI**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- EQUADOR - Crise sociopolítica: [Ecuador armed forces to continue anti-crime operations with police-gov't](#). **Reuters**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- GUINÉ - Conflito interno: [Fayimba Mara nommé secrétaire général adjoint du gouvernement](#). **Mosaiqueguinee Guinee**, 06 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- IRÃ - Instabilidade regional: [Debate Continues In Tehran About How To Respond To Israel](#). **Iran International**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- IRAQUE - Crise regional: [Iraq tightens grip on autonomous Kurdish region](#). **The New Arab**, 06 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.

- MALI - Crise sociopolítica: [Bonne nouvelle pour Assimi Goïta, sa gouvernance est adoptée par les.](#) **YOP L.FRII**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- NÍGER - Crise sociopolítica: [30 security volunteers die in clash with bandits.](#) **Daily Post Nigeria**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DO CONGO - Crise regional: [Militia accused of killing at least 15 in attack on village in DR Congo.](#) **VOA News**, 06 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- SÍRIA - Crise regional: [Worrying signs exist that IS growing stronger in Syria.](#) **VOA News**, 05 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- VENEZUELA - Crise estrutural: [Venezuela to allow safe passage to Argentina for Machado aides, government source says.](#) **Reuters**, 05 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.

#### ► EM MONITORAMENTO:

- AFEGANISTÃO - Instabilidade sociopolítica: [UN raises alarm on surging malnutrition in Afghan women and children.](#) **The Times of India**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- ARMÊNIA E AZERBAIJÃO - Instabilidade regional: [Clashes reported on Armenia-Azerbaijan border hours after EU support announced – POLITICO.](#) **Político**, 06 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- COREIA DO NORTE - Crise regional: [South Korea launches 2<sup>nd</sup> spy satellite with SpaceX's help amid brewing tensions with North.](#) **FirstPost**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- EL SALVADOR - Instabilidade sociopolítica: [The true cost of El Salvador's new gold rush.](#) **The Guardian**, 04 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- ETIÓPIA - Crises internas: [Ethiopia's army accused of committing war crimes in Amhara region.](#) **Al Jazeera**, 04 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- GABÃO - Instabilidade sociopolítica: [Gabon opens national dialogue to bring country back to civilian rule.](#) **VOA News**, 02 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- GUIANA E VENEZUELA - Disputa regional: [Essequibo: a resposta da Guiana à lei aprovada pela Venezuela 'tomando' a região.](#) **BBC News**, 04 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- ÍNDIA - Instabilidade social: [15 killed, 28 missing, thousands displaced: How kids bear the brunt of ethnic conflict in Manipur.](#) **Decan Herald**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- LÍBIA - Instabilidade sociopolítica: [HoR Speaker urges people to donate money to Libya Reconstruction Fund.](#) **Libya Observer**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- MAR DO SUL DA CHINA - Disputas regionais: [China holds 'combat patrol' in South China Sea amid US-led war games.](#) **Al Jazeera**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- MOÇAMBIQUE - Instabilidade entre governo e forças insurgentes: [Rwanda promises more troops for Cabo Delgado.](#) **Club of Mozambique**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- NICARÁGUA - Instabilidade sociopolítica: [Autoritários: como Ortega empurrou milhares de nicaraguenses ao exílio.](#) **Folha de São Paulo**, 04 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- NIGÉRIA - Crises internas: [Nigerian Air Force destroys terrorists' enclaves in Katsina, Borno.](#) **Daily Post Nigeria**, 07 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- PAQUISTÃO - Instabilidade sociopolítica: [IMF to finalize this month release of last instalment of Pakistan's \\$3 billion program.](#) **Arab News**, 05 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- REPÚBLICA CENTRO-AFRICANA - Instabilidade sociopolítica: [Former rebels in Central African Republic disarm but face few options. Wagner is one of them.](#) **AP News**, 03 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- SELVA DE DARIÉN - Crise migratória: [Migrants Accuse Members of Mexico's National Guard of Sexual Abuse and Theft.](#) **The Latin Times**, 08 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.
- TAIWAN - Disputas regionais: [China Is Targeting U.S. Voters and Taiwan With AI-Powered Disinformation.](#) **The Wall Street Journal**, 05 abr. 2024. Acesso em: 08 abr. 2024.