

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG FERNANDO PEREIRA DE ALMEIDA

O BRASIL, OS PAÍSES DA COSTA OESTE AFRICANA E A SEGURANÇA MARÍTIMA
NO ATLÂNTICO SUL

Cooperação da Marinha do Brasil na Segurança Marítima do Golfo da Guiné.

Rio de Janeiro

2019

CMG FERNANDO PEREIRA DE ALMEIDA

O BRASIL, OS PAÍSES DA COSTA OESTE AFRICANA E A SEGURANÇA MARÍTIMA
NO ATLÂNTICO SUL

Cooperação da Marinha do Brasil na Segurança Marítima do Golfo da Guiné

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval,
como requisito parcial para a conclusão do
Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: Prof.^a Dr.^a Sabrina Evangelista
Medeiros

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2019

AGRADECIMENTO

Agradeço inicialmente a Deus que nessa jornada deu-me forças, e saúde e nas horas mais difíceis do trabalho proporcionou-me inspiração. O Senhor sempre esteve no comando.

À minha querida família sou grato pelo apoio incondicional durante este período onde a minha presença, em muitos momentos, se fez escassa devido aos momentos dedicados aos estudos e trabalhos acadêmicos. A convivência e compreensão com as minhas ausências sempre foram de grande motivação para mim no decorrer da carreira.

À minha orientadora, Professora Doutora Sabrina Evangelista Medeiros pela urbanidade no trato e pela maneira sempre feliz em passar as pertinentes orientações sobre o meu trabalho. Sou extremamente grato pelo incondicional apoio e amizade. Homem do mar que eu sou, reconheço-te como uma grande marinheira, na arte de ensinar.

À Escola de Guerra Naval por oferecer todo o suporte para a realização desse trabalho acadêmico.

RESUMO

A segurança marítima no Atlântico Sul, especialmente no Golfo da Guiné, tem sido prejudicada, primordialmente, pelos atos de pirataria e, por se tratar de acontecimento no entorno estratégico brasileiro, a Marinha do Brasil pode cooperar para a manutenção da segurança na região. A relevância do tema se baseia na forma em como se dará a cooperação da Marinha do Brasil na segurança marítima no Golfo da Guiné. O objetivo é contextualizar a importância do Atlântico Sul e do Golfo da Guiné para o Brasil, identificar as atividades ilícitas que ocorrem na região, causas e consequências e a forma como os países da costa oeste africana lidaram para combater a insegurança marítima. O estudo de caso, visa por meio da Teoria da Comunidade de Segurança, constatar que as organizações regionais e internacionais são formas organizadas e eficazes para lidar com o problema da segurança marítima. Tem-se como resultado que a Marinha do Brasil pode cooperar de forma bilateral com os países do Golfo da Guiné, como já tem sido realizado, e de forma multilateral ser um vetor da política externa e de defesa brasileira na contribuição para a segurança marítima local. Conclui-se que a Marinha do Brasil pode realizar a cooperação com os países do Golfo da Guiné na área de hidrografia, com a presença mais constante de navios na costa oeste africana e no compartilhamento de informações sobre o tráfego marítimo no Atlântico Sul e cooperação técnica com os centros de controle regionais de tráfego africano, ressaltando que todas as ações a serem empreendidas necessitam de constante aporte financeiro, além do alinhamento entre a política externa e de defesa.

Palavras-chave: Segurança Marítima. Golfo da Guiné. Marinha do Brasil. Cooperação.

ABSTRACT

Maritime security in the South Atlantic, especially in the Gulf of Guinea, has been hampered primarily by acts of piracy and because it is happening in the strategic Brazilian environment, the Brazilian Navy can cooperate to maintain security in the region. The relevance of the theme is based on how the Brazilian Navy will cooperate in maritime security in the Gulf of Guinea. The objective is to contextualize the importance of the South Atlantic and the Gulf of Guinea for Brazil, to identify the illicit activities that occur in the region, their causes and consequences, and the way West African countries have coped to combat maritime insecurity. The case study aims through the Safety Community Theory to find that regional and international organizations are organized and effective ways to deal with the problem of maritime safety. As a result, the Brazilian Navy can cooperate bilaterally with the Gulf of Guinea countries, as has already been done, and in a multilateral manner be a vector of Brazilian foreign and defense policy in contributing to local maritime security. It is concluded that the Brazilian Navy can cooperate with the Gulf of Guinea countries in the area of hydrography, with more frequent presence of ships on the west African coast and sharing information on maritime traffic in the South Atlantic and technical cooperation. African regional traffic control centers, stressing that all the actions to be undertaken need constant financial support, as well as the alignment between foreign and defense policy.

Key words: Maritime Security. Gulf of Guinea. Brazilian Navy. Cooperation.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABC	Agência Brasileira de Cooperação
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANP	Agência Nacional de Petróleo
CGG	Comissão do Golfo da Guiné
CISMAR	Centro Integrado de Segurança Marítima
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar
COMCONTRAM	Comando do Controle do Tráfego Marítimo
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC	Centro Regional de Segurança Marítima da África Central
CRESMAO	Centro Regional de Segurança Marítima da África Ocidental
ECCAS	Comunidade Econômica dos estados da África Central
ECOWAS	Comunidade Econômica dos estados da África do Oeste
FAO	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura
IMO	Organização Marítima Internacional
IUU	Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada
LCM	Linhas de Comunicação Marítima
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional
MOWCA	Organização Marítima para o Oeste e Centro da África
MRE	Ministério das Relações Exteriores
NM	Navio Mercante
ONU	Organização das Nações Unidas
OPEP	Organização dos Países Produtores de Petróleo
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte

PALOPS	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Política Nacional de Defesa
ZEE	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 RELEVÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL	12
2.1 Entorno estratégico brasileiro.....	14
2.2 A importância do Golfo da Guiné para o Brasil	18
3 ATIVIDADES ILÍCITAS NO GOLFO DA GUINÉ.....	23
3.1 Pirataria	27
3.2 Outras atividades ilícitas.....	31
4 COOPERAÇÃO PARA SEGURANÇA MARÍTIMA	37
4.1 Comunidades de segurança.....	47
4.2 Cooperação da Marinha do Brasil.....	50
5 CONCLUSÃO	57
REFERÊNCIAS	62

1 INTRODUÇÃO

A costa brasileira possui seus principais e mais importantes portos banhados pela porção sul do oceano Atlântico que se chama Atlântico Sul. É nesse meio líquido onde ocorre o principal trânsito comercial das exportações e importações brasileiras revelando o significado que o Atlântico Sul possui para uma nação marítima como o Brasil, e essa relevância não surgiu nos anos mais recentes. O Brasil foi descoberto pelo mar e por ele se deu toda a sua colonização, culminando com o aparecimento das grandes cidades litorâneas que se tornaram capitais dos estados que eram sendo criados. Hoje, grande parte da população brasileira e também da infraestrutura do país está presente na faixa litorânea, se beneficiando das oportunidades comerciais que surgem do comércio internacional que se destina aos portos brasileiros.

O Brasil não está sozinho no Atlântico Sul. Além de Uruguai e Argentina, mais ao Sul, o entorno estratégico brasileiro envolve a porção oeste do continente africano que possui vários países, os quais o Brasil mantém grandes laços de amizade, seja por adotar o Português como língua oficial, seja pela relação cultural e comercial desenvolvida ao longo de vários anos.

Assim como no Atlântico Sul, outros mares e oceanos também proporcionam em suas águas uma intensa atividade comercial que com o fenômeno da Globalização só tem apresentado crescimento. Essas atividades comerciais não passaram alheias àqueles que exercem atividades ilícitas no mar, especialmente aos piratas, e traficantes de drogas e armas que aproveitam o tráfego mercante para cometer crimes levando à insegurança marítima. Esses ilícitos têm ocorrido desde o sudoeste asiático, passando pela costa oriental da África e atualmente, tem apresentado um crescimento na costa ocidental da África, mais precisamente no Golfo da Guiné.

A região que engloba o Golfo da Guiné é uma região rica em recursos naturais e minerais com destaque para a exploração do petróleo e vem apresentando um número crescente de ataques de piratas trazendo insegurança marítima para suas águas.

No contexto do Atlântico Sul, o Golfo da Guiné tem chamado atenção dos demais países do mundo para as atividades ilícitas ocorridas naquelas águas e o Brasil, por considerar, como já mencionado, o Atlântico Sul, e os países da costa oeste africana como seu entorno estratégico, portanto sua área de influência, tem interesse em participar na manutenção da segurança marítima no Golfo da Guiné. Deve-se ao exposto a importância desse estudo em aprofundar a pesquisa na segurança marítima no espaço geoestratégico do Golfo da Guiné, avaliando suas causas e consequências.

Dada a importância da segurança marítima no Atlântico Sul e conseqüentemente no Golfo da Guiné, a hipótese a ser discutida nesse estudo é como o Brasil, por intermédio da Marinha do Brasil, da política de defesa e da política externa, pode contribuir para o combate das atividades ilícitas na região do Golfo da Guiné utilizando a sua influência na solução do problema.

Como referencial teórico será utilizada a Teoria das Comunidades de Segurança de Emanuel Adler, realizando um estudo de caso que demonstra como as comunidades de segurança, em sua teoria, se aplicam aos ordenamentos das organizações regionais e internacionais que tratam do tema da segurança marítima no Golfo da Guiné e responde à hipótese da contribuição do Brasil, que por intermédio da Marinha, pode oferecer na resolução do problema.

Desse modo, o presente estudo será dividido em três capítulos de desenvolvimento: O primeiro capítulo apresentará a importância do Atlântico Sul para o Brasil, englobando aspectos históricos e a sua relevância como meio de comércio exterior. É apresentado o entorno estratégico brasileiro e como a Política Nacional de Defesa trabalha

esse tema, além de mencionar as imensas riquezas presentes no mesmo e seu potencial econômico para o país, incluindo a atividade de pesca e pesquisa, e como ocorre o fluxo comercial no entorno. Por fim, surge a importância do Golfo da Guiné para o Brasil, revelando as inconstantes relações Brasil-África no campo político e diplomático com reflexos na economia entre os países africanos e o Brasil, finalizando com as riquezas presentes no Golfo da Guiné e como elas são apresentadas como forma de oportunidade para o comércio entre o Brasil e a África.

O capítulo dois exibe um panorama das atividades ilícitas no Golfo da Guiné apresentando as várias causas que originaram o problema da insegurança, entre eles a pouca capacidade financeira e material dos países do Golfo da Guiné em combater as atividades ilícitas e a falta da mentalidade marítima dos Governos e população. No mesmo capítulo, será apresentada a diferença entre pirataria e roubo armado, bem como se dá a sua ocorrência no Golfo da Guiné, apresentando dados quantitativos dos atos ilícitos praticados. Conclui o presente capítulo apresentando as demais atividades ilícitas que ocorrem nas águas do Golfo da Guiné com destaque à pesca ilegal e tráfico de drogas.

O capítulo três trata da cooperação para a segurança marítima. Foram aqui registradas as organizações regionais existentes no Golfo da Guiné, como elas surgiram e interagem para solucionar o problema da insegurança. O mesmo ocorre com as organizações internacionais ou extrarregionais e sua forma de atuação. Segue-se com a exposição da teoria das Comunidades de Segurança de Adler, base do referencial teórico desse estudo, cuja característica principal é a existência de uma paz estável e ausência de conflitos armados entre os estados-membros para resolverem seus conflitos respectivos. Encerra-se o capítulo com a apresentação do histórico da presença da Marinha do Brasil na cooperação com vários países africanos e como essa cooperação teve o apoio da política externa brasileira, e colaboração das indústrias da base de defesa e outros órgãos governamentais. Sinaliza-se a importância do

fator financeiro para o sucesso dos programas de cooperação e o capítulo é encerrado com o pensamento pragmático de ex-embaixadores brasileiros sobre o tema.

2 RELEVÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL

Na Amazônia é muito comum se ouvir a frase “os rios são as estradas” para explicar-se a importância dos rios na vida econômica e social dos que vivem naquele ambiente. Isso ocorre porque, todo o tipo de comércio e locomoção utiliza os rios como meio para que esse fluxo ocorra. Essa metáfora pode, também, ser empregada ao referir-se à importância do Atlântico Sul como uma grande estrada, e única, de interligação marítima do Brasil com o mundo.

O Atlântico Sul foi o caminho natural dos portugueses em direção à descoberta do Brasil, foi usado durante a colonização brasileira bem como se prestou a uma importante rota de tráfico de escravos oriundos da África com destino ao Brasil (ABDEDUR; SOUZA NETO, 2014). O Atlântico Sul ensejou o país a participar de duas Guerras Mundiais. Na Primeira Guerra Mundial, o Brasil tinha como seus maiores parceiros mundiais a Alemanha e a Grã Bretanha, ocasionando um intenso tráfego de mercante na rota do Atlântico, demonstrando o seu valor estratégico ao mesmo tempo em que combates navais ocorriam em nosso entorno¹ demonstrando que a Guerra se aproximava do Brasil pelo mar (DARÓZ, 2016). O afundamento de navios brasileiros no Atlântico Sul foram fatores motivadores, além dos fatos políticos à época, para Declaração de Guerra do Brasil em ambos os conflitos.

O Atlântico Sul apresentou relevante importância geoeconômica ao propiciar um intenso fluxo comercial entre os países europeus colonialistas com suas colônias, incluindo a rota da Ásia, na busca da ampliação dos movimentos econômicos com o outro lado do mundo. Essa fase teve o caso por ocasião da construção, inicialmente, do Canal de Suez em

¹ A título de exemplo da proximidade dos combates entre ingleses e alemães no nosso entorno cito o afundamento do cargueiro britânico Highland Hope pelo cruzador alemão SMS Karlsruhe nas proximidades do Cabo de São Roque (Rio Grande do Norte) e o afundamento, em outubro de 1914, do navio de passageiros britânico Van Dyke pelo mesmo cruzador SMS Karlsruhe nas proximidades da Ilha da Maraca (Foz do Rio Amazonas) (DARÓZ, 2016).

1869 e depois, com a construção do Canal do Panamá, em 1914, considerados “atalhos marítimos” para o Oceano Pacífico e Índico, respectivamente, reservando ao Atlântico Sul uma posição periférica (VELOSO, 2014), ou seja, limitando-se a presença do comércio de troca de matérias-primas por produtos industrializados vindo do Norte. A relevância do Atlântico Sul obteve um crescimento a partir da década de 1970, com a ocorrência da crise do petróleo que obrigou os países consumidores a buscar novas fontes de exploração daquele recurso natural nos países liminhos ao Atlântico Sul. Outro fator que contribuiu com a ascensão geoeconômica, foi o aumento das dimensões das embarcações mercantes para aumentar a sua capacidade de carga que restringiu a navegação nos canais de Suez e Panamá devido ao seu tamanho (PEREIRA, A, 2013).

A “estrada” Atlântico Sul possui um afunilamento entre o nordeste brasileiro e a costa oeste africana, gargalo esse, de extrema importância para o comércio marítimo mundial devido ao grande fluxo de embarcações, especialmente, as mercantes. Adotando a direção sul, o Atlântico Sul permite a rota ao Oceano Pacífico como alternativa ao Canal do Panamá, amplamente utilizada por navios de grande porte, bem como oferece, pela Rota do Cabo da Boa Esperança, o acesso ao Oceano Índico, em detrimento do Canal de Suez e, adicionalmente, permite alcançar o continente Antártico (BRASIL, 2016a).

O aumento da globalização trouxe uma elevação aos processos de compra e venda de mercadorias, sejam elas matérias-primas ou produtos industrializados que contribuem para o desenvolvimento econômico dos países. Na busca de um maior crescimento econômico surge a necessidade, desses mesmos países, incluindo o Brasil, de se obter novas fontes de recursos naturais sendo o Atlântico Sul o caminho natural para essa expansão que traz a reboque países exógenos ao entorno estratégico brasileiro na disputa de influência nos países liminhos ao Atlântico Sul, demandando ao Brasil uma postura mais

competitiva e presente a fim de fazer frente à possíveis ameaças que possam surgir, valorizando a importância que o entorno estratégico brasileiro possui para o país.

2.1 Entorno Estratégico Brasileiro

A Política Nacional de Defesa (PND) é o documento de mais alto nível do País, pois trata dos temas de Defesa e é onde se aglutina o posicionamento do Estado em relação aos temas de Defesa; é nesse documento que fica definida a importância prioritária do entorno estratégico brasileiro que é constituído pela América do Sul, Atlântico Sul, os países da costa ocidental da África e a Antártica (BRASIL, 2016b).

O Livro Branco de Defesa Nacional² (LBDN) (BRASIL, 2016a) define como área marítima estratégica prioritária, entre outras, a costa oeste da África e a costa leste da América do Sul. Parte dessa área se encontram as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) onde se destacam a zona econômica exclusiva³ (ZEE), que é medida a partir das linhas de base do mar territorial, não podendo exceder 200 milhas e a extensão da plataforma continental brasileira⁴ que compreende o solo e subsolo das áreas submarinas e pode se estender além das 200 milhas com limite de até 350 milhas.

É nas proximidades do litoral que se concentram a maioria da população brasileira, bem como as principais infraestruturas do País instaladas nas cidades litorâneas constituindo um bloco urbano vital ao pleno desenvolvimento nacional, ou seja, estruturas estratégicas próximas ao entorno estratégico marítimo, o que amplifica a responsabilidade e importância de se garantir a segurança e defesa desse ambiente.

² O Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) é o mais completo e acabado documento acerca das atividades de defesa do Brasil. Abrangente, visa esclarecer a sociedade brasileira e a comunidade internacional sobre as políticas e ações que norteiam os procedimentos de segurança e proteção à nossa soberania. Fonte: Disponível em <www.defesa.gov.br/estado-e-defesa/livro-branco-de-defesa-nacional>. Acesso em: 31 mai. 2019.

³VIDIGAL *et al.*, 2006.

⁴VIDIGAL *et al.*, 2006.

As potencialidades econômicas do entorno estratégico brasileiro são imensas e constituem um peso expressivo, tanto na balança econômica do Brasil, como na sua competitividade no mundo globalizado atual. No contexto do aspecto mencionado, é mister mencionar as principais atividades exercidas na área marítima do entorno estratégico brasileiro: a pesca, exploração do petróleo e gás no litoral e nas camadas de pré-sal e o tráfego de comércio mundial realizado por meio das Linhas de Comunicação Marítimas (LCM), ressaltando que na extensão além das 200 milhas da Plataforma Continental, existem estudos para avaliar as disponibilidades de seres vivos e minerais disponíveis à exploração econômica e pesquisas científicas cabendo destacar as pesquisas nas ilhas oceânicas de Trindade e arquipélago de São Pedro e São Paulo, Biotecnologia Marinha e Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial⁵.

A atividade pesqueira ao longo do litoral é de extrema importância para as comunidades que exercem a atividade, muitas delas compostas por pessoas humildes e carentes financeiramente, por isso o combate à pesca predatória e ilegal deve ser combatida no nosso entorno estratégico, pois são realizadas na maioria das vezes por barcos estrangeiros com alta tecnologia embarcada causando danos ambientais na área de pesca e danos sociais aos demais pescadores que não possuem condições de competir com tais concorrentes (PEREIRA, A, 2013). Apesar dos vários problemas que a pesca brasileira enfrenta, o relatório da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura⁶ (FAO) estima que a produção de pesca e aquicultura brasileira registrará um crescimento de 104% até 2025, sendo o maior a ocorrer na região, seguido de México e Argentina.

Atualmente a pauta ambiental tem tido forte influência junto à opinião pública e esta, por sua vez, vem exigindo dos governos, ações que traduzam a responsabilidade ambiental na busca do crescimento econômico e tendo como resultado a utilização de fontes

⁵ <https://www.marinha.mil.br/secirm/psrm>

⁶ <http://www.fao.org/brasil/noticias/detail-events/pt/c/423722/>

de energia alternativas nas mais variadas formas de produção, entretanto como relembra Farias e Rei (2015), atualmente as fontes fósseis quase que dominam a geração e consumo de energia, assim a matriz energética mundial continua dependente do petróleo, gás e carvão.

A produção do petróleo no Brasil é, historicamente, realizada no mar pelas várias plataformas espalhadas no litoral brasileiro e isso se traduz em números que apontam que 95%⁷ da produção nacional tem origem no mar.

A descoberta da camada de pré-sal impulsionou a produção de petróleo no Brasil, pois segundo dados da Agência Nacional do Petróleo⁸ (ANP) em 2008 a produção em mil barris no pós-sal era de 660.716 e no pré-sal 2.558. Em 2017 os números de produção em mil barris no pós-sal e pré-sal foram 487.015 e 469.913, respectivamente, o que demonstra a capacidade das reservas do pré-sal e de como a produção ocorre cada vez mais distante da costa aumentando a responsabilidade da Marinha do Brasil na garantia da soberania e segurança dos ativos econômicos nacionais no entorno estratégico.

O comércio internacional brasileiro ocorre predominantemente pelo mar, 95% das transações comerciais passam pelas nossas LCM, ou seja, as principais fontes de receita das nossas divisas internacionais dependem do tráfego marítimo ao longo do Atlântico Sul. Essas LCM precisam ser controladas e protegidas pela Marinha do Brasil como salientado por VIDIGAL *et al.*:

Após a Segunda Guerra, as nações marítimas aliadas chegaram à conclusão de que o apoio proporcionado pelas Marinhas de Guerra, em situação de conflito, não era, por si só, suficiente para assegurar a proteção dos navios mercantes. Nascia o sentimento de que era imprescindível o estabelecimento de um sistema que pudesse evoluir com rapidez, de uma situação de paz para uma de guerra, sem que fosse afetado significativamente o tráfego marítimo. Surgiu, assim, o conceito de controle naval do tráfego marítimo, com o concurso integrado de vários países. (VIDIGAL *et al.*, 2006, p.239).

⁷ <http://www.anp.gov.br/publicacoes/anuario-estatistico/anuario-estatistico-2018>.

⁸ <http://www.anp.gov.br/publicacoes/anuario-estatistico/anuario-estatistico-2018>.

Ao aperfeiçoar o controle do tráfego marítimo a Marinha do Brasil criou o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR)⁹ em substituição ao Comando do Controle do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) a fim de compilar os dados de segurança da navegação e de proteção marítima além de atuar de forma coordenada com diversos atores Governamentais do Poder Marítimo como Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Departamento de Polícia Federal, Secretaria da Receita Federal do Brasil entre outros.

O conhecimento e controle do tráfego marítimo no nosso entorno estratégico a ser assegurado pelo CISMAR fortalecerá a Consciência Situacional Marítima nas águas jurisdicionais brasileiras cujo tráfego não é desprezível como exposto no quadro 1:

QUADRO 1
Tráfego de navio mercante (NM) por dia e por destino/origem no entorno estratégico brasileiro

Costa do Brasil	600 NM e 1.000 barcos de pesca
Uruguai e Argentina	20 NM
América do Norte	80 NM
Pacífico	3 NM
Golfo da Guiné	9 NM
Europa	104 NM
África do Sul e Oriente	121 NM

Fonte: Palestra proferida no Estado-Maior da Armada, 2019.

Esses fluxos comerciais que originam o tráfego mercante no entorno estratégico brasileiro tendem a se intensificarem devido às descobertas de fontes de petróleo e gás na plataforma continental que também abriga diversas fontes de riquezas minerais. Outro fator a contribuir com a intensidade do fluxo é a esperada recuperação econômica do Brasil apresentando significativo crescimento do Produto Interno Bruto (PIB).

⁹ www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-inaugura-o-centro-integrado-de-seguranca-maritima.

Fica claro que o entorno estratégico brasileiro representa a vida econômica do Brasil, pois tudo o que se produz e tudo o que se compra, passam pelos nossos portos que são o ponto de partida da nossa conexão ao mundo por meio da “estrada” Atlântico Sul.

Fazendo parte do entorno estratégico brasileiro encontra-se em posição frontal ao nosso litoral a costa oeste africana que possui uma área de grande interesse econômico não só do Brasil, como de vários países importantes na ordem mundial que é o Golfo da Guiné.

2.2 A importância do Golfo da Guiné para o Brasil

Não é possível entender a importância do Golfo da Guiné sem fazer um referencial histórico das relações políticas e econômicas do Brasil com os países da costa leste africana, especialmente os principais países que são membros da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)¹⁰.

A África foi redescoberta pela política externa do Brasil, logo após a Segunda Guerra Mundial, ainda baseada na retórica dos laços culturais e históricos nos últimos tempos bem como no registro da “dívida” do Brasil com o continente africano ao fornecer os trabalhadores que impulsionaram a vida econômica do país no passado (SARAIVA, 1997).

No Governo do Presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) a África não possuía valor político, somente econômico na medida em que as relações econômicas entre a Europa e África, com estabelecimento de regras preferenciais de comércio, poderiam prejudicar as exportações brasileiras e era uma preocupação do Governo, à época, a proteção às exportações. Foi um período de desconfiança nas relações comerciais com a África,

¹⁰ Criada em 1986 pelas Nações Unidas, a ZOPACAS conta, atualmente, com 24 membros – 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. (BRASIL, 2016a).

posição diferente era adotada com a África do Sul procurando evitar um posicionamento mais contundente sobre a discriminação racial naquele país (SARAIVA, 1997).

Jânio Quadros (fevereiro a agosto de 1961) adotou uma política externa independente, que foi continuada por João Goulart (setembro de 1961 a 1964), em relação à África, adotando uma relação mais próxima com os povos africanos. A aproximação com a África tinha um objetivo de fazer frente à influência soviética na região, oportunizando o Brasil a preencher o vácuo deixado pelas potências colonizadoras. Nesse sentido, foram adotadas medidas de abertura de novas missões diplomáticas junto aos Estados africanos e o estabelecimento de ações que aproximassem o Brasil economicamente e culturalmente ao continente africano. Cabe citar a exposição criada pelo Itamaraty e o Ministério da Marinha no navio-escola Custódio de Melo que viajou pela costa oeste africana apresentando produtos nacionais para a sua comercialização na costa ocidental. Esses atos ganharam reciprocidade africana onde alguns países criaram embaixadas em Brasília (SARAIVA, 1997).

O período de 1967 a 1970 foi considerado os “anos dourados” da política externa brasileira em relação à África, com algumas importantes características tais como: expansão capitalista com a busca de novos mercados e fornecimento de petróleo africano, manutenção da influência brasileira por meio de uma política pacífica, sem a interferência de atores externos incluindo a África na agenda econômica e estratégica. Assim, o continente africano torna-se um mercado potencial para a troca de produtos manufaturados, serviços e tecnologia por petróleo (principalmente devido às crises do petróleo de 1973 e 1979) e outras matérias primas africanas (SARAIVA, 1997).

Nos anos 1990 há uma tendência de baixa nas políticas para a África. Ela persiste, porém, de forma seletiva e pontual em relação a poucos países. Outro fator que explica esse “esvaziamento” nas relações foi a queda de 34 para 24 embaixadas, se comparadas a década de 80 com o ano de 1993 acompanhando também o declínio no comércio entre Brasil e a

África, pois já não existem os elementos impulsionadores que havia na década de 70. A criação do MERCOSUL contribuiu com o declínio comercial, pois de certa forma, substituiu a característica estratégica que as relações com a África possuía, aproximando o empresariado ao mercado platino e afastando do mercado africano. As ações pontuais ficaram por conta da retomada de ações para o fortalecimento da ZOPACAS e o início das tratativas para a criação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) (SARAIVA, 1997).

Mais recentemente, no período do Governo Lula (2003-2010) ocorre uma nova aproximação com a África, o número de embaixadas no continente africano dobrou totalizando 39 embaixadas havendo, com isso, reciprocidade dos países africanos e abrindo no Brasil representações permanentes fazendo do país um dos que mais possuem embaixadas africanas no mundo. Essa expansão ocorreu também no campo econômico onde o comércio entre o Brasil e a África cresceu cinco vezes, saindo de US\$ 5 bilhões em 2002 para US\$ 26 bilhões em 2008, e houve uma maior participação na CPLP e ZOPACAS (AMORIM, 2010).

Após a contextualização das relações exteriores do Brasil com a África, percebe-se que este impulso foi estabelecido por meio de uma maior interação econômica entre as partes e é, no aspecto econômico, que o Golfo da Guiné surge como um importante e promissor cenário de trocas comerciais e exploração de recursos naturais entre os países do Golfo e o Brasil, sem esquecer os interesses das grandes potências.

No Golfo da Guiné situam-se relevantes portos naturais e os seguintes países: Cabo Verde, Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, S. Tomé e Príncipe, Gabão, República do Congo, República Democrática do Congo e Angola. A população desses países representa quase um terço da população do continente africano. A ZEE dos países do Golfo da Guiné é da ordem de 3,3 milhões de km² e 1,1 milhões de km² são pleiteados junto as Nações Unidas para além da plataforma continental (PACHECO, 2015).

A importância do Golfo da Guiné na produção de petróleo é claramente evidenciada se levarmos em conta que quatro países que fazem parte do Golfo, tais como: Angola, Gabão, Guiné-Equatorial e Nigéria, são membros da Organização dos Países Produtores de Petróleo (OPEP)¹¹. Em 2018 as reservas de petróleo dos países da costa leste da África totalizavam em torno de 50,6 bilhões de barris de petróleo localizadas principalmente na Nigéria (37,5 bilhões de barris) e Angola (8,4 bilhões de barris). Cabe ressaltar que a título de comparação as reservas brasileiras são de 13,4 bilhões de barris¹². Grande parte dessas reservas são offshore, ou seja, em águas profundas e no pré-sal africano, ambiente em que a PETROBRÁS possui ampla expertise na exploração e transporte destas commodities.

As trocas comerciais não se limitam somente ao bilionário comércio de hidrocarbonetos, e é no campo do agronegócio, atividade que o Brasil é um *player* internacional, que se vislumbram amplas possibilidades de cooperação, como foi o acordo assinado com a Nigéria que trata do maior projeto agropecuário a ser implantado na África e que envolvem recursos de um bilhão de dólares com a exportação pelo Brasil de vários maquinários agrícolas¹³.

A diversidade de recursos naturais e minerais presente nas águas do Golfo da Guiné e nos seus países limítrofes não atrai somente o Brasil para esse mercado. Outros países como: Estados Unidos da América, China, Rússia, Índia, França e Portugal, os dois últimos presentes também devido às relações com países que possuem o mesmo idioma, disputam por espaços a fim de exercerem uma maior influência e conseqüentemente abrir novos mercados de trocas comerciais.

¹¹ Uma excelente fonte de informação sobre o panorama da indústria do petróleo na costa oeste africana é acessar o Boletim de Conjuntura da Indústria do Petróleo, nº 3 – 2º semestre de 2017 da Empresa de Pesquisa Energética (EPE). Disponível em: <http://epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/boletim-de-conjuntura-da-industria-do-petroleo>. Acesso em: 11 jun. 2019.

¹² Dados disponíveis em: < www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html. Acesso em: 11 jun. 2019.

¹³ www.comexdobrasil.com/brasil-e-nigeria-assinam-acordo-para-megaprojeto-de-us-1-bilhao-no-setor-agropecuario/. Acesso em: 11 jun. 2019.

Essa maior troca comercial com esses “atores” citados anteriormente tem causado, naturalmente, um maior fluxo no tráfego mercante da região e essa intensificação na LCM não passou despercebida pelas organizações criminosas, que viram uma oportunidade de auferir lucros na realização de atividades ilícitas contra as embarcações mercantes no Golfo da Guiné aumentando a sensação de insegurança na região.

Nesta seção foi apresentado, na sequência do papel do Atlântico Sul, o que representa o Golfo da Guiné, para o entorno estratégico brasileiro. O Atlântico Sul foi e é o caminho que aproxima economicamente o país com o mundo e nele se encontra o entorno estratégico brasileiro que representa, além de nossas águas jurisdicionais com a sua vasta riqueza econômica, as fronteiras de interesse, seja diplomático no âmbito das relações com as nações amigas, seja de ordem comercial na troca de mercadorias, e é nesse escopo que se dá a importância do Golfo da Guiné e seus países limítrofes para o Brasil. Como apresentado, é uma região que apresenta uma enormidade de recursos naturais e minerais atraindo as grandes nações em busca de fontes de energia e de mercado para os seus produtos industrializados. Nesse sentido, espera-se que o aumento dessas relações acarrete o correspondente incremento do tráfego mercante na região do Golfo da Guiné, não só com destino ao Brasil como em direção à Europa e à Ásia. Esse tráfego tem sido, nos últimos anos, objeto de ataques de piratas da região, que têm aproveitado as dificuldades dos países do Golfo da Guiné ao combater ilícitos que ocorrem nas águas do Golfo. Esse tema será desenvolvido na próxima seção com mais acurácia.

3 ATIVIDADES ILÍCITAS NO GOLFO DA GUINÉ

Até pouco tempo atrás, os países do Golfo da Guiné focavam as suas questões de segurança baseadas nas ameaças internas negligenciando as ameaças advindas do ambiente marítimo. Em parte, esse fato pode ser atribuído às dificuldades que muitos países da região possuem em criar e aplicar a legislação, adquirir meios e sua manutenção a fim de estabelecer uma presença constante em suas águas territoriais (UKEJE; ELA, 2013).

Existem evidências de que o aumento dos ataques aos navios e suas tripulações não são fatos isolados, e sim, ações planejadas por organizações locais e internacionais com a conivência de pessoas e funcionários pertencentes aos governos dos países do Golfo da Guiné. Esses ataques refletem as necessidades dos países individualmente, ou em regimes internacionais, de aprimorarem os seus respectivos modelos de governança no mar, independentemente desses fatores serem os maiores causadores da insegurança marítima na região (UKEJE; ELA, 2013).

Os desafios da segurança marítima no Golfo da Guiné possuem duas principais contradições. Primeiramente, embora as águas do Golfo proporcionem movimentações lucrativas, tanto para atividades lícitas quanto ilícitas, os países do Golfo da Guiné, estão entre os mais pobres e piores governados do mundo. Dessa forma, o controle estatal à medida que se afasta da capital em direção ao litoral e as águas territoriais praticamente inexistem. Em segundo lugar, apesar das relevantes receitas da exploração dos recursos naturais, quase todos os países possuem péssimos indicadores de desenvolvimento humano e governança, tais como segurança jurídica, transparência, liberdade de imprensa e instituições fortes e é essa abundância de recursos que paradoxalmente tornou-se uma “maldição”¹⁴ na capacidade dos

¹⁴ O livro “The Paradox of Plenty” de Terry Lynn Karl, oferece uma ampla descrição de fenômenos paradoxais ocorridos em vários países produtores de petróleo, que ao se regozijarem com as exportações criaram uma falsa ilusão de prosperidade e na realidade causaram o agravamento da pobreza da maioria da população e a concentração de riquezas nas elites dominantes.

países em construir uma arquitetura de governança eficiente e instituições estáveis (UKEJE; ELA, 2013).

No continente africano existem várias disputas territoriais devido à precária demarcação das fronteiras, cujo motivo remete ao processo de descolonização, principalmente. Nas fronteiras marítimas, esse problema é maximizado pelas próprias características dos oceanos. Um exemplo de contencioso marítimo no Golfo da Guiné, é a disputa entre Nigéria e Camarões pela península de Bakassi e também a cizânia entre Costa do Marfim e Gana nas suas ricas águas em petróleo. Com as recorrentes descobertas de petróleo nas águas do Golfo da Guiné surge, um novo potencial para as disputas marítimas, com a possibilidade de agravar os conflitos já existentes, ou mobilizar o surgimento de novos conflitos desgastando, assim, a integração dos países na busca de uma resposta à insegurança marítima (UKEJE; ELA, 2013).

Um ponto importante na construção da insegurança na região diz respeito aos elevados níveis de pobreza das comunidades do litoral, mais elevado até mesmo que as comunidades que vivem no interior. Essa população litorânea demanda ao Estado intervenções que favoreçam à economia local com a oferta de serviços e incentivo ao empreendedorismo para a criação de empregos. Outro fator contributivo, reside na incapacidade do Estado em oferecer garantias sociais tais como: direito à propriedade privada, ambientais e culturais que é muito forte na sociedade africana local. Invariavelmente quando ocorre alguma disputa entre as multinacionais e a comunidade local o Estado se posiciona a favor das grandes empresas facilitando a desapropriação de locais pertencentes às comunidades locais desde a época dos seus antepassados. Essa “justiça social” tem criado um ambiente hostil ao investimento externo e às ações de governança do Estado, ocasionando uma violência local em desrespeito ao Estado mesmo, por vezes questionando a sua

legitimidade, que também traz como consequência o transbordamento dessa violência para o mar (UKEJE; ELA, 2013).

As atividades ilícitas no Golfo da Guiné também têm se beneficiado do fraco arcabouço jurídico para um efetivo combate à insegurança marítima naquelas águas.

Observa-se que nos momentos em que se busca a aplicação da lei ou a implementação de medidas mais duras no combate à insegurança marítima, tais ações “esbarram” na frágil estrutura jurídica, além do agravante da inépcia das autoridades do governo aliada a alta corrupção que envolve muito desses casos envolvendo relacionamentos espúrios de criminosos com entes governamentais. Ainda que se consiga superar esses vários entraves e penalizar os malfeitores, as penas aplicadas muitas vezes são leves demais (UKEJE; ELA, 2013).

Os problemas da deficiência na aplicação da lei são, também, percebidos no momento em que os Estados internalizam os tratados de segurança marítima, pois dificultam a aplicação de penalidades e a propositura de sanções legais. Apesar da ocorrência de várias reuniões e conferências regionais para sensibilizar a existência de ameaças advindas da insegurança marítima, permanece uma visão míope dos Estados em tratar os problemas de insegurança no mar da mesma forma que os problemas da insegurança interna que, reconhecidamente, deve ser combatido de forma distinta, sem esquecer que a falta de segurança em terra traz como consequência a insegurança no mar e vice-versa (UKEJE; ELA, 2013).

As dificuldades dos países africanos em constituírem governos fortes podem ser explicadas historicamente pela afirmação de Moeletsi Mbeki¹⁵:

O desafio que a África Subsaariana enfrenta não é a construção do Estado, como muitos analistas acreditam. O desafio imediato que a maior parte da África enfrenta é a construção da sociedade. A construção de uma sociedade viável,

¹⁵ Moeletsi Mbeki era vice-presidente do Instituto Sul-Africano de Assuntos Internacionais em 2010.

sustentável e estável requer o estabelecimento e desenvolvimento de grupos ou grupos legítimos e socialmente hegemônicos que podem então construir um estado viável. Isso foi o que as potências coloniais europeias não conseguiram fazer na África Subsaariana antes de partirem em meados de 1950 para início dos anos 1960. Em vez disso, eles deixaram para trás uma aparência de um estado que não tinha bases consistentes. Foi isso que levou à instabilidade da África durante o último meio século. Essa instabilidade continua até hoje em muitos países, apesar de alguns sinais de esperança, em vários países (MBEKI, 2010, p.1)¹⁶.

Outro fator que gera instabilidade na região são as recorrentes epidemias de doenças infectocontagiosas onde a região do Golfo da Guiné é, particularmente, o local de maior incidência de surgimento de febre hemorrágica. Ocorreram relevantes surtos de Ebola na República do Congo e Congo Brazzaville, Angola sofreu com o surto de febre de Marburg¹⁷, para citar somente dois exemplos. A ausência de estruturas e políticas de saúde pública em todo o Golfo da Guiné impede, ou dificulta o combate e controle de várias doenças contagiosas de alta incidência dentre elas a malária, tuberculose e AIDS, conforme relatório de 2005 do Center for Strategic and International Studies¹⁸ (GOLDWYN; MORRISON, 2005).

Com a enumeração dos principais e sérios problemas enfrentados pelos países do Golfo da Guiné e que são fatores colaboradores da ocorrência das atividades ilícitas na região, algumas ações podem ser mitigadoras e devem concorrer para melhorar a segurança marítima nas águas do Golfo da Guiné.

Em face da lacuna existente entre a legislação de combate à insegurança marítima e as políticas de segurança é importante atualizar os instrumentos legais vigentes e criar novos que acompanhem as melhores práticas internacionais sobre o assunto. É importante que haja

¹⁶ Documento original em inglês. Tradução do autor.

¹⁷ A febre de Marburg tem essa denominação devido aos surtos iniciais terem ocorridos na cidade de Marburg na Alemanha resultante de testes laboratoriais com macacos trazidos da Uganda. É uma doença grave e extremamente mortal causada por um vírus da mesma família do vírus responsável pela febre hemorrágica do Ebola. Não existe vacina nem tratamento específico para a doença. Disponível em: www.who.int/csr/disease/marburg/en/Marburg-abril.pdf. Acesso em: 5 jun. 2019.

¹⁸ O Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS) é uma Instituição privada de políticas públicas sem fins lucrativos criada em 1962 para fornecer insights estratégicos e soluções políticas práticas para tomadores de decisão preocupados com a segurança global. Tem a sua sede situada em Washington D.C.

uma uniformização nas leis e sanções contra as atividades ilícitas entre os diversos países da região de forma a fortalecer a capacidade regional de combate, pois legislações diferentes podem provocar a migração dos ilícitos para os países que detêm a legislação mais branda (UKEJE; ELA, 2013). A criação de normas que promovam uma ação efetiva no mar harmonizando procedimentos sobre a patrulha no mar e vias interiores, segurança dos portos, disciplinando e incentivando exercícios entre as marinhas nacionais ou guardas costeiras dos países do Golfo. Essas normas poderiam ser semelhante ao “*white paper*”¹⁹ de segurança marítima (UKEJE; ELA, 2013).

É primordial que os países do Golfo da Guiné tenham a noção de que não podem enfrentar os vários desafios apresentados sozinhos, pois muitos dos problemas são oriundos da negligência em relação aos assuntos do mar, ou seja, a falta de consciência marítima dos Governos e logicamente da população (JACOBSEN; NORDBY, 2015).

Na próxima seção serão abordadas as atividades ilícitas que ocorrem no Golfo da Guiné cujos fatores que contribuíram para a sua ocorrência foram expostos anteriormente.

3.1 Pirataria

Na região do Golfo da Guiné, dentre as várias atividades ilícitas que ocorrem, podemos citar a pirataria e o roubo armado a navios. Antes de examinarmos essas ocorrências, é necessário compreender a diferença entre elas, que em síntese, é definida pela localização onde o ato ocorre, ou seja, conforme artigo 101 da Convenção de 1982 das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) pirataria é definida como: “ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos

¹⁹ O termo “*white paper*” é designado para um documento que pode ser publicado, ou não, por um governo onde constam várias informações sobre determinado tema. O Livro Branco de Defesa expedido pelo Ministério da Defesa é um exemplo.

passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: um navio ou uma aeronave **em alto mar** ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ou um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens **em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado**". (grifo do autor).

O roubo armado a navios é definido pela Organização Marítima Internacional (IMO) pela Resolução A.1025 (26) "Código de Práticas para Investigação de Crimes de Pirataria ou Roubo Armado contra Navios" como: "qualquer ato de violência ilegal ou detenção ou qualquer ação de depredação, ou pela ameaça desses, desde que não seja um ato de pirataria, cometido com fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desses navios **dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de um Estado**; ou qualquer ato de incitação ou de facilitação intencional de um ato descrito anteriormente". (tradução e grifo do autor).

De forma bem resumida e simplificada, todo ato de violência praticada além das doze milhas náuticas de um Estado costeiro é considerado pirataria e, conforme artigo 100²⁰ da CNUDM todos os Estados devem colaborar na repressão da pirataria.

O ano de 2012 pode ser considerado como um divisor de águas na ocorrência de atos de pirataria na região do Golfo da Guiné, pois foi a partir daquele ano que o número de ocorrências superou os números de casos relatados no Golfo de Áden sendo os assaltos cometidos mais violentos. Em 2013 os ataques de pirataria e assalto à mão armada representaram um quinto de todos os incidentes registrados no mundo. Há de se considerar que essa é apenas uma parte das ocorrências na região, pois armadores e Governos reduzem a divulgação dos atos ocorridos com a finalidade de evitar o aumento nos custos da navegação e a disseminação da fama de insegurança marítima na região (OSINOWO, 2015).

²⁰ Artigo 100 da CNUDM: Dever de cooperar na repressão da pirataria: Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.

Para não ficar somente no confronto de dados quantitativos entre a ocorrência de pirataria no Golfo da Guiné e no Golfo de Áden, mais precisamente na costa da Somália, será apresentada uma breve descrição sobre o contexto regional que as atividades de pirataria ocorrem em ambas às regiões.

É fato que a pirataria e os roubos armados vêm ocorrendo nos dois lados da África, entretanto, as circunstâncias regionais e o modo de agir são diferentes. A Somália ainda é considerada um estado falido, o que significa uma grave deficiência na capacidade em aplicar a lei no mar, especialmente, no seu mar territorial. Reconhecendo essa fragilidade, o Governo da Somália autoriza as Forças Internacionais a perseguir e atacar piratas e outros criminosos dentro do seu mar territorial, estendendo essa autorização até mesmo em terra. Os países do Golfo da Guiné, apesar de seus vários problemas de Governança e suas capacidades de atuação no mar limitadas, possuem um controle efetivo sobre suas Forças policiais e Forças Armadas. Não se observa por parte dos países do Golfo da Guiné, a disposição em permitir que Forças Internacionais façam o combate aos piratas e criminosos em seus respectivos mares territoriais, da mesma forma que não permite a presença de segurança armada em navios adentrando o mar territorial dos países do Golfo da Guiné (PACHECO, 2015). É relevante mencionar que o Código de Conduta de Iaundé²¹, na busca de preservar a soberania dos países signatários do código, criou a figura do Oficial Estrangeiro Embarcado, haja vista que muitos estados-membros não possuem Marinha ou Guarda Costeira com capacidade material de realizar patrulha nas suas águas territoriais, sendo assim o Código permite que a patrulha seja feita por outro estado parte e, para não ferir a soberania do estado que tem a sua costa patrulhada por terceiros, autoriza o embarque de um oficial pertencente ao estado

²¹ O Código de Conduta de Iaundé originou-se de uma reunião de 25 países africanos em 2013 com o objetivo de aumentar a cooperação regional e garantir a segurança marítima no GdG. A íntegra do Código está disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf>. Acesso em: 12 jul.2019.

costeiro para que este acompanhe e autorize a entrada em suas águas territoriais da patrulha de outro estado parte, como também autorize a inspeção em navios da mesma bandeira do estado costeiro, cabendo ao oficial embarcado assessorar na proposição de medidas legais no caso de constatação de algum ilícito em suas águas territoriais (BEIRÃO; PIÑON, 2015).

Em termos geográficos, no Oceano Índico, os navios com destino à Europa passando pelo Golfo, enfrentam um *choque point* (Bal-el-Mandeb)²² que não permite rota alternativa de navegação, já no Golfo da Guiné não existem *choque point*, as águas são abertas, desse modo, os ataques são feitos principalmente em navios navegando próximos à costa, no mar territorial em baixas velocidades ou fundeado. Na Somália os navios atacados têm toda a sua tripulação sequestrada e mantidos reféns por um longo período de tempo; por outro lado no Golfo da Guiné, os piratas sequestram os principais membros da tripulação, seja o Comandante ou Chefe de Máquinas, levando-os para terra a fim de cobrar o resgate. Os navios são mantidos sob controle somente o tempo necessário para a transferência da carga e, no caso de óleo, o tempo suficiente para transferir para outro navio. Ainda no Golfo da Guiné os criminosos são mais violentos e melhor armados, sendo alguns capazes de enfrentar as autoridades locais (PACHECO, 2015).

A poluição e a falta de segurança da navegação se “misturam” com a pirataria. Derramamentos de petróleo ocasionados pelas operações nas atividades petrolíferas e o roubo de petróleo nessas mesmas atividades são constantes, pois grandes petroleiros não podem entrar nos portos do Golfo da Guiné. Com isso, há um sistema de transferências de petróleo dos navios para balsas que levam para a costa e é, nesta operação, que muitas vezes ocorrem o derramamento de petróleo como também a ação dos piratas, visto que os navios se encontram vulneráveis na operação de transferência. A frequência desses acidentes, no Delta do Níger,

²² choque point Bal-el-Mandeb é um local na extremidade sul do Mar vermelho que possui um grande tráfego de embarcações navegando próximas a terra. O termo choque point pode ser definido como um ponto de estrangulamento ou estreitos de passagem obrigatória na navegação marítima.

tem causado grande destruição ao ecossistema marinho, o que prejudicou a atividade pesqueira local gerando miséria superior à existente antes da chegada da indústria do petróleo. Os acidentes de navegação relativos aos encalhes, devido à ausência de serviço de hidrografia na região e ausência de auxílios à navegação, também se constituem um problema devido ao fato que os serviços de busca e salvamento são limitados ou inexistentes na região do Golfo da Guiné (PACHECO, 2015).

É importante salientar que a pirataria e o roubo armado no Golfo da Guiné vêm crescendo ao longo dos anos a partir de 2012. Em 2018 foram registrados 201²³ ataques em todo o mundo e destes 79 ataques foram no Golfo da Guiné e três ataques realizados por piratas Somalis. No primeiro trimestre de 2019 foram registrados 38²⁴ ataques em todo mundo e destes 22 ataques foram no Golfo da Guiné e não houve ataque de piratas somalis. É relevante afirmar que em ambas as estatísticas a Nigéria é o país que apresenta as maiores ocorrências.

A pirataria e o roubo armado, apesar de mais frequentes, não são as únicas atividades ilícitas presente na região do Golfo da Guiné; além dessas, outras atividades criminosas que se alimentam dos problemas em terra são executadas no mar, que serão abordadas na próxima seção, pois são atividades que desafiam a segurança nessa parte do Atlântico Sul.

3.2 Outras Atividades Ilícitas

A pirataria, é sem dúvida, a atividade ilícita que detém mais atenção dos grandes Estados que possuem interesse na região do Golfo da Guiné, porém outras condutas ilegais

²³ ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2018 Annual Report. Disponível em:< www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>. Acesso em: 12 jul. 2019.

²⁴ ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – First Quarter 2019. Disponível em:< www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>. Acesso em: 12 jul. 2019.

estão presentes na região e merecem cuidados, visto que também impactam na segurança marítima local.

A pirataria e as demais atividades ilícitas estão interconectadas, pois envolvem os mesmos tipos de atores, modos de operação semelhantes que quase sempre levam a resultados igualmente adversos. Geralmente os governos locais estão maus equipados para distinguir e combater as diversas atividades irregulares (UKEJE; ELA, 2013).

O tráfico de drogas na costa oeste africana começou a dar sinais de grande atividade em 2005, pois nesse ano verificaram-se quantidades consideráveis de fluxos de drogas envolvendo bilhões de dólares para a região do Golfo da Guiné. Entre 2005 e 2007, as vinte maiores apreensões de milhares de quilos de cocaína ocorreram na costa oeste, sendo a maioria delas realizadas no mar. Essas apreensões sinalizaram a “ponta do iceberg” do problema e muitas ocorreram devido ao apoio de marinhas europeias, denúncia anônima ou mesmo caso fortuito. Nesse mesmo período, centenas de voos comerciais foram detectados transportando cocaína da costa oeste da África para a Europa (UNODC, 2013). A FIG. 1 mostra as origens e destinos dos fluxos de drogas na costa oeste africana.

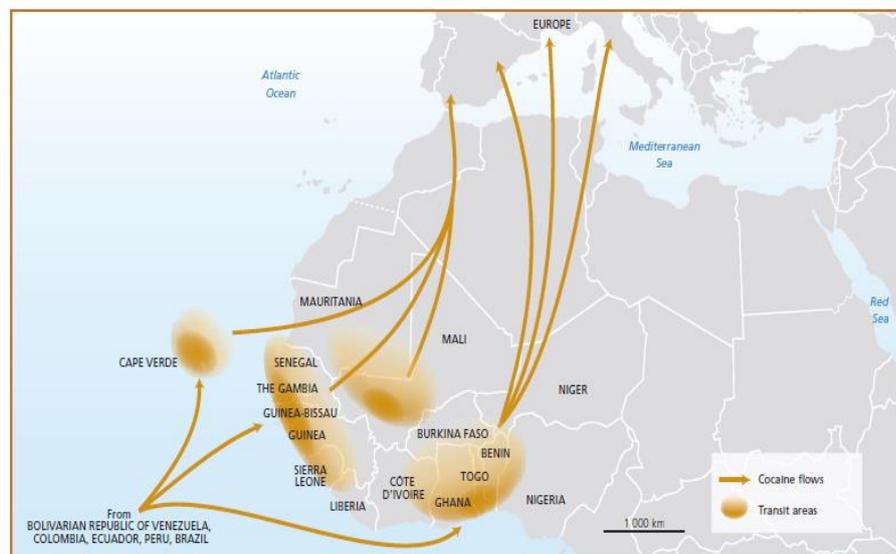


FIGURA 1 – Fluxo do tráfico de drogas na costa ocidental africana.
Fonte: UNODC, 2013, p.9.

O maior crescimento nas apreensões de cocaína em 2016 ocorreu na Ásia e África refletindo o avanço do tráfico e consumo para os mercados emergentes. A quantidade de cocaína apreendida na África dobrou em 2016 com os países do norte da África registrando um aumento de apreensões se comparado aos países da costa ocidental²⁵.

O volume de apreensões de cocaína permanece em 2019. No dia 30 de junho, na Nigéria, foram apreendidos 798 quilos de cocaína escondidas em carros transportados por um navio proveniente do Brasil. Caso semelhante ocorreu anteriormente, em Dacar, no dia 26 de junho onde 238 quilos de cocaína estavam escondidas em carros transportados por um navio oriundo de Paranaguá²⁶.

Um fato que teve ampla divulgação na mídia portuguesa foi a apreensão no dia 22 de maio de 2019 de um barco pesqueiro brasileiro a cerca de 520 quilômetros de Cabo Verde com 1.102 quilos de cocaína, sendo presos sete brasileiros na ocasião. O barco teria saído de Natal no Rio Grande do Norte, sendo localizado por um avião da Força Aérea Portuguesa que permitiu que a Marinha Portuguesa fizesse o aprisionamento da embarcação graças às informações da Polícia Federal do Brasil²⁷. Esse ocorrido chama-nos à atenção, pois em momento algum, segundo as fontes estudadas, a Marinha do Brasil teve conhecimento do fato o que, de uma forma ou de outra, tira o protagonismo da Força no combate às atividades ilícitas nas águas nacionais, visto que o barco saiu de um porto brasileiro. Esse último dado, inclusive, pode levar a ilações indesejáveis, por parte dos países com os quais a Marinha do Brasil possui cooperação militar, questionando como a Marinha pretende passar conhecimentos de combate aos crimes transnacionais uma vez que ainda há desafios quanto ao combate no litoral brasileiro.

²⁵ www.unodc.org/wdr2018/prelaunch/WDR18_Booklet_1_EXSUM.pdf. Acesso em 12 jul. 2019.

²⁶ <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2019/07/01/senegal-apreende-798kg-de-cocaina-escondida-em-carros-provenientes-do-brasil.ghtml>. Acesso em: 12 jul. 2019.

²⁷ <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/barco-apreendido-com-droga-teria-saido-de-natal/450362> e <https://expressodasilhas.cv/pais/2019/06/05/operacao-internacional-intercepta-navio-com-uma-tonelada-de-cocaina-a-sul-de-cabo-verde/64131>. Acesso em: 12 jul. 2019.

Ao contrário do tráfico de drogas, o tráfico de armas, cuja origem ocorre pelo mar, não é frequente na costa ocidental africana, pois os principais fluxos de tráfico de armas na região são de armas herdadas de conflitos passados no continente, conflitos recentes em regiões vizinhas, ou ainda armas vendidas ou alugadas por funcionários corruptos dos Governos locais e, por fim, armas cedidas por Governos simpatizantes a um determinado lado do conflito (UNODC, 2013).

Outra atividade ilícita bastante comum e tão danosa quanto à pirataria é a pesca ilegal na região do Golfo da Guiné. De modo mais específico, a pesca ilegal não declarada e não regulamentada, também conhecida pelo acrônimo em inglês *IUU*²⁸, pode ser realizada por embarcações estrangeiras, pescadores artesanais ou embarcações de pesca industrial produzem sérias consequências econômicas, sociais e ambientais (MARTINI, 2013).

Deve-se considerar que a pesca IUU não é o único fator determinante para o esgotamento dos recursos pesqueiros. Na África Ocidental, o problema se divide em duas causas: uma delas é a sobrepesca, incluindo a pesca legal, e a outra é a poluição advinda da indústria do petróleo, que acontece em toda a região. Essas ameaças representam um custo econômico para a região alto, pois resultam na queda da captura dos peixes, logo, ocasionam a perda de renda das comunidades litorâneas que dependem dessa atividade como fonte de alimento e subsistência (Okafor-Yarwood, 2017).

Tradicionalmente, a comunidade pesqueira local capturava 80% dos peixes consumidos, porém esse número reduziu para 50% devido à sobrepesca por embarcações de

²⁸ A FAO define a pesca IUU dessa forma: pesca ilegal: é a pesca feita por embarcações nacionais ou estrangeiras em águas sob jurisdição de um Estado, sem a permissão desse Estado, ou em desacordo com suas leis e regulamentos ou em desacordo as leis e regulamentos internacionais. A pesca não declarada é a atividade de pesca não declarada ou declarada erroneamente à autoridade nacional competente em violação das leis e regulamentos nacionais. A pesca não regulamentada é a atividade de pesca exercida na zona de competência de uma organização regional de gestão de pesca competente por navios de pesca sem nacionalidade ou que arvoem pavilhão de um Estado que não seja Parte nessa organização ou por qualquer outra entidade de pesca de modo não conforme ou contrário às medidas de conservação e de gestão dessa organização; ou exercidas por navios de pesca em zonas ou relativamente a unidades populacionais de peixes para as quais não existam medidas de conservação ou de gestão aplicáveis (MARTINI, 2013).

países de fora da região, o que levou os pescadores artesanais a buscar o peixe nos Estados próximos causando tensões entre os pescadores vizinhos. Para contornar essa dificuldade econômica, alguns pescadores estão abandonando a pesca e transformando os seus barcos para o transporte de pessoas, levando jovens para o continente europeu, ocasionando outro tipo de problema (Okafor-Yarwood, 2017).

A presença de frotas de pesqueiros europeus nas águas africanas, possibilitada por acordos entre a Europa e países da costa ocidental africana, destacou a importância do controle e vigilância das águas com o objetivo de combater e punir os invasores, porém a maioria dos países africanos não possui dispositivo eficaz de monitoramento de suas águas, logo, as frotas pesqueiras se viram envolvidas na sobrepesca, pois pescavam mais peixe que o autorizado e informavam menos peixes que capturavam (BIZIOURAS, 2013). Esse acontecimento traz à tona a necessidade do controle e monitoramento das águas interiores e ZEE, algo extremamente difícil de executar no litoral brasileiro devido a sua extensão e o aumento dos limites da plataforma continental, trazendo uma responsabilidade à Marinha do Brasil na execução da vigilância e do Governo brasileiro em proporcionar um orçamento de defesa que permita assumir essas responsabilidades.

Um fator que possibilita e facilita a existência da pesca IUU é a corrupção. Existem pagamentos de suborno para autorizar o uso de equipamento de pesca ilegal ou a permissão para a pesca em área proibida e sem punição. É a corrupção dificultando a aplicação da lei nas águas do Golfo da Guiné permitindo a ação de grandes pescadores IUU em detrimento dos pescadores mais humildes, do meio ambiente e do cidadão em geral (Okafor-Yarwood, 2017).

Nesse capítulo foram abordadas as várias causas que favoreceram o surgimento, não só da pirataria e roubo armado, como outras atividades ilícitas. A falta de Governança nos poderes constituídos, Executivo, Legislativo e Judiciário conjugada ao fato de que o mar

sempre foi negligenciado pelos Governantes, sempre preocupados com os problemas internos de fronteiras, ou com dissidentes querendo tomar o poder, foi o fator de maior evidência causador da insegurança marítima na área do Golfo da Guiné. O tráfico de drogas, o tráfico de armamento, em menor escala de ocorrência, e a pesca IUU são outras atividades ilícitas presentes na costa oeste africana, ressaltando que o tráfico de drogas e a pesca IUU são ocorrências que existem também na ZEE brasileira e merecem atenção do Governo Brasileiro e da Marinha do Brasil na construção do combate a essas irregularidades.

No próximo capítulo será exposto como os grandes Estados com interesse na costa ocidental africana e os países do Golfo da Guiné se organizaram para enfrentar os problemas de insegurança marítima na região e como a teoria da comunidade de segurança pode justificar o esforço conjunto dos países no combate a pirataria. Finaliza-se, pois, com uma análise de como a Marinha do Brasil pode fazer além do que já está sendo feito para contribuir com as ações adotadas no âmbito internacional, repercutindo sobre eventual ônus de assumir uma posição de liderança perante os países da costa oeste africana.

4 COOPERAÇÃO PARA SEGURANÇA MARÍTIMA

Como já mencionado na seção anterior, os países do Golfo da Guiné não dispõem de recursos materiais, financeiros e humanos à altura do combate e monitoramento que as águas do Golfo demandam para realizarem patrulha na busca a repressão à pirataria e roubo armado. Desse modo, uma solução apresentada pelos países da região é a cooperação regional, unindo os blocos regionais já existentes na busca de ações que resolvam os problemas de segurança marítima no Golfo da Guiné. Assim serão, inicialmente, identificados os principais blocos regionais envolvidos no problema, suas interações com organismos internacionais e organizações extrarregionais e as iniciativas de combate à pirataria e roubo armado oriunda dessas interações.

A Comunidade Econômica dos Estados da África Central (Economic Community of Central Africa States, ECCAS)²⁹ tem por objetivo promover e incentivar a cooperação harmoniosa entre seus membros com o objetivo de alcançar um desenvolvimento econômico equilibrado e autossustentado nas áreas econômicas, sociais e culturais elevando o padrão de vida das pessoas mantendo a estabilidade econômica entre os Estados partícipes, contribuindo para o desenvolvimento do continente africano³⁰.

A Comunidade Econômica dos Estados Africanos do Oeste (Economic Community of West African States, ECOWAS)³¹ tem por objetivo promover a autossuficiência de seus estados membros e criar um único e grande bloco comercial por intermédio da cooperação econômica, além de permitir uma região sem fronteiras onde a

²⁹ Criada em 1983 com sede em Libreville, no Gabão. Reúne 11 países: Angola, Burundi, Camarões, República Centro-Africana, Chade, Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Ruanda, São Tomé e Príncipe e República Democrática do Congo.

³⁰ <http://www.ceeac-eccas.org/index.php/fr/a-propos-de-la-ceeac>.

³¹ Criada em Lagos em 1975. Reúne 15 países: Benin, Burkina, Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo.

população possa circular livremente e usufruindo de sistemas de saúde e educação eficientes vivendo com dignidade em uma região de paz e segurança³².

A Organização Marítima para o Oeste e Centro da África (Maritime Organization for West and Central Africa, MOWCA)³³, apesar de não ser um bloco regional econômico como o ECCAS e ECOWAS, é uma organização que possui o papel de servir à comunidade regional e internacional para tratar de todos os assuntos marítimos da região. Os vinte estados costeiros participantes são litorâneos à parte norte e sul do oceano Atlântico e os portos desses países permitem acesso ao mar àqueles países partícipes que não possuem litorais³⁴.

Em 2008 o MOWCA em cooperação com a IMO emitiu um memorando de entendimento que previa a criação de uma guarda costeira integrada sub-regional na África Ocidental e Central. Essa guarda costeira tinha por objetivo aperfeiçoar a segurança marítima não só na luta contra a pirataria como também no serviço de busca e salvamento, porém a aceitação não foi unânime por parte dos Estados Membros. Alguns fatores podem explicar a não aceitação do memorando, tais como o fato que o MOWCA é um fórum de Ministros de Transporte de cada Estado e não de Chefe de Governo; outro motivo seria o nível de consciência e atenção à segurança marítima que, à época, era negligenciada e, por fim, haveria a resistência de algumas Marinhas com a criação da guarda costeira, pois a mesma seria uma competidora dos recursos dos Países da região (JACOBSEN; NORDBY, 2015).

Apesar da não aceitação do memorando de entendimento, o MOWCA continua sendo uma importante instituição com forte influência na área de educação marítima, segurança portuária e elo com as autoridades marítimas da região para implementação de

³² www.ecowas.int/about-ecowas/basic-information/.

³³ Criada em 1975 em Abidjan. Reúne 25 países sendo 20 costeiros: Mauritânia, Cabo Verde, Senegal, Gambia, Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe, Gabão, Congo, República Democrática do Congo, Angola e mais cinco países sem litoral: Burkina Faso, Chade, Níger, República Centro Africana e Mali.

³⁴ <http://www.amssa.net/framework/MOWCA.aspx>.

normas internacionais, com o objetivo de melhorar a segurança marítima no Golfo da Guiné e que não foram incluídas no acordo realizado na Cúpula de Iaundé (JACOBSEN; NORDBY, 2015).

A Comissão do Golfo da Guiné (CGG)³⁵ é um acordo dos países do Golfo da Guiné para cooperação e desenvolvimento com vistas à gestão de fronteiras e exploração econômica das riquezas naturais nos limites territoriais, especificamente, caso haja sobreposição das ZEE dos Estados Membros (TRATADO DA COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ, 2001). É relevante observar que sete dos oito membros da CGG produzem cinco milhões de barris de petróleo por dia e esse espaço marítimo é fundamental para o desenvolvimento socioeconômico da região (CHATAM HOUSE, 2012).

O CGG, por se constituir de países produtores de petróleo, tornou-se uma Instituição mais forte e interessada no combate à pirataria, haja vista que é um problema que afeta a todos os Estados Membros do CGG, ao contrário de instituições com um perfil de países mais diversificados, pois nem todos estão focados no problema da pirataria e esse fato parece justificar uma atuação mais profícua do CGG se comparado a MOWCA durante a Cúpula de Iaundé (JACOBSEN; NORDBY, 2015).

Antes de definir o papel das Nações das Organizações Unidas (ONU) e do Código de Conduta de Iaundé no apoio à iniciativas que contribuam com a segurança marítima no Golfo da Guiné, é interessante apresentar a iniciativa pioneira da ECCAS e depois da ECOWAS contra as ameaças marítimas na região.

Os países pertencentes à ECCAS avançaram mais rapidamente que os seus homólogos do ECOWAS na busca de soluções para diminuir a insegurança marítima, possuindo uma agenda mais elaborada sobre o tema. Em 2009 o programa marítimo da ECCAS tem início com a criação do Centro Regional de Segurança Marítima da África

³⁵ Criada em 2001 em Libreville, Gabão. Reúne 8 países: Angola, Camarões, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe e Nigéria.

Central (CRESMAC) no Congo. O Centro é composto pelas Forças Armadas e órgãos da Sociedade Civil dos Estados Membros a fim de criar uma estratégia comum de segurança marítima, envolvendo partilha e gestão de informação, patrulha conjunta e monitoramento do espaço marítimo, padronização das ações no mar, aquisição de equipamentos conjuntos e reuniões periódicas (UKEJE; ELA, 2013).

Em termos operacionais, a área marítima pertencente aos Estados Membros da ECCAS foi dividida em três zonas (A, B e D) que se estende de Angola até a fronteira marítima entre Camarões e Nigéria. A zona D, que envolve Camarões, Gabão, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe é a mais vulnerável e também a que ocorre mais ameaças. A zona D possui um centro de coordenação marítima em Douala, Camarões, que serve também como um centro regional antipirataria (UKEJE; ELA, 2013).

Além dos efeitos sobre a segurança marítima, a patrulha e os exercícios conjuntos nas águas da zona D têm servido para minimizar a desconfiança entre os Estados, além de afastar as atividades de pirataria das águas camaronesas, porém o problema não foi resolvido e a concentração dos ataques mudou para águas menos patrulhadas como as de Benin e Togo. Como resultado a ECOWAS, após a Cúpula de Iaundé, resolveu adotar o modelo utilizado pela ECCAS (JACOBSEN; NORDBY, 2015).

Apesar de ser a comunidade regional econômica mais desenvolvida da África a ECOWAS demorou a compreender os desafios da segurança marítima, estando sempre focada para os conflitos internos. Contribui com o fato à percepção dos países que o desafio da pirataria era, em grande parte, problema nigeriano, logo, as questões de segurança marítima foram mantidas fora da agenda regional. Essa posição começou a mudar por ocasião das crescentes ocorrências de pirataria na costa do Togo e Benin, obrigando a ECOWAS adotar o modelo da ECCAS com a urgência de compartilhamento de informações e coordenação e integração de meios. Em 2012 a ECOWAS criou a primeira zona marítima (E)

compreendendo a Nigéria, Níger, Benin e Togo. Curioso observar que a zona E é adjacente a zona D da ECCAS e juntas constituem o *chokepoint* da pirataria e outras atividades criminosas no Golfo da Guiné (UKEJE; ELA, 2013).

Em 2014 foi acordado que o órgão similar ao CRESMAC terá como sede a cidade de Abidjan e será chamado de Centro Regional de Segurança Marítima da África Ocidental (CRESMAO) (JACOBSEN; NORDBY, 2015).

Para coordenar os trabalhos dos centros regionais CRESMAC e CRESMAO, foi criado um Centro de Coordenação Inter-regional (CIC) com sede em Iaundé, Camarões. Assim, a arquitetura da segurança regional na África Central e Ocidental fica com seis centros de segurança marítima (zonas A, B, D, E, F e G), centros regionais de coordenação, um na África Central e outro na África Ocidental e finalmente um Centro de Coordenação Inter-regional (JACOBSEN; NORDBY, 2015). A FIG. 2 apresenta a nova arquitetura regional.

The Maritime Regional Architecture in the Gulf of Guinea

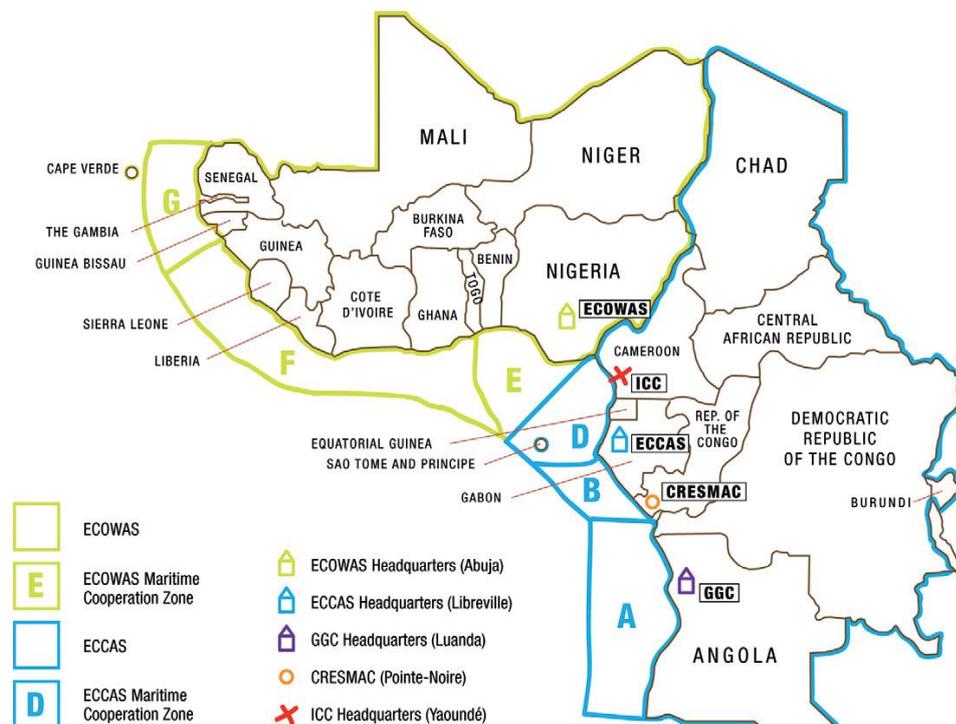


FIGURA 2 – Arquitetura marítima regional do Golfo da Guiné
Fonte: JACOBSEN; NORDBY, 2015, p.33.

O aumento das ações de pirataria nas águas de Benin e Togo, como já mencionado, levou os seus Governos e mais a Nigéria a solicitarem, por meio de uma carta escrita pelo Presidente de Benin, ao Secretário Geral das Nações Unidas a criação de uma estrutura de apoio ao combate à pirataria no Golfo da Guiné e desse modo foram aprovadas pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas as resoluções 2018 (em 2011) e 2039 (em 2012) (MARQUES, 2018).

A resolução 2018 (2011) condena os atos de pirataria e roubo armado no Golfo da Guiné, incentiva que os Estados da ECCAS, ECOWAS e CGG em ação coordenada façam o combate à pirataria e ao roubo armado realizando patrulhas bilaterais ou regionais de acordo com a lei internacional sem negar ou prejudicar a livre navegação ou o direito de passagem inocente no mar territorial a embarcações de outros Estados.

A resolução 2039 (2012) aprecia as iniciativas dos Estados e das Organizações para melhorar a segurança marítima no Golfo da Guiné, em especial, a arquitetura marítima da ECCAS incluindo a criação do CRESMAC e observando a iniciativa inicial da ECOWAS em adotar uma arquitetura semelhante. Destaca a responsabilidade principal dos Estados do Golfo da Guiné no combate à pirataria e roubo armado e, nesse contexto, os incentivam por meio da ECCAS, ECOWAS e CGG a convocarem uma reunião conjunta para desenvolver uma estratégia antipirataria, conforme referenciado anteriormente na resolução 2018 (2011).

Conforme enfatizado na resolução 2039 (2012), com o apoio da ONU, ocorreu em junho de 2013 na cidade de Iaundé, Camarões, a reunião dos Chefes de Estado dos países da ECCAS, ECOWAS e CGG sobre a segurança marítima no Golfo da Guiné. Além dos países do Golfo da Guiné, da África Central e Ocidental participaram como observadores os países Alemanha, Bélgica, Brasil, China, Espanha, Estados Unidos, França, Japão, Reino Unido e Rússia (PEREIRA, P, 2013).

O convite para a participação do Brasil foi feito pelo Presidente dos Camarões causando surpresas aos demais países desenvolvidos ao conhecer o interesse brasileiro na segurança marítima do Atlântico Sul e na costa ocidental africana. Esse fato demonstra às Nações do Golfo da Guiné a posição do Brasil como um aliado na busca de soluções de cooperação e coordenação frente aos desafios das ameaças à segurança no Golfo da Guiné (PEREIRA, P, 2013).

Como resultado a Cúpula de Iaundé aprovou três documentos que foram um Memorando de Entendimento entre a ECCAS, ECOWAS e CGG sobre Proteção e Segurança Marítima na África Central e Ocidental, a Declaração de Iaundé que promove a criação do Centro Inter-regional de Coordenação Contra a Pirataria no Golfo da Guiné em Iaundé, e por fim, o Código de Conduta de Iaundé sobre Prevenção e Repressão da Pirataria e Roubo à Mão Armada contra Embarcações e Atividades Marítimas Ilegais na África Ocidental e Central (PEREIRA, P, 2013).

O código de conduta de Iaundé foi baseado no Código de Djibuti, acordado em 2009, para reprimir a pirataria no Oceano Índico, Golfo de Áden e Mar Vermelho, porém com maior amplitude, pois combate à pesca ilegal e toda a forma de crime transnacional. A partir de 2017 com a emenda de Jidá o Código de Djibuti passa a possuir as mesmas tarefas do Código de Iaundé³⁶.

A arquitetura final, após a Cúpula de Iaundé, com lembra Marques (2018), é referência para qualquer abordagem internacional em apoio aos órgãos e Estados do Golfo da Guiné, ressaltando que as ameaças ali presentes exigem soluções de longo prazo. Atualmente a implementação e operacionalização da arquitetura de segurança marítima está progredindo de forma lenta e é necessário estimular os países da África Ocidental a iniciar um

³⁶ <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>.

envolvimento maior nas questões de segurança, mesmo porque as responsabilidades, em última análise, são deles.

Serão examinadas a seguir, as contribuições para a segurança marítima no Golfo da Guiné de fóruns das organizações extrarregionais.

Inicialmente faço menção à ZOPACAS, criada em 1986, por iniciativa brasileira que encaminhou a proposta à ONU de criação do fórum. Preliminarmente, a criação foi devida a um posicionamento antagônico à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) buscando substituir, também, um projeto similar no Atlântico Sul liderado pela África do Sul que era a Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS) (CARVALHO; NUNES, 2014).

A criação da ZOPACAS visava manter o Atlântico Sul desmilitarizado, livre de bases militares estrangeiras e de armas de destruição em massa. Secundariamente, objetivava promover a cooperação para o desenvolvimento econômico, social e ambiental dos Estados participantes, ressaltando que para os países africanos a ZOPACAS representou uma iniciativa para superar o *Apartheid*, a independência da Namíbia e o isolamento da África do Sul (ABDENUR; MATTHEIS; SEABRA, 2016).

Durante a década de 90 a ZOPACAS permaneceu estagnada, e somente no final do ano de 2000, voltou a iniciar suas atividades (CARVALHO; NUNES, 2014).

O tema segurança marítima embutido nas atualizações das dinâmicas de segurança na região levou a várias reuniões ministeriais culminando com a ocorrida em Montevideu em janeiro de 2013, onde o Uruguai assume a Presidência da ZOPACAS em substituição à Angola. Durante a presidência da Angola foram desenvolvidas ações concretas de proteção ambiental, segurança marítima, proibição de armas nucleares e solução pacífica de conflitos entre países membros. Esses assuntos tiveram continuidade na reunião de Montevideu com a inclusão do tema sobre a luta contra o crime organizado, em especial, ao

tráfico de drogas entre a América Latina e África Ocidental, além da pirataria no Golfo da Guiné (ALMEIDA; BERNARDINO, 2013).

Com o objetivo de controlar a agenda econômica e de segurança no Atlântico Sul a ZOPACAS se aproximou do que seria uma Organização Internacional como a ONU, porém a ZOPACAS não possui orçamento, sede, secretário-geral e uma marca institucional, logo, como consequência, a ZOPACAS não possui estabilidade, enfrentando altos e baixos, ou seja, cai em esquecimento facilmente, porém, em contrapartida, pode ser reativada rapidamente (ABDENUR; MATTHEIS; SEABRA, 2016). Exemplo desse esquecimento está no site do Ministério das Relações Exteriores (MRE) onde o último assunto a respeito da ZOPACAS data de 2013³⁷.

Outra organização extrarregional é a CPLP que foi criada em 1996 por países que possuem o Português como língua oficial. Possui nove membros que são a Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e por fim, após a independência, Timor Leste. A CPLP possui também países observadores³⁸ a partir de 1998, que compartilham dos mesmos objetivos da organização (RODRIGUES; 2018).

A CPLP foi criada baseada em aspectos culturais semelhantes, entretanto a organização avançou em direção à cooperação multilateral, econômica e de desenvolvimento. Essa evolução trouxe novos desafios para os países membros, desse modo as agendas de segurança e ciência e tecnologia são pautas de interesse da CPLP, logo o crescimento da mesma é inevitável, bem como a ampliação de seus interesses (RODRIGUES;2018).

A CPLP é uma organização na qual o mar tem uma importância fundamental, seis dos nove Estados membros são lindeiros ao Atlântico Sul cujo foco de instabilidade situa-se

³⁷ <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/busca?searchword=ZOPACAS&searchphrase=all>

³⁸ Países Observadores: Coréia do Sul, Japão, além do Senegal, Namíbia, Turquia, República Checa, Uruguai, Geórgia, Eslováquia, Ilhas Maurícias e Hungria. Enquanto Itália, Costa do Marfim, Andorra, Argentina e Chile estão em processo de adesão.

na região do Golfo da Guiné, com destaque a pirataria e tráfico de drogas surgindo a necessidade da cooperação no domínio de Defesa que deu origem a Cooperação Militar entre os Estados membros (AZEVEDO; BERNARDINO, 2016). Assim na 19ª Reunião de Ministros da Defesa da CPLP que ocorreu em maio de 2019 na capital da Angola, os Ministros defenderam uma presença maior da CPLP no âmbito da segurança marítima no Golfo da Guiné.³⁹

Outro fórum onde a segurança marítima iniciou seu protagonismo a partir de 2011 foi no G8 que em 2014 tornou-se G7, com a saída da Rússia, constituindo desse modo o G7++ *Friends of the Gulf of Guinea* (G7++FoGG)⁴⁰ (MARQUES, 2018). O seu objetivo é coordenar de forma eficaz os atores internacionais com iniciativas visando à capacitação para o combate à criminalidade marítima no Golfo da Guiné, evitando esforços e ações duplicadas, facilitando projetos em comum e discutir de forma colegiada projetos políticos contra a insegurança marítima (UKEJE; ELA, 2013).

Havia uma tendência no grupo do G7++FoGG de se concentrar apenas no problema da pirataria como única ameaça real à segurança marítima na região, considerando irrelevante o roubo à mão armada nas águas territoriais e outras atividades criminosas tais como pesca IUU e tráfico de drogas. Existe um esforço no sentido de evitar essa tendência e também se contrapor a uma incipiente comparação entre o que ocorre no Golfo da Guiné e no Oceano Índico sem se preocupar com as diferenças relevantes entre os dois (UKEJE; ELA, 2013).

³⁹ <https://www.dn.pt/lusa/interior/cplp-quer-estar-mais-presente-no-golfo-da-guine-para-combater-pirataria--10961016.html>. Acesso em: 10 ago. 2019.

⁴⁰ O G7++FoGG é constituído pelos seguintes membros, além dos países do G7: Austrália (observador), Bélgica, Brasil (observador), Dinamarca, Holanda, Noruega, Portugal, República da Coreia, Espanha e Suíça. Participam também a União Europeia (EU), o UNODOC (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime), Interpol, e o MAOC-N – Centro de Análise e Operações Marítimas – Narcóticos, bem como os países da região (17 estados costeiros, dois estados insulares e cinco estados sem litoral); e ainda as organizações regionais africanas: ECOWAS, ECCAS, CGG e União Africana (UA). (MARQUES, 2018).

Atualmente o G7++FoGG tem apresentado uma visão mais acurada em relação aos desafios da segurança marítima no Golfo da Guiné haja vista a reunião que antecedeu a Plenária, ocorrida em dois de julho de 2019 em Bruxelas do G7++FoGG, sob a Presidência Franco-Ganesa onde se fez um balanço das questões e operacionalização do Código de Iaundé e principalmente considera a pirataria e roubo, pesca IUU e poluição do mar como os principais desafios a serem superados, instando os países a reconhecer a necessidade de compartilhar informações e se coordenarem na luta contra a insegurança marítima⁴¹. Por outro lado, é observado que o G7++FoGG não aborda a origem e causas socioeconômicas do problema da pirataria na região, mas não deixa de ser um importante fórum para as Nações não-africanas interessadas em contribuir, inclusive financeiramente, para os esforços de capacitação marítima e coordenação das ações de combate às atividades ilícitas no Golfo da Guiné (JACOBSEN; NORDBY, 2015).

Na seção seguinte será apresentado a Teoria das Comunidades de Segurança e como ela respalda a formação dos vários fóruns e organizações na busca de uma solução comum que atenda a todos os atores envolvidos e ao mesmo tempo resolva os problemas que surgem nos grupos.

4.1 Comunidades de Segurança

Ao iniciar essa seção, urge que seja apresentada a diferença entre comunidade e comunidade de segurança. Uma comunidade possui três características. Primeiro os seus constituintes compartilham valores, identidades e significados comuns que nada mais são entendimentos comuns sobre a linguagem, sentimentos, normas e referências e é o entendimento comum que constrói a comunidade. Segundo é a presença de pessoas que

⁴¹ <https://www.defense.gouv.fr/english/dgris/dgris/evenements-fr/presidence-franco-ghaneenne-du-g7-a-bruxelles-le-2-juillet-2019>.

interagem entre si nos seus mais variados relacionamentos interpessoais. Em terceiro lugar, integrantes da comunidade apresentam uma reciprocidade que se traduz em interesses de longo prazo, e até o altruísmo. O interesse de longo prazo se origina do conhecimento mútuo entre os que se interagem e o altruísmo significa um senso de obrigação e responsabilidade (ADLER; BARNETT, 1998).

A característica de uma comunidade de segurança é a existência de uma paz estável que está interligada à existência de uma comunidade transnacional. É provável que dentro de uma comunidade de segurança exista a rivalidade e outras interações advindas desse jogo de poder, porém, não se espera o uso de violência como meio para resolver as disputas internas. A comunidade que necessitar de mecanismos fortes para a imposição do cumprimento das normas internas com certeza não é uma comunidade de segurança (ADLER; BARNETT, 1998).

Para Adler e Barnett (1998) a comunidade de segurança se desenvolve em três fases: nascente, ascendente e madura. Isso reflete a noção de que as comunidades de segurança são construídas socialmente e apresentam uma evolução histórica seguindo um determinado caminho na linha do tempo.

Em razão de observar apenas as comunidades de segurança existentes, só serão citadas as fases ascendente e madura. Na fase ascendente há um claro aumento nas interações entre os membros da comunidade, as instituições possuem uma forte cooperação e coordenação militar de forma que não haja temor de que o outro componente represente uma ameaça militar, aprofundamento da confiança mútua, o que encoraja o surgimento de mudanças pacíficas. Nessa fase é mais difícil os Estados resolverem suas diferenças empregando a violência, sendo uma oportunidade para eles organizarem sua segurança e identificar as ameaças em comum (ADLER; BARNETT, 1998).

Na fase madura, os Estados adquirem uma identidade e as compartilham, assim uma guerra na região torna-se improvável, pois um limite é ultrapassado. Surge uma comunidade de segurança estreita ou parcialmente integrada (ADLER; BARNETT, 1998).

A comunidade de segurança parcialmente integrada possui os seguintes indicadores: Multilateralismo, fronteiras não fortificadas, mudanças no planejamento militar, uma definição comum de ameaça, e um discurso e uma linguagem comunitária. A comunidade de segurança fortemente integrada, possui os seguintes indicadores: segurança cooperativa e coletiva, alto nível de integração militar, coordenação política contra ameaças internas, livre trânsito da população, internacionalização da autoridade e *multiperspectival polity* (ADLER; BARNETT, 1998).

As comunidades políticas podem ser interrompidas por ameaças de dentro ou de fora, isso porque as identidades coletivas e compatibilidade dos valores intrínsecos são necessários ao desenvolvimento de uma comunidade de segurança e esses valores e identidades são suscetíveis à mudança. As mesmas forças que constroem a comunidade de segurança podem destruir, sendo fundamental a confiança mútua. É possível observar que, ao surgir uma guerra entre os Estados membros, a comunidade de segurança deixa de existir (ADLER; BARNETT, 1998).

Organizações e instituições internacionais desempenham um papel fundamental ao encorajar as interações entre Estados, propiciando-os a oportunidade de cooperar por meio da transparência, troca de informações e monitoramento de acordos. As organizações internacionais podem modelar as práticas estabelecendo e transmitindo normas que definem o comportamento aceitável do Estado que as aceita com o objetivo de buscar sua legitimidade na organização (ADLER; BARNETT, 1998).

O aumento no número de organizações internacionais que vem adotando o perfil multilateral é notório e esse modelo tem construído comunidades que promovem uma

identidade regional e confiança mútua. As organizações multilaterais são cada vez mais reconhecidas como fórum apropriado de segurança regional proporcionando legitimidade as suas atividades funcionais (ADLER; BARNETT, 1998).

As organizações internacionais incentivam os Estados e suas respectivas sociedades o sentimento de fazerem parte de determinada região. Como exemplo, a CGG encorajou os seus membros a se sentirem em um novo espaço social limitado a características comuns. As organizações podem moldar a identidade de seus membros, existindo casos em que organizações foram constituídas por determinadas razões e, devido à novas interações e novas fontes de imaginação, passaram a possuir uma nova identidade. A CGG promoveu uma nova identidade no Golfo da Guiné (ADLER; BARNETT, 1998).

A ausência de ameaças externas à comunidade enseja a atuação dos militares em atividades de construção comunitária e operações de paz, tornando-os mais preocupados em ajudar a reprimir as ameaças à segurança interna que são cada vez mais identificadas como fonte de desordem internacional (ADLER; BARNETT, 1998).

Após examinar o referencial teórico das Comunidades de Segurança, na próxima seção, será examinado o papel da Marinha do Brasil na cooperação para a manutenção da segurança marítima no Atlântico Sul, mas precisamente, no Golfo da Guiné e sua interação com os principais países lindeiros da costa oeste africana. Na esteira dessa cooperação será apresentada a contribuição de outros órgãos brasileiros na região.

4.2 Cooperação da Marinha do Brasil

A tarefa de Defesa é a principal função das marinhas em todo o mundo, porém é observada uma progressiva transformação em algumas de suas atividades, especialmente quando o contexto estratégico é favorável, quando surgem restrições econômicas e de

capacidade militar ou onde surgem oportunidades para o desenvolvimento de novas formas de projeção através da cooperação, o que se pode aplicar ao Brasil e outros países lindeiros ao Atlântico Sul. Essa projeção pode ocorrer exercendo as atividades em relação a assuntos militares de fronteiras, diplomacia, patrulha e segurança marítima, ações estas, que vem conquistando o apoio dos países do Atlântico Sul para a proteção do mar na região (MEDEIROS; MOREIRA, 2017).

A cooperação com os países africanos para enfrentar os problemas que ocorrem no Atlântico Sul foi conduzida pela diplomacia marítima nas últimas décadas, sobretudo por meio de acordos entre os Estados de menor capacidade financeira e de material, mas com capacidade diplomática e vontade política de estreitar os laços. Esse estreitamento entre as organizações governamentais são primordiais para a estabilidade e paz no Atlântico Sul, particularmente porque as forças navais, como meio de política externa e diplomacia, fornecem legitimidade a essa cooperação que tem se mantida por muito tempo (MEDEIROS; MOREIRA, 2017).

É fato que o lado mais vulnerável do Atlântico Sul se encontra na margem africana, assim o Brasil, como o País com o maior desenvolvimento na região, deve cooperar com seus vizinhos para melhorar a segurança marítima no Atlântico Sul, afinal, essa região faz parte do seu entorno estratégico como já mencionado neste estudo. Cabe mencionar que um dos fatores que tem chamado a atenção de países exógenos à região é o crescimento da insegurança marítima, conjugada com a pouca capacidade e dificuldades de enfrentar essa situação que se apresenta. Desse modo, a cooperação naval brasileira com os países africanos limitada pelas dificuldades da Marinha do Brasil, pode amenizar a situação e concomitantemente ensejar ao Brasil à manutenção da presença permanente junto aos países da costa ocidental africana (PENNA FILHO, 2015).

A cooperação com os países africanos no campo marítimo militar intensificou-se a partir de 1994, tendo como ponto de partida o Acordo de Cooperação da Marinha do Brasil com o Ministério da Defesa da Namíbia, onde foi criada uma parceria para formação de militares da, então, recém-criada Marinha da Namíbia. Em 2001 foi assinado um novo acordo para ampliar a cooperação naval, no qual a Marinha do Brasil passou a fornecer a Namíbia maior assistência em planejamento e infraestrutura, como também embarcações para as atividades navais da Marinha da Namíbia (PENNA FILHO, 2015).

Essas medidas iniciais de cooperação foram extremamente importantes para a Namíbia, visto que assim como a sua Marinha, o país também tinha nascido recentemente, se considerarmos o ano de 1990 como a data de sua independência em relação à República da África do Sul (PENNA FILHO, 2015).

Além da formação de pessoal, o Brasil já doou e vendeu navios para a Namíbia, além de elaborar o levantamento hidrográfico do porto de Walvis Bay e confecção da carta náutica relativa ao local. Adicionalmente, a Marinha do Brasil possui em Walvis Bay dois grupos de apoio, um, para a formação de Fuzileiros Navais e outro, para apoio à manutenção dos meios navais da Marinha da Namíbia (PENNA FILHO, 2015).

Um dos grandes óbices em relação à cooperação naval com a Namíbia, e que é replicado em relação a outros países africanos, é a dificuldade em se obter financiamento para o desenvolvimento dos projetos de cooperação. Os projetos existem, há boa vontade e interesse entre as partes, mas a dificuldade financeira é fato e torna-se o grande empecilho para projetos mais amplos. A situação é agravada quando se verifica que a maior parte dos recursos financeiros é do orçamento da Marinha do Brasil sendo a parte que resta cabendo ao Ministério da Defesa e MRE por intermédio da Agência Brasileira de Cooperação (ABC), embora progressos tenham ocorrido nesse tema (PENNA FILHO, 2015).

A Marinha do Brasil, além da Namíbia, possui projetos de cooperação com Angola, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Moçambique, Nigéria, África do Sul e Senegal, cabendo salientar que a exceção de Moçambique, todos os países fazem parte da ZOPACAS. Os projetos são variados e de diferentes alcances, começando por intercâmbio em navios da Marinha do Brasil e organizações militares operativas ou não, bases navais e escolas de formação. Sempre que demandada, a Marinha do Brasil presta assessoramento para aquisição de meios, fardamentos e equipamentos (PENNA FILHO, 2015).

No âmbito da CPLP também ocorrem programas de cooperação. Ocorrendo desde 2000 a Operação Felino foi criada, sob supervisão da ONU, para oferecer treinamento conjunto às Forças Armadas dos países da CPLP, com o objetivo de promover o adestramento integrado dos militares para atuarem em missões de paz e assistência humanitária⁴². Em setembro do corrente ano ocorrerão duas Operações Felino em Angola, a operação relativa ao ano de 2019 e também a relativa ao ano de 2018 que deveria ter acontecido em São Tomé e Príncipe, mas acabou não sendo realizada⁴³.

Cabe notar que dentro da CPLP existem questões sensíveis envolvendo a relação entre Brasil e Portugal. Portugal também possui uma política de cooperação no âmbito naval com os países de língua oficial portuguesa (PALOPS) e já vem algum tempo participando da formação dos militares dos países africanos. Por ser membro da OTAN, Portugal possui uma visão diferente da brasileira em termos geopolíticos. Assim, fortalecer os PALOPS deveria ser um objetivo importante da cooperação em assuntos de segurança e defesa, a fim de manter os PALOPS aliados ao Brasil em sua agenda internacional, e tudo isso depende da relação de cooperação Brasil-Portugal, onde os portugueses nos enxergam de uma forma diferente, por não sermos da Europa e possuir uma economia muito mais forte (PENNA FILHO, 2015).

⁴² <https://www.defesa.gov.br/exercicios-e-operacoes/exercicios-militares/operacao-felino>.

⁴³ <https://www.dn.pt/lusa/interior/angola-acolhe-em-setembro-exercicios-militares-da-cplp-para-testar-aco-es-em-operacoes-de-paz-10878117.html>.

A título de exemplo da influência, concorrente, de Portugal em junho de 2019 foi comemorado o dia de Portugal, em Cabo Verde, com a presença do Primeiro-Ministro e do Presidente da República de Portugal, acompanhados pelo Presidente de Cabo Verde. Naquela ocasião, ocorreram várias festividades como desfiles de militares de Cabo Verde e Portugal e a presença de uma Fragata Portuguesa atracada para visita pública⁴⁴.

Além da Operação Felino, já citada, a Marinha do Brasil tem participado da Operação Obangame Express organizada pelo Comando da África dos Estados Unidos da América com a participação de marinhas africanas, sul-americanas, europeias e norte-americanas. O objetivo do exercício é avaliar as forças navais multilaterais a fim de aumentar as capacidades e adestrar as marinhas das nações do Golfo da Guiné para combater a pirataria, tráfico ilícito e outras ameaças marítimas⁴⁵.

A Operação Nemo, realizada sob coordenação da França, e a partir de 2017 quando sofreu uma mudança completa, passou a possuir basicamente os mesmos objetivos operativos da operação Obangame Express. O Brasil participou em 2017 com o NPaOc Araguari⁴⁶. Este ano a operação está prevista para ocorrer no período de 28 de outubro a cinco de novembro, tendo o seu *VIP day* de encerramento na véspera da abertura da reunião do G7++FoGG⁴⁷.

Além das participações brasileiras nas operações navais, e como já mencionada a participação da ABC na coordenação de projetos junto à Marinha do Brasil na consecução de uma política de defesa houve, durante a administração do Governo Lula, a participação de empresas públicas e privadas da indústria de defesa, como Embraer, Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON) e Taurus. Oferecendo suporte a essas participações aparecem a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimento (Apex) e a Associação

⁴⁴ <https://lux24.lu/2019/06/11/10-junho-comemoracoes-terminam-hoje-em-cabo-verde/>.

⁴⁵ <https://medium.com/@USAemPortugues/coletiva-de-imprensa-por-telefone-sobre-o-obangame-express-2019-670482fcb35b>.

⁴⁶ marinha.mil.br/content/navio-patrolha-oceânico-“araguari”-da-início-à-missão-no-exterior.

Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança (ABIMDE), e a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), numa demonstração clara de união entre as políticas externa e de defesa (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014).

Ao se deparar com a situação atual, observaremos que de alguns anos para cá houve certo arrefecimento nessa vinculação entre a política externa e de defesa, principalmente ao verificarmos a quantidade e amplitude dos projetos da ABC nos países limítrofes da África Ocidental. A ABC possui hoje 24 projetos de cooperação Sul-Sul com os países da CPLP (Cabo Verde, Guiné-Bissau, São Tomé e Príncipe e Angola) e com Senegal, Togo e Benin, ressaltando que nenhum desses projetos de cooperação trata da área de defesa⁴⁸.

Essa dissonância entre a política de defesa e a política externa demonstra entre outras causas a falta e, acima de tudo, a constância e programação no dispêndio de recursos financeiros para que os projetos cumpram o seu papel de integração entre os países e é nesse sentido que assevera Violante (2017, p. 219) “Parafrazeando Samuel Pinheiro Guimarães, [...], sem dinheiro não se faz cooperação, nem política externa ou de defesa. O que se planeja vira simples retórica”. O ex-embaixador Rubens Ricupero também expressa nas palavras de outros ex-embaixadores essa dicotomia entre ser grande, mas não dispor de recursos para tal:

“Não se fica grande por dar pulos. Não podemos parecer grandes, senão o sendo. O Japão não precisou pedir que o reconhecessem grande potência, desde que mostrou sê-lo” (25 de agosto de 1907). O argumento de Nabuco equivale a uma crítica do voluntarismo diplomático. Em termos um tanto mais explícitos, é o que muitas vezes ouvi pessoalmente do saudoso ministro Ramiro Saraiva Guerreiro: “O Brasil é país de interesses globais, mas seus recursos de poder são limitados”. A limitação de poder deve entender-se em sentido lato: o poder não só de intervir decisivamente; também o nível de avanço econômico, científico, cultural, tecnológico, de cooperação técnica, capaz de imprimir densidade a relações de outro modo meramente formalistas, de chancelaria a chancelaria (RICUPERO, 2015, p. 354).

⁴⁷ <https://www.defense.gouv.fr/marine/actu-marine/grand-african-nemo-2019-conference-preparatoire-a-paris>.

⁴⁸ <http://www.abc.gov.br/projetos/pesquisa?intIdTipCooperacao=1&intIdRegiaoGeografica=1&intIdSitProjeto=4&intIdPais=56>.

Nesta seção abordaram-se os vários blocos regionais presentes em torno do Golfo da Guiné e como cada um interage frente aos problemas de segurança marítima na região e como estão capacitados a desempenhar a tarefa de unir países que possuem nível de preocupação diferente em relação à pirataria principalmente. A criação da arquitetura de Iaundé e seu código de segurança foram a consequência prática de que algo tinha de ser feito para se contrapor as ameaças nas águas do Golfo da Guiné. O problema de segurança marítima atraiu à atenção das organizações internacionais nas quais o Brasil se faz presente com maior ou menor protagonismo no acompanhamento das possíveis soluções de combate as atividades ilícitas. Foi visto, também, a teoria das Comunidades de Segurança e seu arcabouço teórico para contextualizar as ações dos blocos regionais e organizações internacionais na costa ocidental da África. Ao final foi apresentada a participação da Marinha do Brasil nos programas de cooperação de forma bilateral e também de forma multilateral e seu histórico de construção cooperativa com a indústria de defesa e demais órgãos do governo, ressaltando a necessidade da harmonia entre a política externa e a política de defesa, não obstante as dificuldades financeiras.

5 CONCLUSÃO

Neste trabalho sobre a segurança marítima no Atlântico Sul, mais precisamente, no Golfo da Guiné e como a Marinha do Brasil pode cooperar com os países da costa oeste africana, no sentido de apoiar, com o fornecimento de materiais ou participar da formação militar das forças responsáveis pelo combate às atividades ilícitas na região, procurou-se contextualizar a importância do tema valorizando o que está preconizado na PND e Livro Branco de Defesa, que estabelece a costa oeste africana como entorno estratégico prioritário, visando à estabilidade em termos de segurança no Atlântico Sul.

Nesse sentido, foi apresentada a importância do Atlântico Sul como espaço geoestratégico para o Brasil, pois é nesse meio que ocorre 95% do comércio brasileiro. Dentro desse espaço surge o tema principal que é a insegurança marítima no Golfo da Guiné, região próspera em recursos minerais e naturais, tais como a pesca e, principalmente, o petróleo, haja vista a presença de países com grandes reservas, destacando-se a Nigéria com a sua produção basicamente *offshore*. Importante frisar que o agronegócio, no qual o Brasil possui elevada *expertise*, também é uma fonte promissora de aumento das relações comerciais com os vários países do Golfo da Guiné. Nesse ambiente comercial e estratégico, ocorreram as várias fases da política externa brasileira, ora priorizando o comércio e estabelecendo relações próximas com a criação da ZOPACAS e CPLP, ora apresentando um arrefecimento e declínio nas relações comerciais.

Na pesquisa, buscou-se identificar as causas das atividades ilícitas na região, constatando que durante muito tempo os países da costa oeste africana, em termos de segurança, se preocupavam mais com as ameaças advindas de terra, negligenciando o que ocorria no mar. Essa despreocupação com assuntos do mar se refletia na população litorânea que apresenta, muitas vezes, níveis de pobreza superior àquelas que vivem no interior. O fraco arcabouço jurídico que os países do Golfo da Guiné possuem contribui para o aumento da

insegurança marítima na região, incluindo a deficiência na aplicação da lei em punir os envolvidos em atividades ilícitas. Somado a esses fatores apresentados junta-se a falta de Governança dos países envolvendo os poderes Executivo e Legislativo. É fundamental que aja a uniformização das leis e Governança entre os Países do Golfo da Guiné, a fim de robustecer o combate às atividades ilícitas, revelando que o problema deve ser resolvido de forma conjunta, pois ao contrário ele só migra do local onde ocorre.

O principal problema de insegurança nas águas do Golfo da Guiné é a pirataria e o roubo armado, que tem apresentado estatísticas crescentes de ocorrências, superando as do litoral da África oriental, considerando os dados a partir de 2012, cabendo às águas territoriais da Nigéria a liderança de acontecimentos. Cabe ressaltar que as condições onde ocorre a pirataria no Golfo da Guiné e na Somália são diferentes, portanto demandam ações distintas no combate.

Muito embora o problema da pirataria tenha maior visibilidade no cenário internacional, no Golfo da Guiné ocorrem outras atividades ilícitas. O tráfico de drogas, desde 2005, vem apresentando um crescimento nas apreensões de drogas oriundas da América do Sul, com caso de embarcação brasileira de pesca sendo apresada e pescadores brasileiros presos por tráfico internacional de drogas.

A pesca IUU presente no Golfo da Guiné, é outra atividade ilícita que prejudica as comunidades pesqueiras locais e devido a sua grande intensidade, também causa problemas ambientais, devido à pesca exaustiva e indiscriminada, com isso alguns pescadores tem utilizado os seus barcos para o transporte de imigrantes ilegais, substituindo a pesca por outra atividade ilícita.

Na busca ao combate à insegurança marítima no Golfo da Guiné, os países da região criaram organizações regionais onde se pretende minimizar as dificuldades financeiras e materiais que os Estados enfrentam para realizar a segurança de suas águas atuando de

forma conjunta e procurando uniformizar ações contra os piratas. As organizações internacionais possuem o mesmo objetivo, e no caso específico do G7++FoGG, visam apoiar, também financeiramente os países do Golfo da Guiné e a otimização do emprego dos recursos humanos, materiais e financeiros evitando a duplicidade de ações.

Sob o incentivo da ONU, os países do Golfo da Guiné se reuniram em Yaoundé, e criaram o Código de Conduta e a arquitetura de Yaoundé, aproveitando a iniciativa da ECCAS, para o combate às atividades ilícitas no Golfo da Guiné.

O referencial teórico da Comunidade de Segurança de Emanuel Adler, permite vislumbrar que, tanto nas organizações regionais, como nas extrarregionais, o ambiente interno reflete as bases da teoria. Apesar de haver, entre determinados Países africanos, disputas territoriais, esse fato não inviabiliza o uso da teoria, pois as diferenças internas podem existir desde que, não sejam resolvidas pela via militar. A Comunidade de Segurança ascendente é caracterizada pela coordenação militar e identificação da ameaça em comum, fato que está ocorrendo no Golfo da Guiné onde se procura, pelas operações militares conjuntas, o adestramento e uniformidade de procedimentos nas patrulhas realizadas na água do Golfo da Guiné, frente à ameaça claramente identificada que é a pirataria. A Comunidade de Segurança é fundamental para os países africanos, visto que o problema da insegurança não se resolve de forma isolada, é necessária a ação conjunta, até pelo fato da carência, que os países possuem, em termos financeiros, materiais e humanos. A ação individual não resolve; só transfere a insegurança marítima para outro local. As organizações regionais e extrarregionais foram importantes, pois envolvem todos na solução do combate à pirataria e roubo armado. Antes isso era um problema de poucos países, atualmente ela atinge vários deles. A arquitetura de Yaoundé e seu Código de Conduta se expressa na atuação conjunta dos Estados dividindo responsabilidades a todos no combate à pirataria, como se fosse uma Comunidade de Segurança Marítima.

A Marinha do Brasil pode cooperar com a segurança marítima no Golfo da Guiné da forma bilateral, como já vem sendo realizado há anos com Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, e Namíbia. Nesse aspecto cabe aprofundar a pesquisa a fim de verificar a conveniência da presença de um Adido Naval na Nigéria, país grande produtor de petróleo, aonde o agronegócio brasileiro vem investindo no país, o que aumentará o fluxo comercial mercante entre eles, e é nas águas nigerianas onde mais ocorrem atos de pirataria e roubo armado. A presença do Adido pode aproximar as duas marinhas para uma cooperação mais estreita.

É imperativo que os programas de cooperação envolvendo a Marinha do Brasil, voltem a possuir o respaldo financeiro, já que o Golfo da Guiné é uma região de países pobres. A Marinha do Brasil deve buscar junto ao MRE a parceria junto ao ABC para a formulação de novos programas de cooperação de defesa como já ocorreu no passado.

A Marinha do Brasil pode contribuir com cooperação nas atividades de hidrografia, que é deficiente nas águas do Golfo da Guiné, pela uma maior aproximação do CISMAR com os países que coordenam a Arquitetura de Yaoundé, com troca de informações sobre o tráfego marítimo no Atlântico Sul e apoio técnico para o desenvolvimento dos centros de coordenação do tráfego marítimo a serem criados na Arquitetura de Yaoundé.

Outra forma de contribuição da Marinha do Brasil, além de manter a presença nas Operações Felino, *Obangame Express* é aumentar a frequência dos navios brasileiros na costa oeste africana contribuindo com a política externa brasileira, como já realizado no passado com o Navio Escola percorrendo o litoral africano e promovendo as oportunidades de negócios e atividades culturais.

A cooperação da Marinha do Brasil, também pode ocorrer na presença do Brasil nos grupos multilaterais utilizando a Força como vetor da influência brasileira na região. Uma presença mais ativa na CPLP fim contrabalançar a concorrência de influência realizada por

Portugal no fórum, aproveitando a identidade que o Brasil possui com os demais países por todos possuírem no passado, o status de ex-colônias. Carente de novas pesquisas, o Brasil pode avaliar a mudança de observador para membro pleno no G7++FoGG, que é o fórum onde há a presença das principais potências mundiais. Em relação à ZOPACAS até onde a pesquisa se aprofundou, tirar do ostracismo o fórum para o Brasil representará um ônus financeiro significativo, não aceitável nos momentos atuais. Esse esforço pode ser direcionado a uma maior presença no G7++FoGG, como mencionado anteriormente.

Uma ameaça ao Brasil e a Marinha do Brasil que pode vir se tornar presente, é assim como ocorre no Golfo da Guiné, onde pescadores que devido à concorrência da pesca ilegal se tornam transportadores ilegais de imigrantes, no Brasil os pescadores podem estar abandonando a atividade pesqueira para trabalhar no transporte de drogas para a Europa, fato esse que merece ser observado em estudos futuros.

Por fim, é importante reafirmar a necessidade de recursos financeiros, pois toda cooperação e presença internacional demandam tempo e dinheiro, para tanto é necessário que a política externa esteja aliada à política de defesa e trazer para o debate os órgãos brasileiros fomentadores de comércio exterior e o empresariado brasileiro, principalmente a indústria de defesa.

REFERÊNCIAS

ABDENUR, Erthal Adriana; MATTHEIS Frank; SEABRA Pedro. An ocean for the Global South: Brazil and the zone of peace and cooperation in the South Atlantic. *Cambridge Review of International Affairs*, Londres, 2016. Disponível em: < <http://dx.doi.org/10.1080/09557571.2016.1230592>>. Acesso em: 09 ago. 2019.

ABDENUR, Erthal Adriana; SOUZA NETO, Danilo Marcondes de. O Atlântico Sul e a cooperação em Defesa entre o Brasil e a África. *O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*, Brasília, p. 284, 2014. Disponível em:< http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3075/1/Livro_O%20Brasil%20e%20a%20seguran%C3%A7a%20no%20seu%20entorno%20estrat%C3%A9gico_Am%C3%A9rica%20do%20Sul%20e%20Atl%C3%A2ntico%20Sul.pdf>. Acesso em 22 abr. 2019.

ADLER, Emanuel. The Spread of Security Communities: Communities of Practice, Self-Restraint, and NATO's Post—Cold War Transformation. *European Journal of International Relations*. [S.L.]. 1 june. 2008. Disponível em:<<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1354066108089241>>. Acesso em: 23 mar.2019.

ADLER, Emanuel; BARNETT Michael. *Security Communities*. ed (inglês). Cambridge: Cambridge University Press, 1998. 462 p.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, Anuário Estatístico 2018. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/publicacoes/anuario-estatistico/anuario-estatistico-2018>. Acesso em: 31 maio. 2019.

ALMEIDA, Eugénio Costa; BERNARDINO, Luís Manuel Bráz. A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Organizações interzonais para a persecução da segurança marítima na Bacia Meridional Atlântica. *Revista Militar*, Lisboa, n. 2532, p. 43-61, 2013. Disponível em: < <https://www.revistamilitar.pt/artigo/797>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

ALVES, Jorge Luís dos Santos. As relações Brasil-África subsaariana no contexto da atividade de inteligência. *Revista Brasileira de Inteligência*, Brasília, n. 13, 2018. Disponível em < http://www.abin.gov.br/conteudo/uploads/2018/12/RBI-13_artigo-6_AS-RELA%C3%87%C3%95ES-BRASIL-%C3%81FRICA-SUBSAARIANA-NO-CONTEXTO-DA-ATIVIDADE-DE-INTELIG%C3%8ANCIA.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2019.

AMORIM, Celso. Brazilian Foreign Policy under President Lula (2003-2010): an overview. *Revista Brasileira de Política Internacional online*, Brasília, v. 53, n. spe, p. 214-240, 2010. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/rbpi/v53nspe/v53nspea13.pdf> >. Acesso em: 11 jun. 2019.

BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles Pacheco. A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. *Revista de Direito Internacional*, Brasília, v. 12, n. 1, p. 264-287, 2015. Disponível em:< <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/download/3359/pdf>>. Acesso em: 12 jul. 2019.

BERNARDINO, Luís Manuel Bráz; AZEVEDO, Francisco Duarte. Uma Nova Visão Geoestratégica na Comunidade de Países de Língua Portuguesa. *Proelium Revista Científica da Academia Militar*, Lisboa, v. 7, n. 10, 2016. Disponível em: <<https://revistas.rcaap.pt/proelium/article/view/8902>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

BIZIOURAS, Nikolaos; Piracy, state capacity and root causes. *African Security Review*, Londres, 2013. Disponível em: <papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2184490>. Acesso em: 21 jul. 2019.

BRASIL. Livro Branco de Defesa Nacional. (2016a) Senado Federal, Brasília, DF, 17 dez. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaDiario?codDiario=20903&paginaDireta=259#diario>>. Acesso em: 23 mar. 2019. Criado pela Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010, sendo aprovada a primeira edição pelo Decreto Legislativo Nº 373, de 2013. Atualizado pelo Decreto Legislativo nº 179 de 14 dez. 2018.

BRASIL. Política Nacional de Defesa. (2016b). Senado Federal, Brasília, DF, 14 dez. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/diarios/BuscaDiario?codDiario=20903&paginaDireta=444#diario>>. Acesso em: 23 mar. 2019. Criada pelo Decreto Nº 5.484 de 30 de junho de 2005. Atualizada pelo Decreto Legislativo nº 179 de 14 dez. 2018.

BRASIL. Congresso Nacional. Decreto n. 99.165 de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14 mar. 1990. Seção 1. p. 5169. Disponível em: <www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 12 jul. 2019.

CARVALHO, Josiane Rocha; NUNES Raul Cavedon. A ZOPACAS no contexto da geopolítica do Atlântico Sul: história e desafios atuais. *Revista Perspectiva*, Porto Alegre, v. 7, n. 13, p.83, ago/set 2014. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/RevistaPerspectiva/article/view/64965/37454>>. Acesso em: 11 jul. 2019.

CHATAM HOUSE, *Angola and the Gulf of Guinea: Towards an Integrated Maritime Strategy*. Londres: The Royal Institute of International Affairs, 2012. 40 p. Relatório. Disponível em: <www.chathamhouse.org/sites/default/files/events/1112confreport.pdf>. Acesso em: 2 ago. 2019.

CONSELHO DE SEGURANÇA DA ONU. Resolução 2018. Index: S/RES/2018 (2011). 31 out. 2011. Disponível em: <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7b65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7d/UNOWA%20S%20RES%202018.pdf>. Acesso em 4 ago. 2019.

CONSELHO DE SEGURANÇA DA ONU. Resolução 2039. Index: S/RES/2039 (2012). 29 fev. 2012. Disponível em: <<http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7b65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7d/UNOCA%20SRES%202039.pdf>>. Acesso em 4 ago. 2019

DARÓZ, Carlos. O Brasil na Primeira Guerra mundial: a longa travessia. São Paulo: Ed. Contexto, 2016. 208p.

FRANÇA, Lessa Junia; VASCONCELLOS, Cristina Ana. Manual para normalização de publicações técnico-científicas. 8. Ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255 p.

FAO, Novo relatório da FAO aponta que produção da pesca e aquicultura no Brasil deve crescer mais de 100% até 2025. Brasília, 2016. Disponível em:< <http://www.fao.org/brasil/noticias/detail-events/pt/c/423722/>>. Acesso em: 31 maio. 2019

GOLDWYN, L. David; MORRISON, Stephen J. A Strategic U.S. Approach to Governance and Security in the Gulf of Guinea. Washington: Center for Strategic and International Studies, 2005. 48p. Relatório.

GRANZIEIRA, Maria Luiza Machado; REI, Fernando (Org). *Energia e Meio ambiente: contribuições para o necessário diálogo*. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2015. 240 p. Disponível em:< www.unisantos.br/wp-content/uploads/2016/03/ENERGIA-E-MEIO-AMBIENTE.pdf>. Acesso em: 6 ago. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Resolução n. A.1025(26), de 18 de janeiro de 2010. Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships. Assembly 26th session Agenda item 10. Disponível em:< <http://www.imo.org/en/ourwork/security/piracyarmedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>>. Acesso em: 12 jul. 2019.

JACOBSEN, Katja Lindskov; NORDBY, Johannes Riber. *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. ed. 2015. Copenhagen. Disponível em: < <http://www.fak.dk/publikationer/Documents/Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf>>. Acesso em 22 abr. 2019.

JUNIOR, Augusto José da Silva Fonseca. O Estado-Maior da Armada e os Desafios do Século XXI, In: Palestra aos Oficiais-Alunos do Curso de Política e Estratégia Marítima da Escola de Guerra Naval, 2019. Brasília.

KAH, Kam Henry; Governança de recursos, conflito e insegurança no Golfo da Guiné no século XXI. *Tensões Mundiais*, Fortaleza, v. 8, n. 15, p. 165, 2012. Disponível em:< <https://revistas.uece.br/index.php/tensoesmundiais/issue/view/65>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

MARINHA DO BRASIL; Marinha do Brasil inaugura Centro Integrado de Segurança Marítima. Brasília. 2018. Disponível em: www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-inaugura-o-centro-integrado-de-seguranca-maritima. Acesso em: 10 jun. 2019

MARQUES, Ferreira Joaquim. Desafios de Segurança no Golfo da Guiné. Relações internacionais, Lisboa, n.57, 2018. Disponível em:< http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992018000100006 >. Acesso em: 01 abr, 2019.

MARRONI, Villela Etienne; VIOLANTE, Rocha Alexandre; CABRAL, Pereira Ricardo. Políticas e Estratégia Marítimas no Atlântico Sul: Revisitando Conceitos. *Revista Brasileira de Estudos Estratégicos*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 20, 2018. Disponível em: <<http://www.rest.uff.br/index.php/rest/article/view/160/141>>. Acesso em: 24 maio. 2019.

MARTINI, Máira; “Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Corruption. *U4Expert Answer*, Bergen, n. 392, 2013. Disponível em:

<knowledgehub.transparency.org/assets/uploads/helpdesk/392_Illegal__unreported_and_unregulated_fishing_and_corruption.pdf>. Acesso em: 21 jul. 2019.

MBEKI, Moeletsi; Security and Development in sub-Saharan Africa: Looking to the Future. In: Presentation to the Commander's Speaker Programme at the US Africa Command, 2010, Stuttgart. Disponível em: < <https://saiia.org.za/research/security-and-development-in-sub-saharan-africa-looking-to-the-future/>>. Acesso em 03 jul. 2019.

MEDEIROS, Sabrina Evangelista; MOREIRA, William de Sousa. Maritime Co-operation among South Atlantic Countries and Repercussions for the Regional Community of Security Practice. *Contexto Internacional: journal of global connections*, Rio de Janeiro, v. 39.2, 2017. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-85292017000200281&lng=en&nrm=iso&tlng=en>. Acesso em: 22 abr. 2019.

OKAFOR-YARWOOD, Ifesinachi. Illegal, unreported and unregulated fishing, and the complexities of the sustainable development goals (SDGs) for countries in the Gulf of Guinea. *Marine Policy*, Londres, v. 99, p. 414-422, out. 2017. Disponível em:< www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X17303445>. Acesso em: 21 jul. 2019.

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. O Combate à Pirataria no Golfo da Guiné. *Resumo de Segurança em África*, Washington D.C. n. 30, 2015. Disponível em: < africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30PT-O-Combate-À-Pirataria-No-Golfo-Da-Guiné.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2019.

PACHECO, Miguel Bessa. The Gulf of Guinea: Maritime Challenges. In: GRAÇAS, Borges Pedro. *New Challenges of The Atlantic: An Approach from Portugal*. Lisboa: Institute of Social and Political Sciences of the University of Lisbon, 2015. p. 145-155. Disponível em: < www.researchgate.net/publication/312593578_New_Challenges_of_the_Atlantic_An_Approach_from_Portugal> Acesso em: 11 jun. 2019.

PENNA FILHO, Pio. A Política Externa Brasileira diante das Principais Questões Amazônicas e do Atlântico Sul: Desafios e Perspectivas. Organização de: Gilberto Fernando Gueller, Selma Lúcia de Moura Gonzales e Laerte Peotta de Melo. Brasília: IPEA, 2015.

PEREIRA, Analúcia Danilevicz. O Atlântico Sul, a África austral e o Brasil: Cooperação e Desenvolvimento. *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, Rio Grande do Sul, v. 2, n. 4, 2013. Disponível em: < <http://seer.ufrgs.br/index.php/austral/article/download/41304/26965>>. Acesso em: 30 abr. 2019.

PEREIRA, Pérola Mourão de Souza Sardo de Abreu. Segurança Marítima e Pirataria no Atlântico sul: Um balanço do ano de 2013. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, v. 19, n.2, p. 305-319, 2013. Disponível em: < <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/download/200/162>>. Acesso em 4 ago. 2019.

RODRIGUES, Luiziane Raquel Alves. A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa CPLP como uma Geoestratégia Econômica. 2018. Disponível em: <https://grupoatlanticosul.com/2018/04/13/texto-conjuntural-golfo-da-guine-03-a-comunidade-dos-paises-de-lingua-portuguesa-cplp-como-uma-geoestrategia-economica/>. Acesso em: 10 ago. 2019.

RICUPERO, Rubens. A Política Externa da Primeira República (1889-1930). Organização de José Vicente de Sá Pimentel. Brasília: FUNAG, 2013.

SARAIVA, José Flavio Sombra. O lugar da África: A Dimensão Atlântica da Política Externa Brasileira (de 1946 a nossos dias). Brasília: Ed. UnB, 1996. 280 p.

SEABRA, Pedro Nunes Alves Vidal de. *From geopolitical spill-over to tacit bargaining: Brazilian-African defence cooperation in the South Atlantic (2003-2014)*. 2016. 273 f. Tese (Doutorado em Ciência Política) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016.

TERROR, Sequitor Isabela. *A Cooperação do Atlântico Sul e uma análise da projeção da zona de paz e cooperação do Atlântico Sul: Estudo de caso das Marinhas do Brasil e Camarões*. 2018. 142 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Marítimos) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2018.

TRATADO DA COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ. 3 jul. 2001. Disponível em: <https://cggrps.com/wp-content/uploads/Tratado-PT1.pdf>. Acesso em 2 ago. 2019.

UKEJA, Charles; ELA, Wullson Mvomo. African approaches to maritime security - The Gulf of Guinea. Abuja: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2013. Disponível em: <<https://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2019.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME. *Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment*. Viena. 2013. Disponível em: <www.unodc.org/toc/en/reports/TOCTAWestAfrica.html>. Acesso em: 12 jul. 2019.

VELLOSO, Ludovico Alexandre Cunha. *O Brasil e os Países da Costa Oeste Africana e a Segurança Marítima no Atlântico Sul: Os Desafios do Poder Naval Brasileiro para a Segurança Marítima no Golfo da Guiné: o caso da Nigéria*. 2014. 145 f. (Monografia para conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2014.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *et al.* Amazônia Azul o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006. 305 p.

VIOLANTE, Alexandre Rocha. *Política Externa, Política de Defesa e Cooperação Sul-Sul como Grande Estratégia na África Ocidental: Um estudo de caso em Cabo Verde e São Tomé e Príncipe*. 2017. 366 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Estratégicos da Defesa e Segurança) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Estudos Estratégicos, Niterói, 2017.

YIN, Robert K. Estudo de caso: Planejamento e Métodos. 3. ed. Porto Alegre: Bookmann, 2005. 212 p.