

MARINHA DO BRASIL  
ESCOLA DE GUERRA NAVAL  
MESTRADO PROFISSIONAL EM ESTUDOS MARÍTIMOS

EDUARDO ANTONIO PEREIRA DE FREITAS

A PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ:  
UMA ANÁLISE SITUACIONAL DA NIGÉRIA

RIO DE JANEIRO

2018

EDUARDO ANTONIO PEREIRA DE FREITAS

A PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ:  
UMA ANÁLISE SITUACIONAL DA NIGÉRIA

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos. Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Prof. Dr. Ricardo Pereira Cabral

RIO DE JANEIRO

2018

F866p Freitas, Eduardo Antonio Pereira de  
A pirataria marítima no Golfo da Guiné: uma análise situacional  
da Nigéria/ Eduardo Antonio Pereira de Freitas. \_\_ Rio de Janeiro,  
2018. 92 f.: il.

Orientador: Ricardo Pereira Cabral.  
Dissertação (Mestrado) - Escola de Guerra Naval, Programa de  
Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), 2018.  
Bibliografia: f. 73 - 83.

1. Segurança Marítima – Guiné, Golfo da. 2. Pirataria. 3. Geopolítica -  
Nigéria. I. Escola de Guerra Naval (BRASIL). II. Título.

CDD 364.164

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária  
Nathalice Bezerra Cardoso – CRB7/6128  
Biblioteca da Escola de Guerra Naval

EDUARDO ANTONIO PEREIRA DE FREITAS

A PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ:  
UMA ANÁLISE SITUACIONAL DA NIGÉRIA

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos. Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Aprovada em        de        de 2018.

Banca Examinadora

---

Prof. Dr. Ricardo Pereira Cabral  
Escola de Guerra Naval

---

Prof. Dr. Nival Nunes de Almeida  
Escola de Guerra Naval

---

Prof. Dr. Paulo André Leira Parente  
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente ao nosso criador, pela infinita grandeza, por sempre guiar e iluminar o meu caminho, por ter me fortalecido ao ponto de superar as dificuldades, por toda saúde que me deu e por fazer com que mais esse sonho, tão importante, possa ser realizado.

À minha família pela paciência e compreensão com o tempo destinado à elaboração deste trabalho. Amo vocês!

Aos meus Chefes da Diretoria de Portos e Costas pelo acesso às relevantes informações disponibilizadas, orientação, apoio, e pela compreensão do tempo destinado à realização deste curso.

Aos meus pares e amigos que ao longo destes dois anos me apoiaram, incentivaram e acima de tudo, tiveram muita paciência. Obrigado meus amigos!

A todos os meus colegas da turma do mestrado, cujo apoio mútuo e amizade se confirmaram ao longo do curso. Pessoas com quem aprendi muito no decorrer dos debates propostos em sala de aula e das quais guardarei lembranças. Não os esquecerei!

Ao meu Orientador, Prof. Dr. Ricardo Pereira Cabral, pelas correções de rumo. Muito obrigado pela compreensão, apoio, materiais didáticos indicados, dicas, e, principalmente, pela zelosa e incansável orientação. Obrigado meu mestre!

Ao corpo docente do PPGEM, da Escola de Guerra Naval, e aos integrantes da secretaria e do CEPE-MB envolvidos nesse processo educacional, pelos peculiares atributos de competência, profissionalismo e dedicação. Muito obrigado por terem feito parte da minha vida acadêmica. Aprendi muito com os senhores!

Por fim, agradeço à renomada Escola de Guerra Naval e ao CEPE-MB, pela nobre e significativa tarefa de contribuir para a busca e disseminação incessante do conhecimento, visando a construção de uma sociedade melhor. Bravo Zulu!

A todos, o meu sincero muito obrigado!

## RESUMO

O Golfo da Guiné, região importante da costa oeste da África, tem relevância estratégica para o Brasil. Nessa região, vêm sendo observados índices significativos de atividades ilícitas, como a pirataria, o roubo armado e outros crimes de natureza transnacional que comprometem a segurança marítima. Os países limítrofes e a comunidade internacional vêm demonstrando crescente preocupação com os prejuízos à navegação e ao comércio internacional, que se encontra na rota marítima de ameaças transnacionais, como a pirataria, o tráfico de armas e de drogas. No Golfo da Guiné, destaca-se a Nigéria como país detentor da maior economia da África, possuidor de importantes reservas de hidrocarbonetos e relevante parceiro comercial da União Europeia e dos EUA. A Nigéria é a principal fornecedora de petróleo e, atualmente, é a principal parceira comercial do Brasil na África. Com uma população marginalizada e insurgente, a Nigéria está no epicentro da insegurança marítima que vem assolando o Golfo da Guiné. Na busca da proteção de interesses nacionais na região, os Estados Unidos da América, a China e alguns países da União Europeia - Estados exógenos ao Atlântico Sul - intensificaram suas presenças na África, por meio da cooperação com os países africanos. Nesse contexto, busca-se estabelecer um quadro geopolítico e estratégico em que se dimensione apropriadamente a complexidade dos problemas relacionados à segurança marítima, no Golfo da Guiné e a relevância da Nigéria. O autor analisa as ameaças à segurança marítima e os esforços de organizações regionais integradas por países da costa oeste da África, sob a perspectiva da revisão da Estratégia Marítima da União Africana de Nações e dos acordos firmados na cúpula de Yaoundé. São consideradas as atividades de cooperação regional, multinacional e o relacionamento da Marinha do Brasil com países da costa oeste da África, visando o combate às ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné. Por fim, espera-se que esse trabalho contribua para o fortalecimento das discussões acerca do combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné, e outros ilícitos transnacionais com origem na Nigéria, haja vista que a pirataria é um fenômeno relevante, cujas raízes e combate são problemas também internacionais e não somente regionais, pois afeta toda a comunidade internacional.

**Palavras-chave:** Golfo da Guiné. Nigéria. Segurança Marítima. Pirataria.

## ABSTRACT

The Gulf of Guinea, an important region of the west coast of Africa, has strategic importance to Brazil. In this region, significant rates of illegal activities such as piracy, armed robbery and other crimes of a transnational nature that compromise maritime safety have been observed. The bordering countries and the international community have shown growing concern over the damage to shipping and international trade, which is in the transnational threats maritime routes, such as piracy, of arms and drugs trafficking. In the Gulf of Guinea, Nigeria stands out as the country that holds Africa's biggest economy, possess large reserves of hydrocarbons and is a relevant trading partner of the European Union and of the United States of America. Nigeria is a major supplier of oil, and currently is the main trading partner of Brazil in Africa. With a population marginalized and insurgent, Nigeria is at the epicenter of maritime insecurity that devastate the Gulf of Guinea. Seeking to protect national interests in the region, the United States, China and some European Union countries - exogenous to the South Atlantic Ocean - have stepped up their presence in Africa through cooperation with African countries. In this context, this work establishes a geopolitical and strategic framework that appropriately scale the complexity of security issues sea in the Gulf of Guinea and the relevance of Nigeria. The author analyzes the threats to maritime safety and the efforts of regional organizations that are integrated by countries of the west coast of Africa, from the perspective of the revision of the African Union of United Maritime Strategy and agreements signed at a summit in Yaoundé. The activities of regional and multinational cooperation and the relationship of the Brazilian Navy with countries of the west coast of Africa are considered, aiming to combat threats to maritime safety in the Gulf of Guinea. Finally, it is hoped that this work will contribute to the strengthening of the discussions on the fight against maritime piracy in the Gulf of Guinea, and other transnational illegalities originating in Nigeria, since piracy is a relevant phenomenon whose roots and international problems, not just regional ones, because it affects the entire international community.

**Keywords:** Gulf of Guinea. Nigeria. Maritime Security. Piracy.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1	Mapa do Continente Africano com o Golfo da Guiné em destaque	5
Quadro 2	Mapa da Arquitetura Regional Marítima do Golfo da Guiné	61
Quadro 3	Centro de Coordenação Inter-regional e Zonas Marítimas	64

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CCI	Centro de Coordenação Inter-Regional
CEEAC	Comunidade Econômica dos Estados da África Central
CEEAO	Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental
CCM	Centro de Coordenação Multinacional
CFR	<i>Council on Foreign Relations</i>
CGG	Comissão do Golfo da Guiné
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC	Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Central
CRESMAO	Centro Regional de Coordenação para a Segurança Marítima na África Ocidental
DIP	Direito Internacional Público
EIA	<i>Energy Information Administration</i>
EMA	Estado-Maior da Armada
EMIA	Estratégia Marítima Integrada Africana
EUA	Estados Unidos da América
FMI	Fundo Monetário Internacional
GAT-FN	Grupo de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais
GoG	Golfo da Guiné
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
ICG	<i>International Crisis Group</i>
IMB	<i>International Maritime Bureau</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
MEND	<i>Movement for the Emancipation of The Niger Delta</i>
MB	Marinha do Brasil
MRE	Ministério das Relações Exteriores
MT	Mar Territorial
NPaOc	Navios-Patrolha Oceânicos
NDPVF	<i>Niger Delta People's Volunteer Force</i>
NDPSF	<i>Niger Delta People's Salvation Front</i>
NEPAD	<i>New Partnership for Africa's Development</i>
NEPOM	Núcleo Especial de Política Marítima

NRGI	<i>Natural Resource Governance Institute</i>
OBP	<i>Oceans Beyond Piracy</i>
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
PC	Plataforma Continental
PDN	Política de Defesa Nacional
PEPCA	Projeto de Extensão da Plataforma Continental de Angola
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Política Nacional de Defesa
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
RCA	República Centro-Africana
RNML	<i>Royal Naval Museum Library</i>
SECMAR	<i>Support for Maritime Security in the Gulf of Guinea</i>
UA	União Africana
UNICEF	<i>United Nations Children's Fund</i>
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
U. S. AFRICOM	<i>United States Africa Command</i>
USAID	<i>United States Agency for International Development</i>
ZEE	Zona Econômica Exclusiva
ZMECA	Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>A PIRATARIA MARÍTIMA</b>	<b>13</b>
<b>2.1</b>	<b>A Pirataria Marítima e o Roubo Armado contra Navios</b>	<b>14</b>
<b>2.2</b>	<b>Aspectos Geopolíticos do Golfo da Guiné</b>	<b>17</b>
<b>2.3</b>	<b>Contextualização da Pirataria Marítima na Costa da Somália</b>	<b>25</b>
<b>2.4</b>	<b>A Pirataria Marítima no Golfo da Guiné</b>	<b>26</b>
<b>2.5</b>	<b>Conclusões Parciais</b>	<b>32</b>
<b>3</b>	<b>A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO GOLFO DA GUINÉ E UMA ANÁLISE SITUACIONAL DA NIGÉRIA</b>	<b>34</b>
<b>3.1</b>	<b>O Golfo da Guiné como parte do Entorno Estratégico Brasileiro</b>	<b>35</b>
<b>3.2</b>	<b>A Importância Geoestratégica do Golfo da Guiné</b>	<b>36</b>
<b>3.3</b>	<b>O Caso da Nigéria</b>	<b>40</b>
<b>3.3.1</b>	<b>O Delta do Níger</b>	<b>42</b>
<b>3.3.2</b>	<b>O Grupo Terrorista Boko Haram</b>	<b>45</b>
<b>3.4</b>	<b>A Importância Econômica da Nigéria</b>	<b>49</b>
<b>3.5</b>	<b>Conclusões Parciais</b>	<b>51</b>
<b>4</b>	<b>A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ</b>	<b>53</b>
<b>4.1</b>	<b>A Presença de Potências Estrangeiras no Golfo da Guiné</b>	<b>54</b>
<b>4.2</b>	<b>A Cooperação para a Segurança Marítima na Área do Golfo da Guiné</b>	<b>56</b>
<b>4.2.1</b>	<b>A União Africana e a Estratégia Marítima Integrada</b>	<b>56</b>
<b>4.2.2</b>	<b>A Comissão do Golfo da Guiné</b>	<b>59</b>
<b>4.2.3</b>	<b>A Comunidade Econômica dos Estados da África Central</b>	<b>60</b>
<b>4.2.4</b>	<b>A Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental</b>	<b>62</b>
<b>4.2.5</b>	<b>A Conferência de Yaoundé</b>	<b>64</b>
<b>4.3</b>	<b>A Cooperação da Marinha do Brasil com Estados Africanos</b>	<b>65</b>
<b>4.4</b>	<b>Conclusões Parciais</b>	<b>67</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b>	<b>69</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>73</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Historicamente o mar tem servido à humanidade como via de navegação e de comunicação, desaguadouro de despejos, barreira de separação, campo de batalha, fonte de alimentos etc. Com o passar dos tempos, o desenvolvimento tecnológico permitiu o aproveitamento industrial de recursos nele existentes e em seu solo e subsolo, ampliando cada vez mais seus atrativos.

O mar também tem sido objeto de conflitos com um cenário de variados interesses entre os países, especialmente os de ordem econômica e estratégia, o que se deve ao fato de os oceanos serem, além de outros fatores, fonte de recursos naturais essenciais à vida em nosso planeta e importantes vias de transporte entre as nações.

Cerca de 99,7% do comércio marítimo internacional utiliza o meio marítimo para escoar suas riquezas, portanto a falta de segurança neste ambiente é um fato preocupante para as comunidades internacionais. Por isso é um tema contemporâneo, de importância e de cunho internacional (VENÂNCIO, 2012).

A segurança marítima representa um tema de relevância estratégica para a comunidade internacional, principalmente no que diz respeito à segurança da navegação, à repressão aos crimes transnacionais, incluindo a pirataria marítima, e uma eficaz proteção. Além disso, podemos ressaltar outras questões de *safety* não tradicionais, tais como a ambiental do transporte marítimo, o resgate e salvamento em caso de acidentes no mar.

A pirataria marítima, atualmente, se apresenta como um dos desafios no cenário internacional para o transporte por via marítima em determinadas regiões, afetando toda a cadeia produtiva e de fornecimento. A razão disso é que os navios visados pelos criminosos são os que transportam produtos químicos, petróleo e cargas gerais a granel ou em contêineres. Hodiernamente, esta é “a principal ameaça à segurança marítima no Golfo da Guiné”, região de importância no Atlântico Sul e integrante do entorno estratégico brasileiro (PEREIRA, 2013).

Com os primeiros registros datando dos roubos de mercadorias fenícias e assírias pelos gregos em, aproximadamente, 735 a.C., a pirataria marítima ocorreu em regiões diversas por toda a história, tendo foco especialmente o Mar Mediterrâneo e o Mar Morto, mas também o Mar Vermelho e o Oceano Índico (*Royal Naval Museum Library* 2002; RNML 2002).

O início da pirataria na Europa moderna ocorreu com as instituições das cartas de corso, e, em 1534, durante o reinado de Eduardo III da Inglaterra (1327 - 1377), foi emitido o primeiro desses documentos (CHENOWETH, 1999).

Sidak (2005), afirma que as cartas de corso eram documentos nos quais o monarca autorizava indivíduos (corsários) a usar a força para atacar e saquear Estados inimigos.

Tais cartas continham um texto descrevendo a área, período e o Estado contra o qual o corsário estava autorizado a usar a força. O corsário poderia se envolver em atos hostis em nome do monarca em troca de parte do valor da carga (prêmio). O prêmio capturado seria adjudicado ao corsário após pagar os impostos reais. A existência desses documentos foi possível em parte face à inexistência de uma marinha organizada e a ausência de um controle que alinhasse os interesses privados e de governo. Dessa forma, os corsários tinham o direito de fazer a guerra por meio da emissão de cartas de corso. Se um corsário excedesse os poderes conferidos no documento, ele poderia ser considerado um pirata, embora essa distinção não fosse clara.

A pirataria marítima, definida hoje como ato ilícito, nem sempre teve esta conotação:

[...] pirataria era entendida principalmente como um ato de guerra, quando navios, comandantes e tripulações estavam sob a licença ('Carta de Marque') ou os auspícios de um monarca ou governo para atacar e pilhar a frota de um Estado competidor numa dada rota comercial considerada monopólio para a aquisição de especiarias, tecidos, minerais nobres e presas de animais apreciados pelos artesãos europeus. Adicione-se o fato de que o ato constituía-se de pirataria em qualquer porção do espaço marítimo, fosse realizado em alto-mar ou não. (CALIXTO, 2006).

Com a colonização do continente americano, os piratas passaram a atuar principalmente no Atlântico, atacando navios que voltavam da América. Esse período, compreendido entre 1650 e 1730, conhecido como "Época de Ouro da Pirataria", sendo uma designação comum dada geralmente a uma ou mais explosões de pirataria na história marítima no início do período moderno.

Nessa fase, o Mar do Caribe era geograficamente e estrategicamente favorável ao foco de ataques de piratas, uma vez que passavam, nessa região, inúmeros navios transportando mercadorias valiosas, como ouro, oriundos das colônias das grandes metrópoles, como a Espanha. Já neste período, a atividade se desenvolvia em áreas em torno de rotas comerciais de valor e de locais que, carecendo de autoridades estatais, se constituíam em verdadeiros paraísos aos piratas. Esses locais serviam como pontos de encontro, onde vendiam mercadorias roubadas, recrutavam tripulações, consertavam barcos e viviam relativamente livres de perseguições.

Embora a pirataria atual seja muito pouco semelhante aos eventos ocorridos nos séculos passados, uma vez que passou por mudanças em seu padrão geográfico de ocorrências, finalidade e motivações, está longe de ser uma prática exclusiva do passado;

havendo nas últimas décadas, um aumento considerável no número de ataques, trazendo o assunto novamente aos fóruns de debate (CANINAS, 2009).

A ocorrência da pirataria marítima é antiga, e acompanha o desenvolvimento do comércio marítimo desde a sua origem. A Era de Ouro desse ilícito coincidiu com a Era Moderna, logo após as Grandes Navegações, a partir do ano de 1550, do século XV até meados do século XVIII, época em que circulavam pelos mares as riquezas coloniais, quando as transações comerciais baseavam-se na transferência material das riquezas por via marítima. O intenso transporte dessas riquezas entre as colônias além-mar e as metrópoles europeias tornava-se uma oportunidade para o ataque pirata (VENÂNCIO, 2012).

Nesse período, surgiu a figura do corsário, que era um pirata legitimado pelo monarca por intermédio das Cartas de Marca (ou de Corso), com o propósito de pilhar navios de Estados inimigos ou adversários. O corso era usado como um meio fácil e barato para enfraquecer o inimigo, por perturbar as suas rotas marítimas, sem suportar os custos relacionados com a manutenção e construção naval.

A pirataria marítima é um tema discutido mundialmente e de relevância para a sociedade global, visto que os prejuízos advindos desta são preocupantes e comuns à comunidade internacional. É um ato ilícito que acompanha o desenvolvimento do comércio marítimo desde a sua origem.

A primeira definição de pirataria para o termo no ordenamento internacional ocorreu na Convenção do Mar Alto, realizada em Genebra, em 1958. A conceituação era semelhante em ambos os Estatutos e era precária porque não abrangia os atos praticados no mar territorial, o que permitia que os piratas que atuassem nessa área ficassem numa situação de impunidade perante as leis internacionais. A definição ganhou notoriedade pública, à luz da legislação internacional, foi definida na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), realizada em Dezembro de 1982, na Jamaica.

O artigo 101 da CNUDM define a pirataria como:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
  - i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
  - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b); (BRASIL. Decreto nº 1530,1995, Art. 101).

Com o propósito de facilitar a investigação de delitos de características similares à pirataria marítima, mas que ocorram nas águas interiores, territoriais ou arquipelágicas dos Estados ribeirinhos, a Organização Marítima Internacional (OMI) promulgou a Resolução A.1025(26) *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*. Esta resolução definiu como “assalto à mão armada contra navios” todos os atos de caráter semelhante à pirataria marítima, mas cometidos nas águas interiores, territoriais ou arquipelágicas dos Estados costeiros.

Essa organização é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), localizada em Londres, no Reino Unido, cujo objetivo principal é desenvolver e manter um quadro regulamentar global para o transporte marítimo, incluindo a segurança, as preocupações ambientais, questões jurídicas, cooperação técnica, a segurança e a eficiência do tráfego marítimo.

O intenso patrulhamento dos oceanos durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e a Guerra Fria (1947-1991) coibiu essa prática, sendo considerada até mesmo inexistente por muitos países. Entre 1950 e 2005, ocorreram incidentes no sudeste asiático, representando esta região o principal foco de pirataria marítima do período (VENÂNCIO, 2012).

A partir de 2005, as ocorrências concentraram-se no Golfo de Áden e na costa da Somália, considerada como rota estratégica para o comércio internacional. Entretanto, o que chamou a atenção internacional foi o destaque da pirataria no Golfo da Guiné nos anos de 2011, 2012 e 2013, com significativas ocorrências, segundo relatórios da OMI sobre atos de pirataria e roubo armado contra navios, conforme mostra a ilustração abaixo:

Local do Incidente/Ano	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Águas Internacionais	10	19	25	27	16	10
Águas Territoriais	19	20	15	6	15	3
Área do Porto	18	22	24	21	14	22
<b>Total de incidentes</b>	47	61	64	54	45	35

**Tabela 1 - Dados de incidentes ocorridos entre 2010 e 2015, na área do Golfo da Guiné.**

FONTES: Relatórios da Organização Marítima Internacional:

<[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/169\\_Annual2010.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/169_Annual2010.pdf)>.

<[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/180\\_Annual2011.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/180_Annual2011.pdf)>.

<[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/193\\_Annual2012.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/193_Annual2012.pdf)>.

<[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/208\\_Annual\\_2013.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/208_Annual_2013.pdf)>.

<[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/219\\_Annual\\_2014.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/219_Annual_2014.pdf)>.

<[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/232\\_Annual\\_2015.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/232_Annual_2015.pdf)>.

O Golfo da Guiné, geograficamente, é localizado como a área do Oceano Atlântico entre o Cabo Palmas, no sudoeste da Libéria, e o Cabo Lopez, no Gabão. Entretanto, atualmente, o Golfo da Guiné assumiu um sentido mais amplo, sendo a região marítima que se estende da Guiné até Angola, conforme a ilustração abaixo.

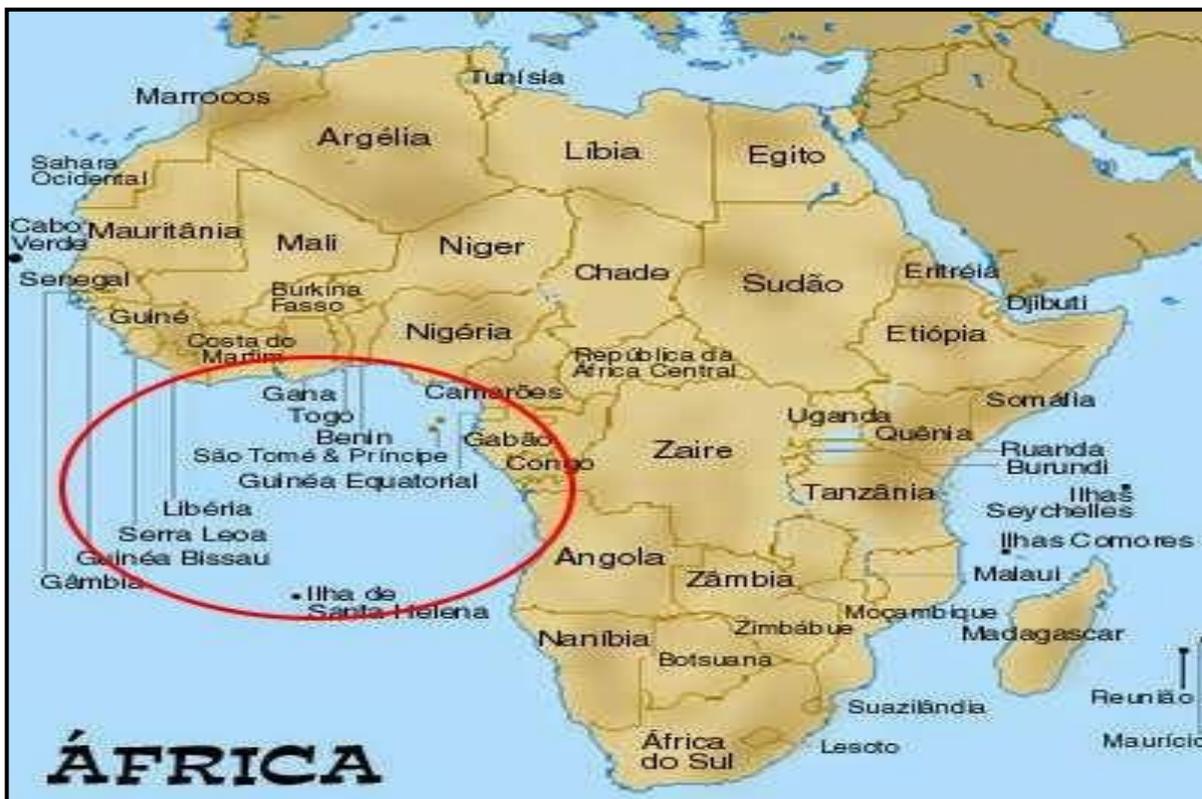


Figura 1: Mapa do Continente Africano com o Golfo da Guiné em destaque.

FONTE: <<https://ivairs.files.wordpress.com/2016/04/000000000000000011.jpg?w=1008>>.

Em plena era de grande desenvolvimento na área de energia, e com o advento do pré-sal na região do Golfo, a pirataria marítima se apresenta como um desafio para a ordem internacional, visto que esta prática delitativa é responsável por prejuízos à economia mundial, bem como por violações aos direitos humanos de suas vítimas.

Não obstante, a pirataria marítima não afeta somente as companhias de navegação que perdem cifras exorbitantes com o roubo da carga, nem as empresas seguradoras que pagam pelo resgate. Ultimamente ela vem prejudicando também às tripulações, as pessoas que trabalham a bordo, fazendo com que elas fiquem expostas e, conseqüentemente, corram risco de vida devido à violência aplicada pelos piratas. Essa prática, porém, tem sido minimizada devido a implementação de medidas de segurança e a união de alguns países no combate a esse delito.

Desde meados da primeira década do século XXI, a ONU tem evidenciado uma constante preocupação com a criminalidade organizada no mar em geral e, particularmente,

no Golfo da Guiné. Nesta região predomina quase todo o tipo de crime organizado, sendo tráfico de drogas, de pessoas e de armas, juntamente com a pirataria marítima, os mais relevantes.

A atividade ilícita da pirataria marítima no Golfo da Guiné está, sobretudo, orientada para o roubo da carga de navios petroleiros com sequestro de tripulantes, visando à obtenção de resgates e a venda de petróleo no mercado negro. A pirataria nesta região esteve, por anos, confinada às águas da Nigéria, contudo, ultimamente, tem se alastrado às dos países vizinhos, aumentando a insegurança da navegação (UNODC, 2013).

As Marinhas dos Estados do Golfo da Guiné, com exceção da Nigéria que possui um poder naval limitado, são bastante incipientes e incapazes de monitorar e controlar suas águas jurisdicionais. Em sua maioria, limitadas a uma pequena guarda costeira, operam as suas águas próximas ao litoral, o que dificulta bastante uma ação efetiva no combate aos atos ilícitos, sem apoio extrarregional (ONIPÉ, 2011).

Ao analisarmos a composição das Marinhas e as Guardas Costeiras dos Estados do Golfo da Guiné, constata-se que são formadas por meios restritos, em quantidade e capacidade, oriundos de diversas origens, como francesa, alemã, coreana, russa, espanhola, chinesa, holandesa, israelense, portuguesa e brasileira, e, na sua maioria, transferidos por doações, pelas antigas potências colonizadoras ou por estados interessados no potencial energético da região, em condições precárias e limitadas (SAUNDERS, 2009).

Assim sendo, a insegurança marítima tornou-se um grande problema regional que compromete o desenvolvimento econômico e ameaça o comércio marítimo no curto prazo e a estabilidade dos Estados costeiros em longo prazo. O combate ao ato ilícito de pirataria, dificilmente, poderá ser realizado por algum Estado dessa região de forma isolada. O problema é relevante devido ao fato de que o Golfo da Guiné é uma região dinâmica no setor energético global e o setor é de importância crítica para o desenvolvimento econômico de grande parte dos Estados da costa atlântica africana. O potencial energético dos países do Golfo da Guiné é significativo, Nigéria e Angola lideram a exportação de petróleo e possuem considerável taxa de economia e de crescimento da região. Os rendimentos auferidos da exportação dos hidrocarbonetos dos Estados africanos da região são a base econômica do investimento em desenvolvimento. Igualmente, muitas das linhas de comunicação que ligam a África ao resto do mundo passam pelo Golfo da Guiné, tendo uma posição geográfica privilegiada em relação aos mercados da Europa e da América do Norte, o que ressalta a necessidade de segurança nas rotas marítimas que passam pela região (ESCORREGA, 2010).

No comércio internacional, a contribuição do tráfego marítimo no transporte de cargas é majoritária, seja em valor ou volume. O Atlântico Sul adquiriu uma importância sob o ponto de vista geoestratégico a partir dos anos noventa. Transformou-se no principal elo de ligação comercial entre o Atlântico Norte e os Oceanos Índico e Pacífico e de vital importância para os portos da Europa, da costa leste dos Estados Unidos da América, do golfo do México e do Caribe (GUERRA, 2016).

A segurança energética, ponto central para manutenção e funcionamento de um Estado, há muito tem gerado esforços econômicos, militares e políticos, sendo um meio de poder para os países detentores e de fraqueza aos dependentes. Os Estados do Golfo da Guiné, nos últimos anos, têm apresentado significativo crescimento econômico devido à exportação de petróleo, principal produto de exportação, assumindo, importante papel geoestratégico para a segurança energética global; sendo, atualmente, um das principais regiões para investidores internacionais do setor. Os hidrocarbonetos exportados são importantes para América, Europa e alguns países da Ásia, evidenciado pelo aumento dos investimentos destes países na região (BARROS, 2013).

A partir do exposto, percebe-se que a extração do petróleo no Golfo da Guiné é uma questão de segurança energética fundamental para os Estados desta região africana. Por outro lado, o recurso energético que deveria alavancar a economia e contribuir para a redução dos problemas políticos e sociais dos países africanos decorrente do período de colonização, vem tendo efeito inverso. Como exemplo, pode ser citada a Guiné Equatorial, que enquanto o setor de exploração de petróleo aumenta rapidamente, outros setores básicos, como a agricultura, não recebem a mesma atenção. A desproporção entre petrolífero e o não petrolífero, em todas as dimensões, tem prejudicado o desenvolvimento sustentável dos outros setores de atividade. A relação entre a exploração dos recursos naturais não renováveis e a economia é estudada na literatura econômica, sendo conhecida por “doença holandesa”<sup>1</sup>.

Os Estados da região se caracterizam por terem instituições fracas, corrupção e pobreza, de tal forma que resultaram no aumento de atos ilícitos nas águas da região, tendo sido apontado como uns dos maiores centros de pirataria no mundo atualmente. A existência da pirataria e a fragilidade das estruturas estatais, por sua vez, levaram ao aparecimento de outros crimes correlatos como roubos, tráfico de armas leves, tráfico humano e migração

---

<sup>1</sup> O termo “doença holandesa” ou (*Dutch disease*), foi cunhado pela revista inglesa *The Economist* em 1977, para descrever os efeitos nocivos sobre a indústria holandesa derivados da descoberta de grandes reservas de gás natural no Mar do Norte, aumentando as exportações de gás e concomitante declínio das exportações de bens manufaturados, durante os anos de 1960 e 1970 (Forsyth; Nicholas, 1983).

ilegal, tendo como mais agravante o comércio global de narcóticos, no qual o Golfo da Guiné se tornou a principal rota dos navios que vêm da América do Sul e vão para a Europa, Estados Unidos da América (EUA) e Ásia, além de exportarem a produção local.

Alguns fatores são facilitadores e estimulam a pirataria marítima, como a geografia favorável; a cultura local; o conflito e a desordem; a promessa de recompensa; a aplicação de leis ineficientes para coibir ou desestimular crimes; o ambiente político instável; a precariedade ou a falta de estrutura. No Golfo da Guiné, todos esses fatores existem, em maior ou menor extensão, proporcionando um ambiente fértil para a pirataria marítima nessa região, entre outras (NORWITZ, 2008).

Em 2013, a Organização Marítima Internacional (OMI) aprovou durante a 28ª sessão da Assembleia, a Resolução A.1069(28)<sup>2</sup> *Prevention and Suppression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Gulf of Guinea*, que trata sobre a prevenção e repressão da pirataria, assalto à mão armada contra navios e atividades marítimas ilícitas no Golfo da Guiné. Esta resolução sugeriu aos países da região a adoção, através de uma estreita cooperação com as organizações regionais e internacionais, de todas as medidas possíveis dentro do direito internacional para assegurar que todos os atos ou tentativas de pirataria e outras atividades ilegais sejam abordadas imediatamente. A resolução solicita que os governos realizem contribuições ao fundo da organização, de modo a melhorar a assistência aos países do Golfo e o desenvolvimento das capacidades nacionais e regionais, para que esses Estados possam aperfeiçoar a governança marítima (IMO, 2014).

Atualmente, as linhas de comunicação marítimas que passam pelas costas africanas tornaram-se zonas atrativas à pirataria, especialmente as localizadas no Golfo da Guiné e no Golfo de Aden. A ocorrência de tal prática se verifica como em outros momentos históricos, em torno das rotas comerciais e de transporte de petróleo, e próxima a Estados com baixa capacidade estatal, onde se proliferam os “paraísos dos piratas”. A incapacidade de determinados governos da região em lidar com essa atividade ilegal tem desestabilizado o comércio marítimo e a extração de petróleo *offshore*, afetando, portanto, a economia dos países envolvidos (ESCORREGA, 2010).

Em relação à geopolítica da África Subsaariana, percebe-se que o cenário de fragmentação política tornou-se teoricamente factível, principalmente na Nigéria, quando se constata que o número de etnias é superior em relação ao número de unidades políticas

---

<sup>2</sup> *International Maritime Organization. Resolution A.1069(28), 2013. Prevention and Suppression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Gulf of Guinea*. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/A.1069%2828%29.pdf>>.

constituídas. Dentro da amplitude e dos contrastes africanos, os cenários de risco são variados, como os conflitos armados, migrações forçadas, proliferação de epidemias, etc. A África é uma terra de contrastes. O problema se agrava com a existência de “Estados falhos”<sup>3</sup>, que não logram o mínimo de controle sobre seu território e suas populações, servindo de abrigo a ilícitos internacionais, como a pirataria marítima e o terrorismo (HUGON, 2009).

A África do Sul, Nigéria e Angola despontam como principais polos de poder na África Subsaariana, caracterizando o quadro de instabilidade na região. Quanto à coesão interna, a Nigéria atravessa uma conjuntura desfavorável. A presença de fortes contradições entre o sul e o norte limita sua capacidade de poder; com rivalidades étnicas e religiosas, e questões de animosidade no interior dos grupos étnicos e tribais. Grupos rebeldes do delta do rio Níger, como o do grupo armado Movimento pela Emancipação do Delta do Rio Níger da zona petrolífera do sul da Nigéria, exigem melhor distribuição das riquezas do petróleo. Todo esse quadro contribui para que a Nigéria seja considerada, paradoxalmente, um importante elemento para a estabilização regional, ao mesmo tempo em que sua instabilidade interna repercute negativamente na estabilidade de toda a região do Golfo da Guiné.

Na década de 1980, destaca-se a iniciativa da criação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)<sup>4</sup>. Relevante na política internacional, o acordo visava o desenvolvimento social e econômico, a promoção da paz e da democracia na porção sul do Atlântico, contraponto às tentativas veladas de militarização e nuclearização de tão importante espaço geográfico contíguo ao Brasil e à África. Desde meados da década de 1970, o Brasil adotou uma política externa para a região, que visava sustentar o desenvolvimento africano através da renúncia à cobrança de suas dívidas para com o país. Denominado de programa de alívio da dívida, tal medida veio a atuar de forma sinérgica com a Nova Parceria para o Desenvolvimento Africano (NEPAD).

---

<sup>3</sup> Estados frágeis ou fracos são estados que têm uma limitada capacidade de governança, sofrem de estagnação econômica e/ou incapacidade de garantir a total segurança do território e das fronteiras, tendo problemas em fornecer serviços públicos à população. Estados falhos ou falhados o grau de vulnerabilidade é superior, havendo uma persistente crise econômica, conflito e crise humanitária; a autoridade governamental e a legitimidade não são extensivas a todo o território, estando circunscritas a determinadas regiões ou grupos sociais (Faria; Ferreira, 2007).

<sup>4</sup> A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) foi estabelecida em 1986, em Assembleia Geral das Nações Unidas. É integrada por 24 países banhados pelo Atlântico Sul: África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Cameroun, Congo, Côte d’Ivoire, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné-Conacri, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai. Trata-se de uma iniciativa que busca articular ações em benefício da paz, da estabilidade e do desenvolvimento sustentável do Atlântico Sul, por meio do fortalecimento da coordenação e cooperação entre seus Estados-membros. É o principal foro para o tratamento de temas relativos à segurança do Atlântico Sul (BRASIL, Ministério de Relações Exteriores).

Questões relacionadas ao Uso do Mar vêm sendo debatidas com os países africanos. O uso do mar, de relevância estratégica e econômica, é desenvolvido tanto no contexto da ZOPACAS, como no da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).

A proximidade territorial, relativa convergência linguística e elementos culturais comuns levaram a uma maior identificação brasileira com os países da África Subsaariana. Atualmente, verifica-se a consolidação da experiência empresarial brasileira em África, com as empresas evoluindo da relação exportação-importação para a implantação de subsidiárias locais e aprofundamento dos investimentos, em especial aos relacionados com a extração petrolífera e de recursos minerais. É importante ressaltar que a presença brasileira é associada à estabilidade política do país considerado, verificando-se que em áreas mais voláteis a mesma restringe-se à presença militar limitada e, mesmo assim, sob a égide da Organização das Nações Unidas - ONU (MIGON e SANTOS, 2013).

A pirataria é um ilícito que, historicamente, vem atingindo a navegação e o comércio internacionais, com o intuito de auferir lucro por parte dos grupos de malfeitores, seja pelo sequestro dos tripulantes, seja pelo roubo de equipamentos diretamente empregados nas operações de produção ou dos objetos de valor que podem ser encontrados em seu interior. Com o incremento da atividade petrolífera, principalmente no litoral de países com graves problemas socioeconômicos, têm sido vistos, cada vez mais, casos de pirataria contra instalações e estruturas petrolíferas no mar.

O fator geográfico é de extrema relevância quando se analisa a pirataria marítima. Apesar de ser um ilícito que, por definição, ocorre em águas fora da jurisdição de qualquer Estado, trata-se de um fenômeno que tem suas causas relacionadas às condições socioeconômicas dos Estados costeiros e, por essa razão, tem sua incidência limitada a determinadas regiões do planeta, mais notadamente, o Golfo da Guiné, o Sudeste Asiático e a costa da Somália. (KASHUBSKY, 2011).

Como já citado, geograficamente, o Golfo da Guiné é definido como a área do Oceano Atlântico entre o Cabo Palmas, no sudoeste da Libéria, e o Cabo Lopez, no Gabão. Entretanto, segundo a Comunidade Econômica dos Estados da África Central – CEEAC, atualmente, o Golfo da Guiné assumiu um sentido mais amplo, sendo a região marítima que se estende da Guiné até Angola. Essa região compreende doze países, que compartilham cerca de 3.400 milhas de litoral comum. A partir do noroeste, o Golfo da Guiné é composto pela Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, República do Congo, República Democrática do Congo e Angola. A região também inclui São Tomé e Príncipe, ilha localizada a 200 quilômetros da costa do Gabão (ONIFE, 2011).

O tema de segurança marítima pode ser dividido em dois subtemas, que, em outras línguas, ganham, inclusive, palavras diferentes. Assim, em inglês (*maritime safety* e *maritime security*) ou em francês (*sûreté maritime* e *sécurité maritime*), a segurança marítima tem, respectivamente, um viés técnico-operacional e um viés político-estratégico. O primeiro viés relaciona-se a riscos ou ameaças derivadas de acidentes ou outros eventos não intencionais; as boas práticas a bordo; e a assuntos técnicos, em geral, como busca e salvamento e consciência situacional marítima, por exemplo. O viés político-estratégico geralmente diz respeito a riscos ou ameaças derivadas de ações adversas, tais como roubo, sabotagem e acesso não autorizado; às respostas a essas ameaças, que envolvem, frequentemente, mecanismos de coordenação regional e instituições internacionais e que podem ser políticas ou militares; e à geopolítica dos mares. Esta pesquisa abordará ambos os vieses da segurança marítima, embora dedique atenção ao viés político-estratégico.

A presente dissertação tem como tema a pirataria marítima, no espaço geográfico do Golfo da Guiné, em um período compreendido entre os anos de 2010 e 2015. A pirataria nesta região da costa ocidental da África será tratada como uma questão de segurança para o Atlântico Sul.

Identificaremos as implicações advindas dos atos de pirataria marítima praticados na região do Golfo da Guiné (GoG), com ênfase para a Nigéria e para as Linhas de Comunicação Marítima no Atlântico Sul. O conhecimento acerca desse assunto é de fundamental importância para que sejam aprimoradas ou adotadas medidas mais eficazes acerca da segurança marítima naquela área. Abordaremos, também, as ocorrências dos atos de pirataria e assaltos à mão armada contra navios, no período compreendido entre os anos de 2010 e 2015, e as causas dessas ocorrências.

Esta dissertação tem como objetivo geral analisar como a atividade da pirataria marítima é realizada na área do Golfo da Guiné. Como objetivos específicos, serão investigadas as implicações oriundas desta atividade ilícita realizada na região do GoG, com ênfase para a Nigéria, bem como para as linhas de comunicações marítimas no Atlântico Sul; o papel geopolítico do Golfo da Guiné (GoG) no contexto do Atlântico Sul; os esforços regionais e internacionais para mitigar os atos de pirataria marítima; as principais dificuldades para combater os atos de pirataria no GoG; a atuação de grupos terroristas e/ou de guerrilha nas atividades ilícitas, como a pirataria e tráfico de drogas na região da Nigéria; e as causas dos atos de pirataria marítima no GoG, no período compreendido entre os anos de 2010 e 2015.

Além disso, serão apresentados alguns dos elementos referenciais para a fundamentação teórica da pesquisa e de conceitos empregados, como: Pirataria Marítima; Entorno Estratégico Brasileiro; Organização Marítima Internacional; Segurança (*safety x security*); Linhas de Comunicação Marítima; Golfo da Guiné; Cartas de Marca ou Corso.

A metodologia a ser utilizada terá como método de abordagem o Dedutivo, partindo-se de considerações gerais, como teorias e leis, para particulares; sendo uma conexão descendente.

Os métodos de procedimentos utilizados serão o Estatístico e Monográfico, devido ao uso instrumental de dados estatísticos e de dados numéricos, e ser um assunto específico acerca da Nigéria, respectivamente.

A técnica de pesquisa utilizada será a Documentação Indireta, por meio de consulta documental e bibliográfica de autores que, direta ou indiretamente, já trataram do assunto pirataria marítima, e em legislações que abordam o assunto em questão. Apresentaremos uma pesquisa expositiva, por meio de pesquisa bibliográfica com levantamento sistemático em fontes primárias e secundárias; elaborada a partir de material já publicado, como livros, trabalhos acadêmicos, periódicos, etc. Esta pesquisa será descritiva e explicativa. Descritiva, pois buscará expor alguns conceitos fundamentais utilizados nesse assunto e, explicativa, pois visa explicar o fenômeno que assola toda a comunidade mundial, a pirataria marítima.

Esta pesquisa encontra-se organizada em três capítulos, além da introdução, e das conclusões.

## 2 A PIRATARIA MARÍTIMA

Neste capítulo será analisado o conceito de pirataria marítima e do roubo armado contra navios. Em seguida, faremos uma breve análise geopolítica dos Estados do Golfo, suas características, e a pirataria marítima nessa região.

Ao longo da História, o mar se caracterizou por um ambiente de disputas não só pelo domínio das rotas comerciais, mas também pela exploração de seus recursos naturais. À medida que cresceram os interesses dos Estados em garantir a soberania sobre seus espaços marítimos, o Direito do Mar, que por muito tempo foi composto por normas costumeiras, com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), assinada em Montego Bay, na Jamaica, em 1982, teve consolidada sua positivação no âmbito internacional, com o surgimento de um regimento jurídico responsável pela ordenação dos espaços marítimos.

O Direito do Mar, como parte elementar do Direito Internacional Público (DIP), durante muito tempo foi composto por normas exclusivamente costumeiras. O regramento dessas normas passou a ter algum valor sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU), quando em 1958, em Genebra, foram concluídas quatro Convenções: sobre o Mar Territorial e Zona Contígua; sobre o Alto-Mar; sobre pesca e conservação dos recursos em Alto-Mar; e sobre Plataforma Continental (PC). Esses tratados internacionais, cuja aceitação não se deu de forma generalizada pelos Estados, foram elaborados no limiar de uma era marcada pelo questionamento das velhas normas e princípios: os oceanos já não representavam apenas uma via de comunicação navegável, própria para alguma pesca e algumas guerras. Esse entendimento surgia do desenvolvimento da noção de que o fator econômico, tanto mais relevante quanto enfatizado pelo progresso técnico, haveria de dominar o enfoque do direito do mar nos tempos modernos (REZEK, 2008).

A História mostra que o mar sempre foi um ambiente de disputas pelo uso das rotas comerciais e exploração de recursos naturais. O Direito do Mar, como parte do Direito Internacional Público evoluiu das regras consuetudinárias para as normas positivadas, conforme cresceram os interesses em garantir a soberania sobre os espaços marítimos. O maior desafio era organizar esses espaços dos Estados, tendo em vista que não há um marco físico que os delimite às fronteiras no mar (AGUILAR, 2012).

A ocorrência do episódio da pirataria, independentemente do momento histórico, apresenta características similares, como a ocorrência de tal fato em pontos específicos das rotas comerciais e, recentemente, do transporte do petróleo e próxima a Estados fragilizados econômica e politicamente.

A existência desta atividade ilícita, por sua vez, leva ao aparecimento de outros crimes correlatos como roubos, tráfico de armas, tráfico humano, migração e pesca ilegal, tendo como agravante o comércio global de narcóticos, no qual o Golfo da Guiné se tornou a principal rota dos navios que vêm da América do Sul e vão para a Europa, Estados Unidos da América e Ásia.

As consequências desses crimes, principalmente a pirataria, têm motivado a criação e a construção de soluções compartilhadas, com o objetivo de alcançar meios de prevenção e combate a essas práticas ilegais, como é o caso da coordenação de operações antipirataria entre os países do Golfo da Guiné (GoG) com o propósito de estabelecer ações regionais nessa região do continente africano.

A pirataria marítima pode ser considerada como um crime antigo, os primeiros relatos de roubos de mercadores foram registrados em 735 a.C. pelo desenvolvimento do comércio marítimo, decorrente da expansão do colonialismo ocidental iniciado no século XV, no período de conquista espanhola dos impérios indígenas americanos.

E à medida que a presença portuguesa se firmava na África, estabeleciam-se as atividades comerciais, como o tráfico de escravos e de ouro, originando o comércio atlântico de escravos no Golfo da Guiné em princípios do século XVI (PENHA, 2011).

## 2.1 A Pirataria Marítima e o Roubo Armado contra Navios.

A utilização do mar como principal ferramenta viabilizadora do comércio internacional, por diversos países, evidenciou a necessidade de uma regulamentação, pela comunidade internacional, de seu uso pelos Estados.

Há registros acerca da preocupação da configuração do mar territorial, por juristas italianos, que remontam ao Século XIV, ocasião em que fora sustentado o limite de até 100 milhas marítimas à jurisdição dos Estados costeiros (MEIRA MATTOS, 2010).

Faz-se necessário elucidar a diferença entre a pirataria e o roubo armado contra navios, porquanto a sociedade e os meios de comunicação, por vezes, denominam pirataria como qualquer ato criminoso para fins privados praticado contra um navio, embarcação ou pessoas, independentemente do local onde ocorra.

Como citado anteriormente, a Organização Marítima Internacional (OMI), por meio da Resolução A.1025(26), de dezembro de 2009, ao estabelecer o *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, cujo objetivo é fornecer

aos Estados-Membros uma memória para facilitar a investigação dos crimes de pirataria e roubo armado contra navios, conceituou o roubo armado da seguinte maneira:

Qualquer ato ilegal de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, para fins privados, e dirigidos contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de um navio deste tipo, dentro das águas interiores, arquipelágicas ou no mar territorial do Estado; Qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito acima (Resolução A.1025(26), p. 4, 2009, tradução nossa).

Nesse sentido, a atuação dos responsáveis na prevenção e no combate a esse crime, distinguem-se as competências conforme o local geográfico em que se dá o fato e a finalidade de sua prática. No Brasil, o artigo 144 da Constituição Federal, ao instituir os órgãos responsáveis pela segurança pública, indica a Polícia Federal, delineando, entre suas competências, a de exercício das funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras.

A regulamentação ficou a cargo da Instrução Normativa nº 2, de 5 de junho de 1999, do Departamento de Polícia Federal, que tem por finalidade disciplinar a organização e o funcionamento das atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), estabelecer competências e atribuições, além de outras providências. Assim, no artigo 1º, conceitua a atividade de polícia marítima, a competência para o seu exercício e sua esfera de atribuições, conforme abaixo:

Art. 1º - Considera-se Polícia Marítima a atividade de competência privativa do Departamento de Polícia Federal, exercida por seus servidores policiais, em âmbito nacional, pelo SERVIÇO DE POLÍCIA MARÍTIMA, AEROPORTUÁRIA E DE FRONTEIRAS da DPMAF e, regionalmente, por intermédio de suas Unidades de Polícia Marítima, com atuação nos portos e mar territorial brasileiro, objetivando principalmente a prevenção e a repressão aos ilícitos praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações na costa brasileira e, a fiscalização do fluxo migratório no Brasil (entrada e saída de pessoas), sem prejuízo da prevenção e repressão aos demais ilícitos de competência do DPF, inclusive estendendo-se além do limite territorial, quando se fizer necessário e observadas as normas específicas da Marinha do Brasil.

Parágrafo único. Além do disposto no caput deste artigo, atividades de Polícia Marítima as providências ou medidas que devam ser implementadas nos portos, terminais e vias navegáveis, objetivando manter a segurança, quando não constituam atribuições específicas das Polícias Civil, Militar ou Forças Armadas (Instrução Normativa n.º 2, de 5 de agosto de 1999 - DPF).

A Lei Complementar (LC) nº 97, de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, atribui competência ao Comandante da Marinha para tratar das atribuições subsidiárias particulares pertinentes à Marinha do Brasil, como prover a segurança da navegação aquaviária, orientar e controlar a Marinha Mercante, entre outras; sendo designado como “Autoridade Marítima Brasileira”.

Essa LC foi alterada pela Lei Complementar nº 117, de setembro de 2004, e estabeleceu entre as novas atribuições subsidiárias para a Marinha do Brasil:

Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares: [...] IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas.

V - cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução. (Incluído pela Lei Complementar nº 117, de 2004).

Nesse sentido, cabem aos NEPOM a prevenção e a repressão de ilícitos praticados a bordo. O apoio prestado pela Marinha do Brasil (MB), mediante Acordo de Cooperação estabelecido com o Departamento de Polícia Federal, no intuito de prevenir e reprimir crimes de grande repercussão relacionados ao uso do mar, águas interiores e instalações portuárias, bem como nas áreas logística, de inteligência e de instrução.

Depreende-se outra distinção, relativa à competência, eis que o combate ao roubo armado caberá à Polícia Federal, conforme normas mencionadas, ao passo que a repressão à pirataria deverá ser realizada por navio de guerra ou aeronave militar ou a serviço de um governo (desde que por ele autorizada), nos termos do art. 107 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Além disso, deve-se observar, com relação à legislação aplicável, que o crime de roubo armado ocorre em área sobre a qual há soberania brasileira, razão pela qual aplicar-se-á as disposições do Código Penal.

Como já citado na introdução deste trabalho, o art. 101 da CNUDM define como pirataria:

a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou de depredação cometidos para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra um navio ou uma aeronave ou bens a bordo destes, em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

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

c) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos acima mencionados (CNUDM, 1982).

O art. 101 estabelece como uma das condições para que o ato seja tipificado como pirataria que o ilícito aconteça “em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado”, o § 2º do art. 58 da CNUDM prevê, também, a ocorrência de pirataria na Zona

Econômica Exclusiva (ZEE)<sup>5</sup>, o que tem refletido entendimento majoritário. Inclusive, na MB, a publicação do Estado-Maior da Armada (EMA-135), intitulada “Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais”, de 2009, conforme trecho a seguir transcrito, observou esse posicionamento ao considerar a posição geográfica onde a ação foi cometida.

A CNUDM define pirataria como qualquer uma das ações anteriormente relacionadas, desde que cometidas no alto-mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado. **Entretanto, na ZC e na ZEE, essas ações ilícitas são consideradas como atos de pirataria, por força do art. 58, § 2, da CNUDM**, e tendo em vista o fato de o Estado costeiro somente exercer a jurisdição penal em suas águas interiores e no mar territorial (BRASIL, 2009, grifo nosso).

Sendo assim, à luz do Direito do Mar, a pirataria poderá ocorrer tanto em alto-mar como na ZEE, ou seja, na última hipótese dentro da Amazônia Azul. No arcabouço normativo emanado pela CNUDM, o art. 107 acrescenta o seguinte:

Só podem efetuar apresamento por motivo de pirataria os navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados (CNUDM, 1982).

O problema da pirataria tem sido um tema constante de discussão dos países preocupados com a proteção do tráfego marítimo.

## 2.2 Aspectos Geopolíticos do Golfo da Guiné.

O continente africano passou a ser explorado ainda no século XV, a partir das grandes navegações que resultaram na conquista portuguesa de territórios africanos.

Na medida em que a presença portuguesa e de outros países europeus, como a Inglaterra e França, se consolidava na África, iniciavam-se as atividades comerciais de escravos e ouro, originando o comércio atlântico de escravos no Golfo da Guiné em princípios do século XVI (PENHA, 2011).

Cabe destacar que o comércio de escravos no Golfo da Guiné foi decorrente de duas razões: primeiro porque permitia o desenvolvimento da produção açucareira nas colônias portuguesas nas Américas e em São Tomé; em segundo lugar, devido à demanda crescente hispano-americana e posteriormente das colônias inglesas por escravos. Em troca desses recursos que viabilizavam o domínio europeu, os africanos recebiam produtos de baixo valor

---

<sup>5</sup> A Zona Econômica Exclusiva brasileira (ZEE) compreende uma faixa que se estende das 12 as 200 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial (BRASIL, Art. 6º da Lei nº 8.617/1993).

agregado, como aguardente, tabaco e manufaturados europeus (ABSHIRE 1969, apud Penha 2011).

No século XIX, a ocupação e expansão do capitalismo mercantil na África foram legitimadas por uma série de fatores ideológicos, como a evangelização e missões civilizatórias, que tinham como justificativa libertar o povo africano da suposta barbárie. Assim sendo, missionários e viajantes exploradores, que foram até à África, tiveram um papel importante no processo da colonização europeia. Eram praticadas medidas econômicas que impulsionavam a exploração e aperfeiçoavam o comércio, como o controle do curso dos rios com a finalidade de escoar os produtos da costa africana até os portos europeus (LUNA, 2007).

A corrida por áreas de influência no território africano foi intensificada pela crise econômica que eclodiu na década de 1870. Tornou-se necessário aos europeus abrir o comércio direto para os produtos africanos e os manufaturados europeus, o que exigia uma ruptura do controle de acesso ao interior. Assim, foram estabelecidos, de forma autônoma, tratados e acordos pessoais que favorecessem os Estados Europeus. Como consequência, esse cenário favoreceu a convocação da Conferência de Berlim, de novembro de 1884 a fevereiro de 1885. Essa Conferência estabeleceu uma partilha acordada na África, com o objetivo de regulamentar a ocupação da costa ocidental e o interior do continente. Por meio dela foram acordadas regras para a liberdade do comércio e igualdade de condições para os países concorrentes, colocando fim ao protecionismo na região (VISENTINI, 2010).

Nesse contexto, como estipulado pelo conceito de *uti possidetis*<sup>6</sup>, o domínio dos territórios só seria efetivo caso houvesse ocupação de fato. Para isso, deveria existir uma autoridade que, além de assegurar o domínio, respeitasse a liberdade e trânsito do comércio. Como já citado anteriormente, os europeus estiveram presentes no continente desde o século XV, tornando-se efetiva a dominação por meio da Conferência de Berlim (GOES, 1991).

Assim, a história e a política da África passaram a ser definidas pela diplomacia europeia. O continente se transformou em objeto do imperialismo dos beneficiários, sendo remodelado geopoliticamente, socialmente, e economicamente. A ocupação colonial se estendeu até meados da década de 1970, marcado por uma série de movimentos de independência. Esses movimentos foram influenciados pelas duas guerras mundiais e os

---

<sup>6</sup> *Uti Possidetis* é uma expressão latina utilizada no princípio de direito internacional, segundo qual os que de fato ocupam um território possuem direito sobre este.

movimentos de resistência que eclodiram durante a dominação europeia na África. (VISENTINI, 2010).

Frente à situação que se desenhava, alguns elementos se mostraram chaves ao projeto de descolonização. Como exemplo, a postura anticolonialista adotada pelos Estados Unidos e a URSS, que viam vantagens econômicas e geopolíticas no surgimento de Estados emancipados, uma vez que suas indústrias multinacionais enfrentavam obstáculos devido às políticas dos impérios coloniais. Com isso, estes atores percebiam a oportunidade de expandirem suas áreas de influência.

Pode-se dizer que as independências foram acontecendo de forma relativamente controlada pelas metrópoles. Muitas guerras civis marcaram esse processo, como as ocorridas no Congo e na Argélia. Isso se dava porque ainda existia uma resistência entre as potências coloniais em aceitarem as reivindicações africanas (VISENTINI, 2010).

É o caso das metrópoles mais fracas em capacidade de poder, que tentaram proteger seus interesses por meios militares. Portugal, por exemplo, incapaz de manter a dominação econômica sem o domínio político, lutou longas guerras para resistir à descolonização. Tais conflitos gerados durante a descolonização fizeram a África ser incluída nas disputas da Guerra Fria. Nesse contexto, os Estados Unidos da América (EUA), que primeiramente eram a favor dos movimentos emancipatórios, viam, nessa nova conjuntura, uma oportunidade de acesso às matérias primas e aos mercados que antes eram controlados pelos impérios coloniais. Desse modo, Washington também se aproveitou da oportunidade para promover as ideologias e políticas econômicas liberais e os interesses americanos nos novos Estados (SCHMIDT, 2013).

Os EUA, como consequência, ajudaram a reprimir movimentos africanos que iam contra seus interesses e influenciavam a tomada de poder por aqueles regimes que fossem favoráveis aos seus interesses. A URSS, em contrapartida, pretendia diminuir a influência ocidental no continente, adotando estratégia idêntica. Por fim, outro ator importante foi a República Popular da China. Esta via o continente africano como uma arena onde se projetar e combater o imperialismo. Nessa conjuntura, também cabe mencionar as políticas neoliberais impostas ao continente africano. Muitos empréstimos foram contraídos pelos países da região entre 1970 e 1980. Os governos que se sucederam, então, para sanar as dívidas foram forçados a contrair novos empréstimos. O pagamento da dívida externa com governos estrangeiros, bancos e as instituições financeiras internacionais continuaram a consumir uma parte substancial das receitas do governo africano. Assim, serviços essenciais, bem como desenvolvimento econômico, não recebiam devidas atribuições. A implementação do

neoliberalismo político e econômico apresentou, portanto, elementos de desfuncionalidade para os Estados recém-formados, tendo como resultante um momento de regressão do continente (SCHMIDT, 2013).

O neoliberalismo econômico ainda vinha acompanhado pelo controle político indireto. Assim, a renegociação de acordos econômicos, de empréstimos do Fundo Monetário Internacional (FMI) e os programas de ajuda estavam ligados às reformas liberais, respeito à oposição e à realização de eleições livres multipartidárias. Ou seja, governos socialistas derrotados militarmente, ou impossibilitados de receber ajuda externa deveriam se adaptar às novas regras ou seriam substituídos por outros governos favoráveis aos interesses dos EUA (VISENTINI, 2010).

Nos períodos pré-colonial e colonial foram descobertas jazidas de hidrocarbonetos na região e, em especial no Golfo da Guiné (GoG). Como se pode analisar na tabela abaixo, o primeiro país na região a descobrir jazidas de petróleo em seu território foi o Congo, passando a produzir somente alguns anos depois, em 1957. Logo em seguida, foi Angola, que descobriu a primeira jazida em 1955 e onde atualmente as empresas ocidentais controlam 90% do petróleo da região. A posição da Nigéria, que fez sua primeira descoberta em 1956 e hoje possui as maiores reservas do hidrocarboneto no Golfo (UKEJA e ELA, 2013).

	<b>Year of first Discovery of oil and or gas</b>	<b>Year of first production</b>	<b>Oil reserves in 2009 (billion barrels)</b>	<b>Crude oil production in 2009 (1000 barrels/day)</b>	<b>Revenue Reserve/ Production</b>
Angola	1955	1956	9,0	1.906,4	12,9
Cameroon	1955	1978	0,2	76,9	7,7
Congo	1951	1957	1,6	267,8	16,4
DRC	1970	1975	0,2	16,4	33,4
Equatorial Guinea	1991	1992	1,1	322,0	9,4
Nigeria	1956	1958	36,2	2.207,8	44,9
Gabon	1956	1957	2,0	242,1	22,6
Sao Tome and Principe	2006	2012	0,0	0,0	0,0

**Tabela 2 - Dados petrolíferos de países do Golfo da Guiné**

FONTE: Ukeja e Ela (2013).

Pelos dados da tabela acima, percebe-se que essa região tornou-se atrativa às empresas petrolíferas para a extração de petróleo offshore, por ser de boa qualidade, com baixo teor de enxofre e ser de fácil refino, dependendo de conhecimentos tecnológicos. A partir disso,

empresas de extração começaram a se instalar na região. Como exemplo, as norte-americanas Walter Oil & Gas e United Meridian Corp (UMC) que tomaram posições importantes, tal como no norte da ilha de Biko, localizada no Guiné Equatorial.

O Golfo da Guiné (GoG), atualmente, é uma região que tem atraído atenção mundial do setor energético, seja por causa das suas reservas de petróleo, pela falta de regulação, controle governamental, e a corrupção das elites. Para compreender esta região, em primeiro lugar, deve-se analisar sua localização geográfica. Geralmente, compreende-se o GoG como a reentrância na costa ocidental da África, mas sem contornos consensualmente definidos.

São três as teorias sobre a definição geográfica do que é o Golfo da Guiné. A primeira é a que define o Golfo da Guiné como a região na costa ocidental da África que começa no Cabo das Palmas, na Libéria, e termina em Port Gentil, no Gabão. Essa é uma perspectiva estrita, que exclui a Angola. A segunda é a que utiliza a Corrente do Golfo como forma de delimitação: o Golfo da Guiné seria, portanto, a parte da costa ocidental da África, sendo esta limitada ao norte pelo rio Senegal (norte do Senegal) e ao sul pelo rio Zaire (norte de Angola). Aqui, deve-se considerar que o primeiro rio citado separa a corrente quente do Golfo da corrente fria das Ilhas Canárias, e o segundo rio a separa da corrente fria de Benguela. A terceira interpretação da delimitação do Golfo da Guiné utiliza como referência a posse dos recursos energéticos, petróleo e gás. Assim, a região em questão seria composta pela parte da costa ocidental da África que vai da República Federal da Nigéria até a República de Angola, pois é nessa área que se encontram os principais blocos de petróleo conhecidos (VERÍSSIMO, 2014).

O debate sobre a delimitação geográfica do Golfo da Guiné é extenso, pois existem países como o Chade que não têm acesso ao mar, mas cujas exportações petrolíferas são feitas através de outros Estados, como o Camarões. Assim, por vezes convencionam-se incluir países como o Chade, Mali, Burkina Faso e a República Centro-Africana na região por causa dessa razão. Levando em consideração a interpretação do Golfo da Guiné, sob a ótica da posse dos recursos energéticos, a região é composta por países que têm grandes quantidades de petróleo e gás. O Golfo da Guiné tem se notabilizado pela exportação dessas riquezas naturais, daí a sua importância geoestratégica no contexto da segurança energética global. Por vezes, denominam a região como o “Novo Golfo”, em alusão ao Golfo Pérsico, tradicional fonte de hidrocarbonetos (BARRIOS, 2013).

Tendo em vista que parte expressiva do comércio internacional é feito por via marítima, nessa questão também se sobressai a importância geopolítica do Golfo da Guiné, pois configura-se como uma opção mais segura em relação às rotas comerciais do norte da

África e do Oriente Médio, mesmo com os eventuais casos de pirataria e roubo armado na região da Somália que foi se tornando cada vez mais um problema de segurança (UKEJE e ELA, 2013).

Além disso, a produção *offshore* de petróleo favorece seu escoamento diretamente aos centros consumidores, pois ao contrário do petróleo *onshore* de outras zonas de produção, o petróleo extraído do Golfo da Guiné não precisa passar por potenciais zonas de estrangulamento (*chokepoints*) como o Canal de Suez e os Estreitos de Bab El Mandeb, de Bósforo e de Ormuz, que oferecem riscos devido a questões geopolíticas. Outro fator que coopera para a importância do GoG é a sua proximidade com o mercado consumidor da América do Norte e da Europa Ocidental. Os regimes fiscais praticados pelos Estados da região atraem o interesse internacional para a área, pois em comparação com outras regiões produtoras de petróleo do mundo, como o Golfo do México e o Mar do Norte, tais regimes oferecem melhores oportunidades de maximização de dividendos econômicos e financeiros e de suprir as necessidades energéticas crescentes de seus países de origem (BARRIOS, 2013).

A qualidade e a quantidade explorável de petróleo incitam a atenção estrangeira na região. Existem interesses dos Estados Unidos da América, de países como a França e Holanda, China e Índia, porque as jazidas do Golfo da Guiné estão abertas ao investimento estrangeiro. O crescimento do consumo de recursos energéticos de economias emergentes como a China contribui para o interesse dos países na região (ESCORREGA, 2010).

Em 2015, conforme a *United States Energy Information Administration*, os países do Golfo da Guiné produziram 5.053.000 barris de petróleo por dia. Segundo o *BP Statistical Review of World Energy*, as reservas provadas de petróleo de Angola, Congo-Brazzaville, Gabão, Guiné Equatorial e Nigéria, juntas, são de 54.500.000.000 barris de petróleo. Não há dados sobre o restante dos países do Golfo da Guiné (Camarões, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe). Angola é o segundo maior produtor de petróleo na África Subsaariana. Contudo, este país produz pouco gás natural e não conta com a infraestrutura necessária para comercializar tal produto. A Nigéria, atualmente, é a maior produtora de petróleo na África e foi a quarta maior exportadora de gás natural liquefeito do mundo em 2015. Seu setor de gás natural enfrenta problemas devido à falta de infraestrutura para comercializar gás natural que atualmente é queimado (U.S. EIA, 2015).

Em 2015, Angola e Nigéria, tinham, respectivamente, 36% (total da população: 25.789.024) e 62% (total da população: 166.600.000) da população vivendo abaixo da linha da pobreza, apesar de serem duas das maiores economias da África Subsaariana (PNUD, 2015).

Fato comum aos países do Golfo da Guiné é que todos dependem muito das suas exportações de petróleo. Ou seja, caso a produção petrolífera ou os preços diminuam no mercado internacional, o país pode passar por dificuldades financeiras. A produção de petróleo é a principal atividade econômica dos países do GoG, deixando-os economicamente vulneráveis a quaisquer variações em tal atividade. Assim, esses países mantêm-se na posição de fornecedor de matérias-primas dentro de um mercado que não têm controle dos canais de formação dos preços. Desse modo, os países do Golfo da Guiné não desenvolvem um modelo sustentável de desenvolvimento industrial (VERÍSSIMO, 2014).

Segundo o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) desenvolvido pelo PNUD em 2015, Gabão (0,684), Congo-Brazzaville (0,591), Guiné Equatorial (0,587) e São Tomé e Príncipe (0,555) figuraram entre os países com médio desenvolvimento humano. Já Angola (0,532), Nigéria (0,514), Camarões (0,512) e República Democrática do Congo (0,433) figuraram entre aqueles países de baixo desenvolvimento humano. Além disso, de acordo com o relatório *World Population Index*, feito pelo PNUD em 2015, mais da metade do crescimento da população mundial entre 2015 e 2050 está prevista para ocorrer na África, pois é o continente que tem a maior taxa de crescimento da população, crescendo a um ritmo de 2,55% anualmente no período de 2010 a 2015. Espera-se que ocorra um aumento rápido da população na África, mesmo se houver uma redução substancial dos níveis de fertilidade em um futuro próximo (PNUD, 2015).

Levando em consideração os dados acima, as desigualdades que existem no continente africano e a instabilidade política, é possível que ocorram turbulências na região e ameaças à cadeia da produção de petróleo. A descoberta de hidrocarbonetos teve efeitos colaterais bastante negativos que, ao invés de melhorar a condição de vida da população, aumentou as desigualdades sociais, e a criminalidade na costa do Golfo da Guiné. Os Estados do Golfo da Guiné são todos dependentes dos rendimentos da exploração de fontes naturais, ao mesmo tempo em que não conseguem utilizar os altos rendimentos provenientes de tais recursos para impulsionar outros setores de suas economias, diversificando-as. Com relação aos limites fronteiriços, os oceanos são, por natureza, áreas cinzentas, na maior parte das vezes estão além da capacidade de controle direto do Estado. Tais áreas não governadas se tornam lugares de produção de rotas de trânsito para muitas atividades criminais, particularmente o tráfico de drogas e de armas e a pirataria (UKEJE & ELA, 2013).

Muitas vezes insegurança marítima e continental são interdependentes, e eventualmente insegurança em terra causam crimes no mar. As atividades criminais que acontecem no mar correspondem a um amplo espectro de categorias, sendo errôneo classificar

a todas como pirataria. Para isso, Vrëy classifica essas atividades em quatro categorias: 1ª) corrupção, atos de extorsão ou conluio contra embarcações marítimas praticadas por autoridades governamentais ou portuárias; 2ª) roubos marítimos, ataques que acontecem no porto ou enquanto a embarcação estiver atracada ou ancorada; 3ª) pirataria, ações contra navios em rota e fora da proteção das autoridades portuárias em águas territoriais, estreitos ou alto mar; 4ª) terrorismo marítimo, crimes contra embarcações levados a cabo por organizações terroristas (VRËY, 2010).

A especificação acima utilizada para pirataria não cobre todos os dilemas de segurança enfrentados pelos países do Golfo da Guiné; muitas vezes, a falta de dados e a pluralidade das ações, para saber se foi uma organização terrorista que realizou um determinado ataque, por exemplo, dificulta a classificação em uma das categorias.

Faz-se necessário retomar o artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar: crimes marítimos são considerados pirataria quando cometidos em águas internacionais, ou seja, fora da jurisdição de qualquer Estado. Trata-se de um ponto de fundamental importância, pois ele é usado para justificar os tipos de medidas a serem tomadas para prevenir e combater as atividades ilícitas praticadas no mar, especialmente no que tange à intervenção de potências estrangeiras, que sobre a justificativa de combate à pirataria intervêm nos assuntos internos e procuram obter condições vantajosas de acesso a esses recursos.

Assim, segundo Vrëy, em uma proposição mais ampla: pirataria é o ato de abordar ou tentar abordar qualquer navio com a intenção aparente de cometer assalto ou qualquer outro crime, com a aparente intenção ou capacidade de uso da força (VRËY, 2010).

Como lembra Onuoha e Habibas (2009), a pirataria marítima na costa africana não é um fenômeno novo, tendo sido registrada atuação entre os séculos XVII e XIX, na costa berbere da África, países como Marrocos, Argélia, Tunísia e Líbia. A partir da década de 1980, ela ressurgiu com intensidade, transformando três áreas focais desse continente, a costa leste - Somália e Golfo de Áden; a costa oeste - Golfo da Guiné; e a costa sudeste - canal de Moçambique, consideradas áreas perigosas para a navegação marítima.

O Relatório do *International Crisis Group* (ICG) sobre a África, constante no *Africa Report* nº 195, de 12 de dezembro de 2012, faz uma análise dos problemas enfrentados pelos Estados do Golfo da Guiné, apontando a região do Delta do Níger, na Nigéria, como o epicentro do crime marítimo na região. Esse relatório menciona que, durante décadas, a produção de petróleo tem gerado mais pobreza. A falta de transparência sobre o que acontece com os lucros da indústria do petróleo, recursos monopolizados pelas elites dominantes e

pelas empresas privadas estrangeiras agravam as tensões sociais. Destaca, ainda, que na maioria desses países, a extração de hidrocarbonetos é acompanhada pela degradação contínua do ambiente costeiro, com reflexos na agricultura e na pesca artesanal, ameaçando a subsistência tradicional das populações locais. Como consequência, essas comunidades estão cada vez mais fragilizadas e propensas a ser cooptadas a se envolverem em atividades ilegais (ICG, 2012).

### 2.3 Contextualização da Pirataria Marítima na Costa da Somália.

Para entendermos a pirataria no Golfo da Guiné (GoG), e extrair valiosas lições a fim de evitar a propagação dessas atividades criminosas nas águas desta região do Golfo, faz-se necessário compreender a experiência do Golfo de Áden, que difere da situação do Golfo da Guiné em vários níveis. Na Somália, a situação do Estado é mais precária do que no GoG, o Estado colapsou em 1991, com a queda do governo. As sucessivas administrações somalis têm sido incapazes de estabelecer qualquer forma de segurança, seja no continente ou em mar. A Somália ainda carece de uma delimitação de sua Zona Econômica Exclusiva, o que implica a ausência de controle sobre os seus direitos de pesca. Não é nenhuma surpresa que as taxas de desemprego sejam altíssimas; a incapacidade estatal de assistir à população somou-se à superexploração ilegal da pesca por barcos estrangeiros, resultando em um cenário precário para a população local. Em dezembro de 2004, a costa somali foi assolada pelo tsunami que atingiu o Oceano Índico, tornando mais precárias e degradantes as condições de vida das comunidades costeiras. Os pescadores, que não podiam depender do Estado e viram seu meio de sobrevivência sucessivamente destruídos, passaram a atacar navios assistencialistas do World Food Program (BIZOURAS, 2013).

Os êxitos obtidos nos primeiros ataques rapidamente demonstraram duas consequências mutuamente reforçadas, que apenas aumentaram a demanda por pirataria e levaram à explosão dos ataques: a proporção de dinheiro investido e o retorno era significativamente desproporcional; além disso, a estrutura organizacional das ações era de fácil reprodução e de baixo custo (BIZOURAS, 2013).

Uma das consequências foi um aumento da pirataria na Somália, que acabou se expandindo para o leste do Oceano Índico, em direção à Índia e ao Estreito de Málaca. A facilidade da reprodução da estrutura organizacional criminal e a total incapacidade estatal somali em impedir o aumento da pirataria, ou mesmo dissuadi-la, possibilitaram a escalada desses crimes no Golfo de Áden. Ainda, os grupos criminosos perceberam que era possível se

aproveitar da política de clãs – dada a quase total impotência do Estado – como forma de minar as possibilidades de punição dos piratas. Não tardou para que outros países percebessem a ameaça que representava a pirataria no Chifre da África e passassem a tomar iniciativas para conter seu avanço e garantir a segurança dos navios que transitassem na região. Foram deslocadas para a região forças multinacionais, muitas vezes privadas, que se encarregaram de combater os piratas. A militarização da região, que acabou impedindo outras atividades econômicas de se desenvolverem, é justificada nas particularidades da pirataria na Somália. Como a maior parte dos ataques acontece em águas internacionais, além da costa somali e fora de quaisquer águas territoriais, é mais facilmente legitimada a presença de forças estrangeiras. Ao mesmo tempo, não são levadas a cabo iniciativas de melhoria das capacidades estatais, até porque muitos representantes das elites locais estão satisfeitos com a renda da pirataria. Essa ausência de instituições estatais, e, obviamente, da presença de uma guarda costeira efetiva, acabam justificando a pesada interferência naval de outros países (ANYMADOU, 2013).

É importante conhecer a realidade da pirataria no Golfo de Áden, especialmente para que se evite uma escalada semelhante na costa ocidental. No entanto, é preciso ter em mente que e por que as contramedidas adotadas não podem ser as mesmas. Em primeiro lugar, em termos de capacidades estatais dos países do Golfo da Guiné, a despeito de frágeis, são bastante superiores à da Somália, onde o Estado é praticamente inexistente. Nesse sentido, há uma grande janela de oportunidade para o incremento das capacidades estatais, desde a formulação de políticas de estado até os recursos coercitivos estatais. Além disso, enquanto na Somália os ataques ocorrem em alto mar, ou seja, fora da jurisdição de algum país, no Golfo da Guiné os crimes se dão em águas jurisdicionais, o que envolve questões diretas de soberania, não sendo esses ataques reconhecidos pela Convenção do Mar como atos de pirataria.

Outra diferença crucial está nos interesses envolvidos com os Estados diretamente envolvidos com a atividade ilícita da pirataria: no Chifre da África, os ataques significam uma ameaça a entidades estrangeiras e a reação se dá por uma resposta externa.

#### 2.4 A Pirataria Marítima no Golfo da Guiné.

A pirataria no Golfo da Guiné significa um perigo real para os países da região e sua dependência nas fontes de recursos naturais e no comércio originado no Golfo, mesmo que os

ataques se deem a navios com bandeiras estrangeiras. Ou seja, é uma questão de interesse direto dos países e fundamental para sua sobrevivência e soberania (VRËY, 2010).

A forma como as ações são conduzidas em geral também configura uma grande diferença entre as duas regiões. Os piratas somalis têm como objetivo principal a renda dos resgates: sequestram as embarcações, mantêm reféns suas tripulações e carga, a fim de conseguir dinheiro dos donos ou contratantes do navio. No Golfo da Guiné os piratas lançam ataques principalmente a partir da Nigéria, com o objetivo de roubar a carga, na maior parte das vezes petróleo, equipamentos, ou qualquer tipo de bens da embarcação ou da tripulação (ANYMANDOU, 2013).

Os sequestros são muito raros em comparação à pirataria no Oceano Índico; por outro lado, o uso da força é mais intenso, com os piratas menos preocupados com a sobrevivência dos reféns. No Golfo da Guiné, o nível de violência é mais alto e mais sofisticado, os criminosos fazem uso até de foguetes, enquanto que na Somália dificilmente a violência escalou a esse nível. Na costa ocidental africana, há uma conexão entre o roubo de petróleo e seu subsequente tráfico ilegal. O petróleo roubado é transferido para outra embarcação e vendido diretamente para terceiros navios ou mesmo no mercado negro em terra, com os ataques sendo coordenados muitas vezes à distância, evidenciando uma organização bastante complexa. É possível perceber que os ataques não são oportunistas, mas bem planejados e organizados, voltados para alvos específicos, principalmente cargueiros transportando petróleo ou navios levando bens de alto valor, o que indica para a possibilidade de os piratas receberem informações valiosas e possivelmente instruções vindas de fontes em terra (BARRIOS, 2013).

Ukeje e Ela (2013) apresentam ainda outros exemplos: de ataque à terra partindo do mar, ataques sucessivos à instalações diversas na península de Bakassi, região disputada por Camarões e Nigéria; confrontos entre embarcações das guardas costeiras e supostos navios de organizações piratas; entre outros.

Em 2012, foram reportados ao *International Maritime Bureau* (IMB) 58 incidentes ou tentativas de pirataria no Golfo da Guiné, dos quais 37 envolveram o uso de armas de fogo. Nos primeiros três meses de 2013, 15 incidentes já haviam sido registrados (ANYMADOU, 2013).

Segundo o *International Crisis Group* (ICG), o Golfo da Guiné, nesta última década, tornou-se uma área marítima considerada perigosa. A insegurança marítima é um desafio regional e a descoberta recente de novas reservas de petróleo e gás *offshore* reforçam sua importância geoestratégica. Tal situação compromete o desenvolvimento econômico dessa

área, ameaçando o comércio marítimo e a estabilidade dos Estados costeiros. Atualmente, há uma gradativa tomada de consciência do problema por parte dos governantes, que buscam uma solução conjunta para combater as ameaças, a fim de evitar que os crimes transnacionais afetem a economia desses Estados, como ocorreu na costa leste da África (Golfo de Aden).

Após anos negligenciando a importância da segurança de seus espaços marítimos, os Estados que compõem o Golfo da Nova Guiné reconheceram suas fraquezas. O crescimento da ocorrência de crimes marítimos contribuiu para o aumento de uma preocupação coletiva na região onde, por décadas, acreditava-se que os problemas de soberania e de disputas territoriais deveriam ser tratados somente do ponto de vista do que ocorria em terra. No cenário internacional, tal situação é acompanhada por potências ocidentais e países emergentes, que têm interesse nos insumos energéticos oriundos dessa região. A exploração e a produção desses recursos naturais, ao invés de prosperidade, tem gerado pobreza, má distribuição de renda, desemprego, distúrbios sociais e poluição ambiental. Fruto da corrupção, os ganhos provenientes das receitas com o petróleo beneficiam apenas os governantes, as companhias petrolíferas e as elites locais, criando uma atmosfera favorável para o surgimento de organizações criminosas, muitas destas formadas por grupos excluídos socialmente, entre outros que realizam atividades ilegais, tais como pirataria, extração de petróleo, refino clandestino, comércio ilegal de combustível, tráfico de armas, drogas e pessoas. O crime de pirataria prospera porque a maioria dos Estados do Golfo da Guiné não possui políticas marítimas minimamente aparelhadas, tampouco capacidade de constituir um Poder Naval com capacidade para patrulhar e vigiar suas águas jurisdicionais. A Nigéria é o país que mais tem investido para reforçar seu Poder Naval. No entanto, os diversos governos foram institucionalmente enfraquecidos e envolvidos com a corrupção; há desigualdades sociais; as fronteiras marítimas não são delimitadas, conforme a CNUDM, o que possivelmente gera vácuo de poder em função da ausência do Estado. Os aglomerados urbanos densamente povoados da região, as fronteiras porosas, as disputas entre províncias e suas incapacidades de parar o comércio ilegal de armas, petróleo e medicamentos são fatores que contribuem às atividades ilícitas (ONUOHA e HABIBAS, 2009).

A pirataria na Nigéria é cometida por dois tipos diferentes de piratas, os oportunistas e os organizados. Os oportunistas são movidos pela pobreza e utilizam a pirataria, atuando diretamente ou ajudando piratas, para complementar as baixas rendas, auferidas por subempregos. Na outra ponta, estão as gangues associadas a diferentes grupos militantes, dos quais se destacam o Egbesu Boys da África, o Niger Delta Vigilante, o Delta do Níger Força Voluntária do Povo e o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger, financiados pelo

crime organizado para realizarem ataques contra os navios em águas territoriais e no alto-mar, tendo à sua disposição armamento moderno, lanchas e meios avançados de comunicação. Ao se analisar a pirataria no Golfo da Guiné, verifica-se que a exploração ilícita do petróleo é a causa primária, entretanto, há uma conexão com outros crimes, especialmente o narcotráfico, o terrorismo e a corrupção. Os países africanos da costa ocidental possuem um ambiente de trabalho permissivo para traficantes de drogas, devido à corrupção generalizada e à má estrutura de aplicação das leis (TEPP, 2010).

Em 2013, a nota informativa do Ministério de Relações Exteriores do Brasil (MRE), sobre o tema “Combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no Golfo da Guiné” dispôs que, entre 2009 e 2012, registraram-se 197 ataques no mar contra navios mercantes naquela região, responsável por 70% das exportações de petróleo da África. Alertou também que tais ações põem em risco a segurança do comércio internacional e são motivos de preocupação, notadamente em razão de possíveis vínculos com grupos terroristas regionais africanos (MRE, 2013).

Diferentemente da Somália, onde predomina a tomada de reféns, visando a auferir lucros com os resgates, no Golfo da Guiné predomina o roubo de petróleo, principalmente de navios fundeados próximos à costa ou na área portuária, a fim de traficá-lo como ação subsequente.

O Centro de Pesquisa e Estudos Estratégicos da África, do Colégio de Defesa Nacional da Nigéria, estimou um prejuízo de US\$ 3 bilhões por ano para a região. A Nigéria é a mais atingida por abastecimento ilegal, que, de acordo com alguns especialistas, custa ao país, algo em torno de 100 mil barris diários (ONUOHA, 2009).

A Nigéria aparece novamente, em sua origem, com a maior parcela dos problemas relacionados ao roubo de óleo. Esse país tem uma população de cerca de 170 milhões de habitantes, com idade média de dezenove anos. O Delta do Níger abriga uma população de trinta milhões de pessoas, das quais estima-se que 30% encontram-se desempregadas. Isso não somente representa um problema doméstico, mas um desafio enorme para o combate ao crime organizado, à proliferação de armas ilegais, à insurgência e aos altos níveis de desemprego juvenil. O aumento da violência no Delta do Níger pode gerar refugiados e deslocados internos, que podem ter impactos em outras regiões do país e por toda costa oeste da África. Por outro lado, os problemas com origem na Nigéria não afetam somente esse Estado, mas provocam um efeito de transbordamento para os países vizinhos. Dessa forma, a insegurança marítima não é um problema somente nacional, e sim regional, uma vez que piratas cruzam as fronteiras internacionais e atacam navios em outros países do GoG. Isto fica evidente, pelo aumento dos ataques realizados no litoral de outros países. A elevada incidência de ilícitos na Nigéria é em grande parte decorrente de ser o maior produtor e

exportador de petróleo da África. Em meados de 2012, segundo estimativas do governo nigeriano, quatrocentos mil barris de petróleo eram roubados diariamente. Isso representava perdas de um bilhão de dólares por mês em receitas. As organizações criminosas, em alguns casos, substituem o estado, na construção de estradas, financiando escolas e hospitais, competindo, dessa forma, pela lealdade da população. No que se refere à pesca ilegal, a insegurança ambiental marítima tem impactos geoeconômicos ainda mais relevantes, pois não se trata de um problema nacional ou mesmo regional. O impacto na depreciação dos preços, decorrente do vulto das atividades, atinge o mercado global, uma vez que o produto da pesca ilegal atende a interesses de importantes mercados europeus e asiáticos, prejudicando principalmente os pescadores artesanais (CHATHAM HOUSE, 2012).

Em 2013, observou-se um aumento de 30% nas atividades de pirataria, em comparação ao ano de 2012. A análise dos registros também indicou que houve um declínio do sequestro de navios para o roubo da carga de 12,5%, enquanto que foi percebido um aumento de 355% na incidência de sequestro para cobrança de resgate. Ressalte-se que, em 2013, as ocorrências de sequestro para cobrança de resgate foram mais frequentes no litoral da Nigéria e de Camarões. A incidência de sequestros para o roubo de carga tenha sido reduzida, nota-se um aumento significativo na área de atuação dos criminosos. Isso indica que o combate a esses ilícitos ultrapassa em muito as fronteiras da Nigéria, sugerindo que as ações, no âmbito da Nigéria, não são suficientes para prevenir e reprimir as atividades criminosas (HART, 2014).

Tal constatação reforça a necessidade de articulação dos Estados no nível das organizações regionais, para adoção de medidas efetivas no combate às ameaças à segurança marítima na região do Golfo. Por outro lado, o decréscimo em roubo de carga pode indicar que os criminosos estão tendo mais dificuldade para obter informações sobre os navios, junto a informantes locais ou um aumento da eficiência das medidas de segurança adotadas pelas autoridades nigerianas e pelas companhias de transporte marítimo. Embora se observe a redução dos incidentes, trata-se de um crime extremamente lucrativo que movimenta milhões de dólares com o roubo de óleo refinado e sua venda no mercado negro o que remonta a necessidade de uma rede em terra para o sucesso das operações. No ano de 2013, houve um significativo aumento de sequestros de navios para roubo de carga no litoral da cidade de Lagos, na Nigéria, em comparação a anos anteriores (HART, 2014).

As atividades ilegais nas indústrias de petróleo e gás, do frete marítimo e da pesca incrementaram significativamente o incentivo e as oportunidades para a pirataria. O roubo de

óleo cru de dutos do Delta do Níger e o seu transporte para a venda e transferência a navios-tanque fundeados no litoral se transformaram em um negócio de larga escala.

Enquanto uma parcela do óleo roubado é refinada ilegalmente na própria Nigéria, a maior parte é exportada. Uma vez no mar, o óleo cru é vendido ou transferido para outros navios, antes de serem transportados para outros países da África Ocidental, com refinarias, como Gana e Costa do Marfim, em especial, e outros destinos como a Índia, países da antiga União Soviética e do extremo Oriente. Os lucros da exportação ilegal são empregados para financiar o lançamento dos ataques a outros tipos de navios. (ICG, 2012).

Hart observou uma mudança importante na atuação dos criminosos na Nigéria vem ocorrendo, a partir de 2012, no que diz respeito ao sequestro para cobrança de resgate. Notou-se que as distâncias da costa em que ocorreram os ataques em 2013 aumentaram significativamente. Antes de 2011, os ataques ocorriam a cerca de trinta a quarenta milhas náuticas da costa da Nigéria. Em 2012 e 2013, ocorreram ataques a distâncias de 150 milhas náuticas deste Estado. Embora a maior parte dos casos ocorra a distâncias de até cinquenta milhas náuticas do Delta do Níger, o aumento no raio de ação dos criminosos evidencia que buscam atacar os navios antes que possam comunicar os portos de sua aproximação. Outro aspecto relevante é que o sequestro para cobrança de resgate não se limita a ataques a petroleiros. Todos os tipos de navios de carga indiscriminadamente são alvos e embarcações de pesca vêm sendo utilizadas nos ataques. Os criminosos roubam o dinheiro em espécie, pertences pessoais e selecionam de dois a cinco tripulantes como reféns, normalmente os oficiais mais graduados. A partir daí, conduzem e mantêm os reféns em cativeiros no do Delta do Níger, fora do alcance das patrulhas das autoridades nigerianas (HART, 2014).

Em princípio, o decréscimo na quantidade de casos de roubo de carga e o aumento da distância em que operam os piratas podem indicar que houve progresso no combate aos criminosos. Na realidade, o que mais frustrou os ataques não foram as medidas adotadas por autoridades de segurança e sim aquelas postas em prática pelas companhias de transporte como o estabelecimento de seguranças armados, aumento da vigilância e o uso de cidadelas. De uma maneira geral o avanço pode ser considerado modesto. É importante se considerar a possibilidade de se adotar práticas semelhantes às utilizadas no Chifre da África, mais especificamente na Somália, e ressaltar os resultados alcançados com o estabelecimento de áreas seguras para fundeio no Benin e em Togo, enquanto que uma companhia privada estabeleceu um fundeadouro seguro no litoral de Lagos, na Nigéria. A chave dessa iniciativa é o aprimoramento da vigilância e do monitoramento do tráfego marítimo ao longo da costa. Há um aumento da presença de marinhas exógenas ao Golfo da Guiné, como por exemplo, a

Marinha do Brasil, contribuindo com visitas, patrulhas e treinamentos, essas presenças não são medidas eficazes e regulares no combate às ameaças marítimas. Os esforços para edificar ou reforçar o poder naval dos países da região, tais como oferta de treinamentos, assessoramento, doações ou fornecimento e venda de embarcações e navios e equipamentos, não podem conferir apropriada capacidade aos Estados da região, devido aos custos da realização de patrulhas navais e aeronavais (HART, 2014).

## 2.5 Conclusões Parciais.

Em análise realizada neste capítulo, percebe-se que o mar sempre foi um ambiente de disputas pelo uso das rotas comerciais e exploração de recursos naturais. A ocorrência do episódio da pirataria marítima, independentemente do momento histórico, apresenta características similares, como a ocorrência de tal fato em pontos específicos das rotas comerciais e, recentemente, do transporte do petróleo e próxima a Estados fragilizados econômica e politicamente.

A ocorrência deste ato ilícito acompanhou de forma notória a evolução da economia e do comércio, concentrando-se nos locais em que a circulação marítima se intensificou, tornando-se como um dos desafios no cenário internacional para o transporte por via marítima.

Os mares de hoje estão repletos de navios, podendo a pirataria constituir um “negócio” lucrativo, requerida de uma elevada sofisticação, atraindo desde líderes corruptos, às organizações do crime organizado, ou do terrorismo transnacional.

A região do Golfo da Guiné sofre hoje de vários problemas onde se juntam as resultantes da sua especificidade histórica e, da sua invasão por diversos colonizadores com métodos e processos diferentes. Por isso, essa região seja, provavelmente, a mais complexa do continente africano, do ponto de vista geográfico, cultural e histórico.

Atualmente, devido às desigualdades existentes no continente africano e a instabilidade política, há insegurança regional, com possíveis ameaças à cadeia da produção de recursos naturais. A descoberta de hidrocarbonetos teve efeitos colaterais bastante negativos que, ao invés de melhorar a condição de vida da população, aumentou as desigualdades sociais e a criminalidade na costa do Golfo da Guiné. Ressalta-se que a intensidade de navios mercantes aliado à situação de instabilidade e pobreza em terra, tornou o recurso ao assalto à mão armada e a pirataria, entre outros crimes transnacionais, como uma saída possível e realizável. Assim, é aceitável concluir que a pirataria desenvolveu-se

historicamente num contexto em que habitualmente três fatores se apresentam: a oportunidade; a necessidade e a segurança. Na atual conjuntura tais fatores estão presentes no Golfo da Guiné.

### **3 A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO GOLFO DA GUINÉ E UMA ANÁLISE SITUACIONAL DA NIGÉRIA**

No segundo capítulo será investigada a importância estratégica do Golfo da Guiné e a Nigéria como estudo de caso. Também será contemplado o tópico estabelecido na Política Nacional de Defesa, que prevê a região do Golfo como parte do entorno estratégico brasileiro.

A importância do Golfo da Guiné (GoG) remete para um passado histórico distante. No século XVIII, a região era uma das principais áreas de comércio para os produtos europeus e devido à sua densidade populacional, era também uma das principais regiões de aquisição de escravos.

Atualmente, o valor agregado ao GoG decorre de um conjunto variado de fatores que destacaremos a seguir. Por esta área passam todos os meios navais e boa parte dos meios aéreos que partem da Europa em direção ao Atlântico Sul, ou deste rumam para norte. O que dá a esta área uma sensibilidade específica em termos de segurança internacional. A região do Golfo, nomeadamente por intermédio dos países costeiros desde a Guiné ao Togo, representa a zona de maior aproximação entre a América do Sul e a África, daí a sua importância em termos de ligação marítima e aérea, e, portanto de tráfico entre os dois continentes. Mas igualmente significativo pelo uso destas rotas (mais curtas) pelas redes de crime organizado e do narcotráfico amplamente denunciadas na comunicação internacional.

A região do GoG está em rápido crescimento demográfico com vários países tendendo a duplicar a população nos próximos 50 anos, numa África em crescimento populacional elevado, pelo que, acontecimentos na região poderão provocar impactos migratórios profundos. A que se associam o crime organizado e o terrorismo, nomeadamente o jihadismo radical que se estende desde o Sahel ao interior da Nigéria. E, finalmente, a região do Golfo assume um valor económico significativo pelos recursos energéticos disponíveis na área (ONU, 2015).

Ao longo dos últimos anos tem crescido um interesse global pela região, principalmente ligado à indústria petrolífera, devido não só à abundância de hidrocarbonetos, nomeadamente petróleo e gás natural, e também às vantagens inerentes à sua produção. O interesse económico por esta região tem aumentado, não só devido aos recursos, aos custos ou à sua localização favorável, como também devido ao tipo predominante de exploração. Mais de 60% efetua-se em “offshore” (alto mar), comparado, por exemplo, com o Médio Oriente,

onde, majoritariamente, o petróleo é produzido em “onshore”<sup>7</sup> (em terra). Os cenários de instabilidade política tornam-se assim menos preocupantes à segurança energética, uma vez que o risco de ataques diretos ou sabotagens às instalações no mar são mais reduzidos. Outra vantagem que torna a região atrativa ao investimento estrangeiro, e que decorre da quantidade de reservas de petróleo ainda por explorar. As suas reservas petrolíferas estão calculadas em 5.9 mil milhões de barris (2011) e produz diariamente cerca de 5 milhões de barris (2011), que corresponde a quase 4% da produção mundial de petróleo.

### 3.1 O Golfo da Guiné como parte do Entorno Estratégico Brasileiro.

Conforme descrito na Política Nacional de Defesa (PND-2012), o Brasil visualiza um entorno estratégico que extrapola a massa do subcontinente sul-americano, projetando-se para o Atlântico Sul e os países lindeiros da África. Nas margens opostas às costas brasileiras, no continente africano, o Brasil tem buscado intensificar a cooperação multidimensional e o comércio, principalmente com os países de língua portuguesa, no que é facilitado também pela existência de laços étnicos e culturais existentes.

A Política Nacional de Defesa<sup>8</sup> considera o Atlântico Sul como uma área prioritária, pelo potencial de riquezas minerais e posicionamento geoestratégico das linhas de comunicações marítimas, bem como pela vulnerabilidade de sua fronteira marítima. A importância do Atlântico Sul deriva de sua principal característica ser a principal rota no transporte marítimo para o Brasil (PND, 2012).

Na análise geopolítica do Atlântico Sul, naquilo que interessa ao Brasil, importa mencionar os seguintes aspectos geográficos de grande relevância na dinâmica das relações dos Estados lindeiros: as rotas marítimas e os pontos focais; os recursos naturais; e as ilhas oceânicas, estrategicamente posicionadas (COUTO, 2012).

As atividades criminosas, como a pirataria, o tráfico ilícito de pessoas e de entorpecentes, os crimes ambientais, o terrorismo e o contrabando de armas de destruição em massa, por sua vez, têm afetado o transporte marítimo internacional e a segurança dos países (UKEJE & ELA, 2013).

---

<sup>7</sup> *Onshore* - É uma modalidade de exploração petrolífera e de serviços prestados e realizados, em terra firme, no continente, ao contrário da modalidade *offshore*, realizada no mar.

<sup>8</sup> A Política Nacional de Defesa (PND) é o documento no qual se “fixa os objetivos da Defesa Nacional e orienta o Estado sobre o que fazer para alcançá-los” (BRASIL, PND 2012).

Nesse contexto, está o Golfo da Guiné, região de importância histórica no Atlântico Sul e que integra o “Entorno Estratégico Brasileiro”. O termo “Entorno Estratégico” surge em documentos oficiais na Política de Defesa Nacional (PDN) de 2005, em seu subitem 3.1:

“O subcontinente da América do Sul é o ambiente regional no qual o Brasil se insere. Buscando aprofundar seus laços de cooperação, o País visualiza um **entorno estratégico** que extrapola a massa do subcontinente e incluiu a projeção pela fronteira do Atlântico Sul e os países limítrofes da África (PDN, 2005, grifo nosso).”

Na Política Nacional de Defesa (PND) de 2012, aprovada pelo Congresso em setembro de 2013, traz a inclusão da Antártica como parte do entorno estratégico brasileiro:

“A América do Sul é o ambiente regional no qual o Brasil se insere. Buscando aprofundar seus laços de cooperação, o País visualiza um entorno estratégico que extrapola a região sul-americana e inclui o Atlântico Sul e os países limítrofes da África, assim como a Antártica. Ao norte, a proximidade do mar do Caribe impõe que se dê crescente atenção a essa região (PND, 2012, subitem 4.1).”

A PND vislumbra a área de interesse onde o Brasil deve priorizar suas ações nos campos diplomático, econômico e militar, sendo composta pelos países da América do Sul, os países da costa ocidental africana e o próprio Atlântico Sul, bem como a Antártica, intensificando a projeção do Brasil na aliança das nações e sua maior inserção em processos decisórios internacionais.

### 3.2 A Importância Geoestratégica do Golfo da Guiné.

O Golfo da Guiné tem sido alvo do interesse crescente por parte das potências ocidentais, nomeadamente os EUA, Reino Unido e França, e também de algumas potências emergentes, como o Brasil, China, África do Sul, Índia, entre outras. Todavia, o interesse não está somente ligado ao seu potencial energético, mas também aos regimes fiscais praticados pelos Estados produtores de petróleo, conseguindo assim maximizar os seus lucros e atrair investimentos estrangeiros, nomeadamente, das companhias petrolíferas multinacionais (BARROS, 2013).

A maior parte dos países produtores de petróleo da África subsaariana encontra-se no Golfo da Guiné, nomeadamente, a Nigéria (2.3 milhões de bpd), Angola (1.8 milhões bpd), Guiné-Equatorial (289 mil bpd), Congo (277 mil bpd), Gabão (233 mil bpd), Chade (78 mil bpd) (BP, 2016).

A procura de recursos energéticos tem obtido uma proeminência no contexto geoestratégico energético internacional, devido ao fato do petróleo e do gás natural

desempenharem um papel relevante no quadro da balança dos recursos energéticos mundiais. A sua utilização, tendo em conta a limitada disponibilidade destes ativos (não renováveis), contribui para desenvolver novas dinâmicas nas Relações Internacionais e conduziu a uma reavaliação das estratégias energéticas, tanto nos países produtores, como nos países consumidores, com repercussão muito específica nas dinâmicas político-estratégicas em África e na América do Sul, e nomeadamente na região que os ligam o Atlântico Sul (POURTIER, 2011).

O Golfo da Guiné é uma região estratégica na geopolítica internacional, tanto do ponto de vista do desenvolvimento sustentável quanto do ponto de vista particularmente econômico. Essa área, que cobre o espaço entre o Benim e a Guiné Equatorial, constitui uma região petrolífera, integrando países produtores de petróleo como: Angola, Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria, República Democrática do Congo, República do Congo e São Tomé e Príncipe, o que levou à criação de uma organização que interligasse estas dinâmicas e estes interesses, a Comissão do Golfo da Guiné (CGG). Essa Comissão foi inicialmente idealizada em 19 de Novembro de 1999 e viria a ser fundada em 3 de Julho de 2001, em Libreville (Gabão), sendo membros da organização: República de Angola, República dos Camarões, República do Congo (Brazza), Congo Democrático, Gabão, Guiné-Equatorial, Nigéria e São Tomé e Príncipe. A organização representa um quadro de acordo político-estratégico inovador destinado à cooperação para o desenvolvimento, à prevenção, gestão e resolução de conflitos regionais (derivados da falta de delimitação das fronteiras marítimas, da exploração econômica e comercial das riquezas naturais localizadas nos limites territoriais) e da necessidade de potencializar a segurança coletiva na área, nomeadamente na vertente da segurança marítima, que constituía e constitui, uma enorme vulnerabilidade destes Estados e da região. Assim, a região do Golfo emergiu como potência global produtora de hidrocarbonetos o que têm levado a novo realinhamento político-estratégico regional e continental, essencialmente pelo fato de configurar uma importante fonte alternativa de abastecimento de hidrocarbonetos aos principais mercados mundiais, acrescentando ao fato, entre outras características, da excelência em termos da qualidade do petróleo produzido (baixo teor de enxofre) e porque o seu escoamento é praticamente todo feito em mar aberto, relevando-se economicamente mais viável (CARVALHO, 2011).

Neste contexto, salientamos ainda que o Golfo de Guiné, especificamente na sua parte da África Central, ocupa uma posição geoestratégica relevante, pois interliga as outras sub-regiões africanas, onde a construção do importante oleoduto “Chade-Camarões” e a sua eventual extensão para abranger e interligar o Níger, a República Centro-Africana (RCA), o

Sudão e a Líbia, reforçam a dimensão estratégica desta região. A região representa um mercado com cerca de 250 milhões de habitantes, num espaço de oito países e é já responsável por mais de 15% da produção mundial de petróleo. Assim, e tendo em vista a necessidade de garantir a estabilidade na zona, rica em petróleo e já definida pelos EUA, como "...*zona de interesse vital*...", o que justifica os investimentos realizados em São Tomé e Príncipe (entre outras áreas) e a prioridade estratégica que o U. S. AFRICOM<sup>9</sup> dedica a esta área do continente africano (ALMEIDA e BERNARDINO, 2013).

O petróleo do Golfo da Guiné tem uma relevante importância estratégica global, dispondo de um corredor alternativo estratégico *offshore*, pois possui particularidades que vão desde a qualidade, localização da maior parte das suas reservas, (por estarem em *offshore*) menos vulneráveis a crises em terra, conflitos e a ser de fácil transporte para os mercados internacionais. Além disso, o fato de estar em "alto mar" e pelas suas jazidas de exploração estarem abertas ao investimento estrangeiro, ao contrário de outras regiões produtoras no mundo, onde os condicionalismos burocráticos impostos pelos Estados dificultam ou até mesmo inviabilizam investimentos econômicos mais estruturados.

Outro fator relevante sobre a importância geoestratégica do GoG é o interesse das grandes potências, em garantir o controle das principais regiões de abastecimento de petróleo e gás natural da região, numa área que está contida no Atlântico Sul e vista como um vazio estratégico. Esta representa também uma larga via de acesso e de escoamento dos produtos energéticos, mas também com preocupações securitárias acrescidas ao nível da segurança marítima. Áreas que a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) também têm como tema central e onde os objetivos e interesses no futuro se alinham com os da CGG.

Em 2013, a Nigéria ultrapassou a África do Sul em termos econômicos e assumiu o posto de maior economia africana. Segundo o Departamento de Estatísticas da Nigéria, o PIB do país alcançou 90,22 trilhões de nairas, equivalente a US\$ 509,9 bilhões de dólares. Esses dados contrastam não só com a realidade do Golfo da Guiné que apresenta alguns dos países mais pobres do mundo, embora tenham reservas energéticas. Mesmo com o crescimento do investimento externo direto na exploração de petróleo e gás, os governos da região não têm demonstrado a capacidade de direcionar a renda dos recursos obtidos com a indústria

---

<sup>9</sup> O Comando dos Estados Unidos da África (U.S. AFRICOM) é um dos seis comandos do Departamento de Defesa dos Estados Unidos e é responsável pela Secretaria de Defesa para as relações militares com as nações africanas, a União Africana e as Organizações Africanas de segurança regional. É responsável pelas operações, exercícios e cooperação de segurança do continente Africano. O AFRICOM iniciou suas operações em outubro de 2007, tornando-se oficialmente operacional em outubro de 2008. Disponível em: <<http://www.africom.mil>>.

petrolífera para diversificar a economia e melhorar o padrão de vida da população africana local (OHUOCHA, 2014).

Os Estados do Golfo da Guiné podem ser classificados como “Offshore States”, cuja sobrevivência depende dos rendimentos da exploração das fontes naturais, como o caso da extração do óleo e do gás, mas que, ao mesmo tempo, não conseguem se utilizar dessa renda para impulsionar outros setores de suas economias. Um exemplo bastante ilustrativo de “Offshore State” é o da Guiné Equatorial. Enquanto o setor de exploração do petróleo aumenta rapidamente sua importância econômica, outros setores tradicionais, como agricultura e a extração, são abandonados. Cabe ressaltar que esses segmentos empregam um volume de mão-de-obra muito superior às petroleiras. Não é por acaso que a economia da Guiné Equatorial tem altos índices de inflação e desemprego. Ao invés de diversificar a economia, a renda dos hidrocarbonetos se transformou em um obstáculo. O paradoxo da abundância está, ainda, fortemente interligado às falhas institucionais e ao alto nível de corrupção nesses Estados (UKEJE & ELA, 2013).

No Golfo da Guiné, os países também são caracterizados pela tendência de os governos estabelecerem um sistema de administração da riqueza nacional centralizada, marcado pelo confisco das rendas do petróleo pelo governo em proveito das elites nacionais que, por sua vez, utilizam sistemas de patrocínio. Assim, o aumento do fluxo das divisas não acompanha melhorias no aparelhamento estatal e na distribuição de renda, com os rendimentos do petróleo sendo monopolizados pelas elites locais e as empresas estrangeiras privadas (UKEJE & ELA, 2013).

A descoberta de hidrocarbonetos acabou tendo efeitos colaterais negativos que aprofundaram as desigualdades sociais, a corrupção, e a criminalidade na costa do Golfo da Guiné. A dependência desses recursos acaba causando o abandono dos setores tradicionais, gerando a degradação de segmentos da economia. Por falta de políticas governamentais, impede a diversificação e o impulso a novos setores; a instalação das petroleiras absorve mão-de-obra qualificada e em pequena quantidade, não conseguindo compensar a massa de desempregados que emerge. Ao mesmo tempo, há a degradação da pesca tradicional, atividades que comunidades costeiras dependem, em grande parte devido à atividade ilegal de pescadores estrangeiros, que muitas vezes estão envolvidos em outras formas de crime organizado no mar, como o tráfico de drogas (ANYMADOU, 2013). As massas marginalizadas resultantes, devido ao desemprego e a desigualdade de renda, sem alternativa para elevação social e mobilidade econômica ficam vulneráveis à atividade criminal, tornando-se combustível da pirataria marítima. Nas economias africanas, a “doença

holandesa” impedindo a industrialização dos países, como também acarreta na perda de competitividade de outros segmentos do setor primário. (BIZOURAS, 2013).

### 3.3 O Caso da Nigéria.

A Nigéria é, atualmente, o país mais populoso de África, com 36 estados e 1 território, e cerca de 182 milhões de habitantes e dos maiores produtores de petróleo e gás natural do mundo (ONU, 2015). No entanto, o país continua subdesenvolvido, enfrentando desafios sociais e econômicos, com a maioria da população a sofrer de pobreza extrema. Em 2009, 53.5% da população vivia com menos de \$1.90 dólares por dia. Os conflitos étnicos e religiosos são fatores de desestabilização constante num país composto por mais de 250 grupos étnicos e onde metade da população, que vive essencialmente no norte do país, é muçulmana, enquanto, 40% cristãos estão instalados no sul do país. A má governança tem limitado o desenvolvimento econômico e provocado a pobreza em grande parte do país, fatores que têm contribuído para a frequência e intensidade dos conflitos na Nigéria (USAID, 2017).

Desde a independência, em 1960, a Nigéria tem passado por períodos de instabilidade política, acompanhada de corrupção e de baixos índices de desenvolvimento econômico, de infraestrutura, serviços e institucional. O país está cotado entre os mais instáveis e frágeis do mundo, consumido por vários conflitos internos, ilegalidades e deterioração social, não apresentando uma capacidade evidente para resolver os seus problemas econômicos, políticos e sociais. A costa da Nigéria tem cerca de 853 quilômetros e está localizada numa das zonas mais ricas em petróleo na região Golfo da Guiné. No sul do país, na região do Delta do Níger, que está diretamente ligada ao GoG, encontram-se as maiores reservas de petróleo do país. Apesar disso, esta é uma das regiões menos desenvolvidas, instáveis e propensas a conflitos. A região habitada por cerca de 31 milhões de pessoas é responsável por mais de 75% da produção de petróleo do país. A Nigéria é o 14º maior produtor de petróleo do mundo, extraíndo cerca de 2 milhões de barris de petróleo bruto por dia (bpd). Neste sentido, uma vez que é o país mais rico da África Ocidental tem um papel importante em relação à segurança, estabilidade e desenvolvimento da região (TEPP, 2012).

Entre 2003 e 2015, dos 611 ataques reportados no Golfo da Guiné, 325 ocorreram na Nigéria o que representa 53% dos ataques ocorridos nesta região. Torna-se claro que a ameaça da pirataria é um problema principalmente centrado na Nigéria (IMB, 2009).

Os ataques marítimos ocorridos no Golfo da Guiné são, em sua maioria, direcionados à indústria petrolífera. Os seus métodos de ação incluem a sabotagem às instalações de petróleo, ataques a petroleiros, roubo de petróleo, entre outros. A forma como são conduzidos os ataques revelam a complexidade da organização com que estes são executados pelas milícias que operam a partir das águas da Nigéria. O *modus operandi* da pirataria na região envolve sete etapas: a seleção do alvo, planejamento, o ataque, a passagem de mercadoria para entidades que a possam comercializar (como legal), o transporte, armazenamento e venda. A primeira fase consiste na identificação do alvo e obtenção de toda a informação necessária para o planejamento, como por exemplo, o nome dos petroleiros e a sua rota. De seguida, durante a fase de planejamento é determinado o dia, o local e a forma de executar o ataque. Na etapa do ataque, os grupos providos de sistemas de localização por satélite, telefones, armamento e barcos de alta velocidade, tomam o controle da embarcação. Os ataques nesta região são conhecidos pela sua violência e pelo uso de armamento sofisticado, como as armas automáticas AK-47. Após a tomada de controle, o conteúdo das embarcações (petróleo bruto ou produtos petrolíferos) é transferido para outra embarcação, e transportado para instalações de armazenamento ou tanques de petróleo na região. Por fim, o produto é vendido ou distribuído aos negociantes de petróleo locais. Não é apenas a organização que se destaca nos ataques ocorridos nesta zona, a sua complexidade também é notória. As várias fases do processo de planejamento e execução do ataque envolve a ação de vários atores, desde os trabalhadores da indústria petrolífera, agentes de segurança, comerciantes de petróleo, funcionários do governo, traficantes de armas, até aos proprietários de navios (ONUOHA, 2013).

Enquanto o típico *modus operandi* dos ataques na costa da Somália consiste em sequestrar as embarcações e a sua tripulação com o objetivo de lucrar com o resgate, a principal motivação da pirataria na Nigéria é roubar o petróleo bruto ou os produtos petrolíferos refinados dos navios para a venda no mercado negro. Segundo o IMB, os ataques na Nigéria são mais violentos do que aqueles ocorridos na Somália. (IMB, 2010).

A maior parte dos ataques de pirataria na Nigéria ocorre dentro das suas águas jurisdicionais, ao contrário do que acontece na Somália, onde os ataques ocorrem em alto mar. Apesar de serem mais localizados, os piratas apresentam também capacidade para atacar outros Estados costeiros. As suas motivações também diferem, enquanto que na Somália a pirataria é realizada fundamentalmente por razões financeiras, na Nigéria os ataques denotam, além do lucro, terem envolvimento com grupos políticos (IMB, 2009).

Como já citado, e com o propósito de facilitar a investigação de delitos de características similares à pirataria marítima, mas que ocorram nas águas interiores, territoriais ou arquipelágicas dos Estados ribeirinhos, a Resolução A.1025(26) *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships* define como “assalto à mão armada contra navios” todos os atos de caráter semelhante à pirataria marítima, mas cometidos nas águas interiores, territoriais ou arquipelágicas dos Estados costeiros.

### 3.3.1 O Delta do Níger.

A região do Delta do Níger é composta por nove províncias produtoras de petróleo na Nigéria (Abia, Akwa Ibom, Bayelsa, Cross River, Delta, Edo, Imo, Ondo e Rivers), abrangendo uma área total de cerca de 75.000 quilômetros quadrados e 185 áreas de governos locais (PNUD, 2006).

O Delta é hoje um lugar com as expectativas frustradas, onde longos anos de negligência e conflito têm promovido uma mentalidade de revolta, especialmente entre os jovens que sentem que estão condenados a um futuro sem esperança, e vêm o conflito como uma estratégia para escapar à privação (PNUD, 2006).

Semelhante à dimensão de Portugal, o Delta do Níger tem uma população de 33 milhões de pessoas, e é conhecido como uma das regiões da África com maior densidade populacional. Mesmo sendo uma das regiões mais ricas da Nigéria devido aos seus recursos, permanece pobre e insegura. O desenvolvimento e estabilidade da região são essenciais, uma vez que grande parte das receitas do governo deriva desta zona. Neste sentido, devido ao seu valor estratégico é fundamental a prática de ações que visem o seu desenvolvimento e a melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes.

O início da guerra civil da Nigéria, em 1967, conhecida como Guerra de Biafra, iniciada seis anos depois da sua independência, culminou com a morte de cerca de meio milhão de pessoas em 1970. Por isso, apesar da descoberta de reservas de petróleo nos anos cinquenta, a sua exploração e comercialização só viria a ser significativa a partir de 1970. Contudo, os efeitos da sua extração têm sido desastrosos para a população, nomeadamente, na degradação do meio ambiental. Estima-se que nos últimos 50 anos cerca de 1.5 milhões de toneladas de petróleo tenham sido derramados, e conseqüentemente poluído as vias aquáticas, eliminado assim a indústria pesqueira que representa a principal fonte de rendimento da população (CAMPBELL, 2011).

Conforme citado anteriormente, a *United States Agency for International Development* considera esta região como ingovernável, devido à complexidade dos problemas existentes e à incapacidade do Estado nigeriano em resolvê-los. A má distribuição das receitas do petróleo, a corrupção, a falta de desenvolvimento na região e a degradação ambiental têm despertado o sentimento de revolta entre a população local. (HAZEN e HORNER, 2007).

A crise no Delta do Níger pode ser entendida, assim, com base em duas premissas convergentes: a primeira pela negligência, sentida pela população, do governo federal em empenhar-se no equacionamento dos problemas específicos da região e no seu desenvolvimento; a segunda pelo sentimento de que a monopolização e a distribuição de grande parte das receitas petrolíferas produzidas na região se faz de forma injusta, prejudicando os seus interesses essenciais. A população torna-se cada vez mais disposta a combater o Estado (UZODIKE e ISIKE, 2009).

A pirataria na Nigéria é caracterizada pelo roubo de petróleo que ocorre essencialmente na região do Delta do Níger, onde o petróleo é extraído. Uma pesquisa realizada em 2008 divulgou que a região é composta por cerca de 606 campos de petróleo e gás, 5.284 poços, 7 mil quilômetros de oleodutos e 10 terminais de exportação. (ALEMIKA, 2013).

A região do Delta do Níger tem testemunhado o surgimento de inúmeros bandos armados ao longo das últimas décadas. No entanto, são poucos aqueles que têm dimensão suficiente para alterar a dinâmica da região. O mais conhecido e ativo grupo é o do Movimento para a Emancipação do Delta do Níger (MEND). Porém existem outros como a Coligação para a Ação Militante no Delta do Níger, o Conselho Conjunto Revolucionário, ou a Força Voluntária dos Povos do Delta do Níger. (HAZEN e HORNER, 2007).

O MEND surgiu em 2005 e é atualmente um dos grupos de militantes mais dominantes na luta contra o governo nigeriano. O seu objetivo centra-se na defesa dos interesses da comunidade local, especialmente por uma distribuição justa das receitas do petróleo na região e contra os problemas sociais (ALI, 2015).

A intensificação da pirataria na última década está principalmente relacionada com o aumento das atividades das milícias na região do Delta do Níger. Neste sentido, de forma a travar as suas atividades, o governo nigeriano entrou em negociações com o grupo MEND, resultando na proclamação de uma anistia em 2009. Esta iniciativa contribuiu em parte para a redução do número de casos de pirataria em 2010. (ONUOHA, 2013).

Este não é o único fator a estimular a violência. Os conflitos na região do Delta do Níger são também desencadeados pela injustiça na distribuição das rendas provenientes do setor petrolífero, sendo uma das causas principais às políticas relativas ao petróleo. A região

produz mais de 90% do petróleo e gás do país, e, no entanto, a maior parte da população encontra-se na pobreza, sendo também uma das regiões mais pobres dentro da federação. Cabe salientar que 90% das exportações provêm do petróleo e do gás, representando 40% do PIB e 84% das receitas do governo. A região, particularmente afetada e onde o aparecimento da violência tem ocorrido em grande escala, assistiu ao aparecimento de diversos grupos de milícias, em que as suas ações têm como alvo a indústria petrolífera. Alguns desses grupos, como o *Niger Delta People's Volunteer Force* (NDPVF), *Movement for the Emancipation of The Niger Delta* (MEND) e *Niger Delta People's Salvation Front* (NDPSF) têm conduzido estes ataques. (IBABA e IKELEGBE, 2010).

Esses grupos existem em todos os Estados do Delta do Níger, no entanto, o MEND é um dos grupos predominantes da região. Composto, em sua maioria, por jovens desempregados e organizados por comandos com formação militar, tem utilizado táticas de guerrilha nas principais cidades petrolíferas de Port Harcourt e Warri. É provável que a pirataria e os grupos de milicianos estejam diretamente ligados. As milícias tornam-se piratas, assim como estas usam a pirataria de forma a mobilizar recursos para sustentar os conflitos ou para enriquecimento pessoal dos seus membros. A pirataria prosperou devido à perda de controle, falta de disciplina e perda do foco político entre os grupos de milícias. Esses grupos armados atacam os barcos e passageiros ao longo da costa e nas vias navegáveis. Normalmente, obstruem e bloqueiam o tráfego nas rotas fluviais, atacam e capturam os barcos, e fazem os passageiros reféns para posteriormente exigirem um resgate (IBABA e IKELEGBE, 2010).

O impacto das ações das milícias não é apenas econômico, mas também social e política, influenciando em grande medida a decadência da cidadania e o banditismo. Os jovens acabam por crescer no meio de uma cultura criminal, de agressividade, violenta, desordenada e sem lei. Eles também são o principal segmento da composição destes grupos, que perante a conscientização da situação de desigualdade na distribuição, acabam por se juntar aos grupos.

A violência tornou-se ciclo vicioso, onde as companhias petrolíferas e os governos asseguram a acumulação da sua riqueza, através da utilização dos grupos de milicianos para proteger as instalações em troca de compensações monetárias, proporcionando assim meios para a aquisição de armas, e a conseqüente violência. Os governos da região pagam significativas quantias aos grupos de milícias, para evitar ataques às instalações petrolíferas e assim garantir a continuidade da produção. O governo do Estado de Rivers pagava aos

militantes do grupo NDPVF o valor de 100 milhões de nairas por mês para evitar ataques (IBABA e IKELEGBE, 2010).

Em 2008, foram criados comitês técnicos com o objetivo de impulsionar o desenvolvimento e criar uma estratégia para abordar os problemas da região do Delta do Niger, mas até o momento não foram eficazes em criar soluções (ICG, 2015).

### 3.3.2 O Grupo Terrorista Boko Haram.

O termo Boko Haram é a designação dada à organização terrorista nigeriana *Jama'atu Ahlis Sunna Lidda'awati Wal-Jihad* ou “pessoas comprometidas com a propagação dos ensinamentos do Profeta e da Jihad”. Pode ser traduzido coloquialmente como “a educação ocidental é proibida”, pela rejeição do ensino secular e da civilização ocidental. A ideologia do Boko Haram está envolta pela tradição “wahabista” ou “salafista” do Islamismo, sendo uma das variantes do Islamismo radical que emergiu no Norte da Nigéria. Contudo, as suas crenças e ideias vão muito além da religião. O Boko Haram é um sintoma de décadas de um governo falhado e de delinquência de elites que conduziu ao caos social (CFR, 2013). Esse grupo foi fundado em 2002, por Mohammed Yusuf, e propagou-se em Maiduguri, cidade situada no nordeste do país, que durante muitos anos foi o centro de ensino do islã. Com o objetivo de estabelecer um Estado islâmico nas províncias territoriais, na região norte da Nigéria, a lei islâmica, regido pela “Sharia”<sup>10</sup>, aparece como alternativa ao modelo fracassado do governo e como forma de combate à corrupção e injustiça social (ANYADIKE, 2015).

Assim como os demais grupos fundamentalistas que foram inspirados por escolas dos primórdios do surgimento e desenvolvimento do Islã, o grupo Boko Haram também foi influenciado na sua radical ideologia religiosa pelo salafismo, que surgiu no século XIX como resistência à influência iluminista europeia no mundo islâmico, tratando-se de uma linha de pensamento que defende adesão e observância literal à rigorosa doutrina islâmica. (PALADINI, 2014).

A história da Nigéria não só compreende uma grande complexidade étnica e demográfica, composta por mais de cem grupos étnicos, com grandes rivalidades e diversidade religiosa. A negligência dos seus problemas de raiz, nomeadamente, a pobreza, o

---

<sup>10</sup> A Sharia representa o corpo da lei religiosa islâmica. O termo significa "caminho para a fonte" ou "rota para a fonte de água", e é a estrutura legal dentro da qual os aspectos públicos e privados da vida do adepto do Islamismo são regulados, tanto para aqueles que vivem sob um sistema legal baseado na fiqh (os princípios islâmicos da jurisprudência) quanto para os muçulmanos que vivem fora do seu domínio. A Sharia lida com diversos aspectos da vida cotidiana, bem como a política, a economia, os bancos, os negócios, os contratos, a família, a sexualidade, a higiene e as questões sociais (CIERCO e BELO, 2016).

desemprego jovem, a falta de serviços básicos e infraestruturas adequadas, a poluição ambiental e a partilha das receitas do petróleo são algumas das causas primárias dos conflitos existentes. Os conflitos religiosos são uma parte importante dos problemas da Nigéria. Se por um lado, na região leste do país a supremacia do cristianismo não permitiu a ameaça do radicalismo islâmico, a oeste as duas religiões conseguiram coexistir pacificamente, ao contrário do norte, que era completamente oposto à expansão do cristianismo (ICG, 2010).

A região norte, constituída por numerosos grupos étnicos e comunidades religiosas, na sua maioria muçulmana, é composta por três grupos predominantes: Hausa, Fulani e Kanuri. Constituída também por imigrantes cristãos originários do sul, o norte foi moldado pelas constantes migrações e transações comerciais, é palco de conflitos entre muçulmanos e cristãos como também da expansão do islã, que marcou fortemente a região. A introdução do islã teve um papel fundamental no desenvolvimento histórico e cultural desta região. Numa primeira fase, foi admitido de uma forma pacífica pelos comerciantes do mundo árabe e do Norte de África, entre o século XI e XVII, sobretudo através das trocas comerciais, e posteriormente com o impacto da criação do Califado de Sokoto.

No início do século XIX assistiu assim ao apogeu da influência muçulmana devido à fundação do primeiro califado fundado pelo xeque Osman da Fodio, que viria a ser um dos mais poderosos e influentes impérios até à colonização europeia. O califado composto por emirados autônomos eram caracterizados pela segurança das suas rotas de transporte e riqueza das suas cidades. No início do século XX, o governo britânico controlou a região sul do país, expandindo o seu protetorado até ao norte. A comunidade muçulmana, especialmente ao norte, era hostil à conquista britânica, pois temiam a perda de poder naquela região. Mesmo com a resistência contra o colonialismo, o Califado de Sokoto foi conquistado em 1903 e controlado por meio de administração indireta<sup>11</sup>. Após a conquista, o islã consolidou-se e expandiu-se por várias áreas, através do desenvolvimento das comunicações e estradas, que permitiam que os missionários viajassem e o difundissem. Após a independência em 1960, a transformação econômica que se verificou em 1970 teve um grande impacto especialmente nos Estados do norte, onde os indicadores sociais são os piores do país. A falta de emprego e os baixos indicadores de educação comprometeram assim o futuro dos jovens. Segundo o governador do Banco Central da Nigéria, Chukwuma Soludo, o norte do país é caracterizado pelos maiores níveis de pobreza (ICG, 2010).

---

<sup>11</sup> Era um modo do exercício do poder dos britânicos e dos franceses que existia na África Subsaariana. Na administração indireta na Nigéria havia um governo único, onde o líder (chefe) africano tinha deveres bem definidos e posição reconhecida, equivalentes a das autoridades britânicas (BOAHEN, 2010).

A Nigéria pode ser dividida em duas regiões, a Norte de maioria Islâmica e a Sul de maioria Cristã. Estima-se que mais de 70% da população nigeriana vive em pobreza, sendo o norte do país, o centro do poder e principal região de atuação do Boko Haram. A complexidade dos problemas na região norte da Nigéria não se limitava aos seus conflitos religiosos, mas também a um conjunto de fatores econômicos e políticos, que se traduzem na incapacidade de criar condições e infraestruturas básicas nas áreas da saúde, educação e segurança, para assegurar boas condições de vida à população. Após o regime político de governos militares, entre as décadas de 1970 e 1990, a Nigéria retornou, em 1999, ao governo civil em circunstâncias precárias. O Estado não conseguia dar resposta às necessidades do país, apresentando níveis de pobreza piores, quando comparados com a era colonial. Esta incapacidade do governo traduz-se no aumento de grupos separatistas, milícias étnicas e movimentos religiosos. É neste contexto, de dificuldades econômicas que se deu o aumento das desigualdades e frustração social, que muitos jovens decidiam juntar-se a grupos étnicos e religiosos, como forma de garantia de um sentimento de segurança. Onde outrora existiam movimentos sociais reformistas, que lutavam contra a classe governamental responsável pela pobreza, hoje a oposição ao governo é apoiada na religião. Foi neste cenário que surge o grupo terrorista Boko Haram, um dos movimentos fundamentalistas que se ergueram na região norte (ICG, 2014).

Esse grupo que no início do novo milênio emergiu como “Nigerian Taliban”, mais tarde ressurgiu como Boko Haram e rapidamente foi ganhando apoio, principalmente junto dos jovens desempregados, e adotando ações violentas contra as autoridades militares nigerianas. Em 2009, ocorreu um dos mais agressivos confrontos entre o Boko Haram e essas autoridades, acabando na morte de centenas de membros do grupo, incluindo o seu fundador. Um ano mais tarde, o grupo surgiu ainda mais agressivo levando uma série de ataques não só contra as autoridades governamentais, infraestruturas e pessoas que trabalhavam para o governo, mas também a bares, hospitais, escolas e igrejas (ICG, 2014).

Existe uma distinção entre o início do Boko Haram e a violência extrema do movimento a partir da liderança do sucessor de Mohammed Yusuf, Abubakar Shekau, um cabo-de-guerra com mais instintos assassinos do que instrução, que acompanhou o movimento jihadista mundial. Segundo a UNICEF, mais de 17 mil pessoas, na maioria mulçumana, já foram vítimas na Nigéria e nos países fronteiriços, e já levaram ao deslocamento de mais de dois milhões de pessoas. Caracterizado por ser um grupo disperso e sem uma hierarquia definida, torna-se difícil a sua eliminação por completo (ANYADIKE, 2015).

A solução para esta problemática passa por uma reforma política, e acima de tudo pelo investimento no desenvolvimento da região. É necessário um governo mais ativo no apoio aos seus cidadãos e na eliminação dos problemas estruturais do país, pois de outra forma o problema está longe de acabar. Confrontados com a fragilidade governamental do país, os jovens se juntam ao grupo Boko Haram com a intenção de criar um Estado islâmico, pois acreditam que só desta forma é possível resolver os problemas da sociedade, nomeadamente, a corrupção e a má governação, que resultam do fraco desenvolvimento e das más práticas económicas. Segundo o porta-voz do grupo, Abu Qaqa, o objetivo é desestabilizar a Nigéria e implementar a *Sharia*, tal como aconteceu no período pré-colonial. Ao longo dos anos o grupo tornou-se mais violento e destrutivo, bem como as suas táticas mais sofisticadas. Os primeiros ataques baseados eram tiroteios, posteriormente passaram a usar explosivos. Tornaram-se especialistas no fabrico de bombas capazes de destruir veículos blindados. As suas táticas, semelhantes à Al-Qaeda, são resultado das ligações com grupos islâmicos estrangeiros, como a Al-Qaeda do Magrebe islâmico ou a Al-Shabaab na Somália. (ICG, 2014).

Em 2015, como exemplo da violência desse grupo terrorista, uma menina de 10 anos explodiu uma bomba no mercado na cidade de Maiduguri, no Estado de Borno, resultando em 20 mortes. A recorrência ao uso de crianças como bombas humanas tem aumentado (BLAIR, 2015).

Segundo a UNICEF, um em cada cinco ataques suicidas são efetuados por crianças na Nigéria. As estatísticas de ONU referem-se que em 2014 foram utilizadas quatro crianças neste tipo de ataques, enquanto em 2015 o número aumentou onze vezes, contabilizando um total de 44 ataques suicidas. (REIS, 2016).

Outra consequência da insurgência do Boko Haram, e que afeta em grande medida o sector educativo, e consequentemente o futuro da região, são os ataques constantes às escolas leigas. Segundo a *Action Aid* Nigeria, até Fevereiro de 2013 tinham sido destruídas mais de 200 escolas no Estado de Yobe e mais de 800 salas de aula no Estado de Borno. Em 2014 foi levado a cabo um dos maiores ataques contra as escolas, em que militantes do grupo islamita raptaram mais de duzentas alunas na cidade de Chibok, no Estado do Borno (HASSAN, 2014).

Os ataques a igrejas cristãs e o objetivo assumido de querer estabelecer um Estado islâmico, tem também despertado a fúria de outros grupos, nomeadamente, o grupo do Movimento para a Emancipação do Delta do Níger, que ameaçou atacar mesquitas que passassem mensagens de ódio contra os cristãos. Num país já muito fragmentado etnicamente

e religiosamente, estes incidentes deterioraram, em longo prazo, o caminho para a estabilidade e unidade nacional. Segundo as palavras do general Martin Luther Agwai, “nunca poderemos resolver qualquer um destes problemas com soluções militares” (ICG, 2014).

Como citado anteriormente, torna-se claro que nos anos que se sucederam à independência, nenhum governo conseguiu implementar com sucesso uma estratégia de coesão nacional. Os problemas do país estão associados à complexa ligação entre o governo, a corrupção, a pobreza, a violência, ao extremismo religioso e a diversidade étnica. O problema do desenvolvimento da Nigéria tem como causa principal a pobreza, resultado da má governança e de instituições fracas, incapazes de controlar a violência e realizar políticas públicas de qualidade. A política, usada como via para o enriquecimento, está diretamente ligada à corrupção e associada a exploração dos recursos e à má distribuição das suas receitas, o que leva a população a desacreditar na sua capacidade de estabelecer justiça e bem-estar.

Segundo Fukuyama, o Estado nigeriano não é apenas fraco em capacidade técnica e em capacidade de zelar pelo cumprimento da lei de forma impessoal e transparente. Também é fraco no sentido moral: tem um déficit de legitimidade. Existe pouca lealdade a uma nação chamada Nigéria, sobreposta à lealdade, à região, ao grupo étnico ou à comunidade religiosa. Os conflitos decorrem da fragilidade das instituições. Se um país tiver instituições políticas legítimas, fortes e eficazes, a descoberta de diamantes ou petróleo no seu território não levará grupos rebeldes a tentar pilhá-los nem potências estrangeiras a tentar interferir na sua exploração. (FUKUYAMA, 2015).

### 3.4 A Importância Econômica da Nigéria.

Existem três fases na exploração pré-colonial do petróleo na Nigéria. A primeira delas corresponde aos primórdios da busca e exploração de petróleo no país, correspondendo ao início do século XX. A segunda é o curto período após a Primeira Guerra Mundial, quando duas companhias de petróleo, a *Nigerian Betumen Corporation* e a *British Colonial Petroleum Company* mostraram interesse nas possibilidades do petróleo da Nigéria (1918 – 1923). Em 1936, no terceiro período é definido pelo retorno da empresa *D’Arcy Oil Exploration Company*, o que acarretou na descoberta de petróleo em quantidades comerciais no ano de 1956, e o começo da produção comercial e exportação em 1958. A exploração de petróleo na Nigéria é conhecida, mas antes da década de 1950 foi quando de fato o petróleo ganhou importância para a economia nigeriana e até mesmo mundial (STEYN, 2009).

O ano de 1958 foi escolhido, devido ao fato de que foi quando o primeiro navio com petróleo nigeriano chega ao porto de Roterdã. Cabe lembrar que a Nigéria tornou-se independente em 1960, dividindo o território em quatro regiões com relativa autonomia – Norte, Leste, Oeste e Meio-Oeste. Em 1967, teve o início da Guerra de Biafra, e a questão do petróleo foi colocada no epicentro nacional nigeriano. Em maio de 1967 o Governo da região Leste descontente com os rumos da política nacional resolve se separar e proclama um novo país, a República de Biafra. A guerra civil começa em julho do mesmo ano e mostra uma divisão muito clara da luta dos ibos cristianizados contra os muçulmanos do Norte, o que provoca a simpatia de parte dos países ocidentais. Os países do entorno, contudo, apoiaram a causa do governo central preocupados com o exemplo que essa instabilidade poderia ocasionar em seus respectivos países. Apesar da Guerra de Biafra não ter sido a primeira revolta com conotações étnicas em que o petróleo era um dos elementos fundamentais, é nela que esse fator é elevado a sua maior importância. Isso que dizer que durante e depois da guerra o petróleo teve papel fundamental. O *Petroleum Decree*<sup>12</sup> editado pelo Governo Federal colocava todo o petróleo existente sob o domínio da esfera federal. É nesse cenário problemático da guerra que foram criados e reforçados artifícios legais para que as populações locais, governos estaduais e comunidades passassem a ter seus direitos aos recursos petrolíferos de suas terras negados. (FEÁNS, 2010).

Em 1974, após a guerra civil, a Nigéria tornou-se o sexto maior produtor de petróleo do mundo, e passou a ser o segundo maior fornecedor dos Estados Unidos da América, depois da Arábia Saudita. No mesmo ano, 82% das receitas do governo provinham da indústria do petróleo, tornando a economia da nigeriana dependente desta fonte. Entre 1970 e 1983 a Nigéria teve um período de crescimento econômico. No entanto, a riqueza gerada pelos recursos petrolíferos não contribuiu para o desenvolvimento do país, beneficiando apenas aqueles diretamente ligados ao poder governamental, enquanto a maioria dos nigerianos continuava na pobreza. As transformações econômicas tiveram um grande impacto nas regiões do país. O petróleo passou a ser o principal motor da economia nigeriana, levou à negligência de setores antes considerados essenciais para o equilíbrio e diversificação da economia. Com a decadência da agricultura, a Nigéria tornou-se mais dependente da

---

<sup>12</sup> É um ato governamental que prevê a exploração de petróleo a partir de águas territoriais e a plataforma continental da Nigéria e que confere a propriedade e todas as receitas *onshore* e *offshore* de recursos petrolíferos no governo federal. Está organizado em cinco seções: licenças de exploração de petróleo, licenças de prospecção de petróleo e licenças de mineração de petróleo; Direitos da Pré-Emissão; Revogações; e provisões de transição e poupança (NRGI, 2010).

importação de artigos alimentares, por exemplo, do óleo de palma ou do amendoim. (FALOLA e HEATON, 2008).

Com grandes consequências a nível social, o declive da produção de algodão obrigou ao encerramento da produção em grande escala deste setor. O declínio das atividades econômicas rurais também contribuiu para o deslocamento da população para as áreas urbanas à procura de novas oportunidades. Desta forma, as más práticas econômicas, que levaram ao encerramento de fábricas e o consequente aumento do desemprego e das importações, conduziram ao aumento dos preços contribuindo ainda mais para o crescimento do índice de pobreza da Nigéria. (ICG, 2014).

No Golfo da Guiné, a Nigéria é um dos países que se destaca em termos político-econômicos e de reservas de hidrocarbonetos, e de acordo com o Guia de Negócios do Departamento de Promoção Comercial e Investimentos do Ministério das Relações Exteriores (2013):

O setor industrial é dominado pela crescente importância do segmento de hidrocarbonetos. A Nigéria tem as maiores reservas de petróleo e gás da África (37,2 bilhões de barris e 137 trilhões de metros cúbicos, respectivamente). O setor agrega cerca de 40% do PIB, responde por aproximadamente 80% dos ingressos fiscais e por 95% da receita de exportações. A Nigéria é o maior fornecedor de petróleo para o Brasil, com exportações de aproximadamente US\$ 8 bilhões em 2012 (MRE, 2013).

### 3.5 Conclusões Parciais.

Ao longo dessa pesquisa conclui-se pelo caráter político, econômico e social da pirataria. Afirmamos que não se trata apenas de um fenômeno exclusivamente marítimo, mas sim um evento com causas ligadas a exclusão social, acesso a serviços, bens e direitos, falta de governança, ou má governança, entre outros fatores.

O processo da colonização europeia que ocorreu antes do século XX foi determinante para perceber a formação da Nigéria, das suas instituições políticas e atividades comerciais. Como apresentado em páginas anteriores, esse Estado representa um país com baixo nível de coesão social ou existência prévia, cujos limites foram definidos por entidades externas, consequência da competitividade entre potências europeias. Além do crescimento populacional, é também um país com diversidade étnica, e dividido entre religiões expressas numa base territorial. Entre o norte predominantemente muçulmano, e o sul cristão, acrescenta-se uma desconfiança mútua que tem raízes históricas (ONU, 2015).

As diferenças da região norte, numa persistente violência assumida pela organização islâmica fundamentalista Boko Haram, e a sul, na região do Delta do Níger, área de maior

densidade populacional, apresentam antecedentes graves de violência. Ao norte, a ação terrorista tem se espalhado em repetidos ataques e ações de rapto de populares, produzindo uma instabilidade que não tem sido possível controlar. Ao sul, a região considerada uma zona da Nigéria como subdesenvolvida, instável e propensa a conflitos, está ligada ao grupo armado mais conhecido, o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger, que refletindo o mal-estar social, tem conduzido ações criminosas de pirataria.

A partir da independência da Nigéria, com um rápido crescimento populacional e um aumento de necessidades básicas, depara-se ainda com problemas devido à má distribuição de riqueza de reservas de petróleo, gás natural e minerais. Pois, a sua fonte primária de riqueza produz benefícios fora do país, mas danos insustentáveis no local. No Delta do Níger, onde a população mais cresce e onde a poluição impede a agricultura local e a pesca artesanal existe um sentimento facilmente explorável de injustiça, pois a população da zona detentora da maior parte da produção da riqueza não usufrui equitativamente dos seus benefícios. A que se junta um empobrecimento crescente e generalizado das camadas mais populosas e o sentimento de corrupção nas elites nacionais.

As diversas crises, a debilidade econômica devido à dependência das exportações de petróleo, e a incapacidade do poder central têm um reflexo multiplicador quer na intensificação do terrorismo jihadista a norte, quer no agravar da situação no Delta do Níger, e consequentemente no crescimento das atividades ilícitas, como a pirataria.

O agravamento da situação político-econômica e social na Nigéria tem tido um grande impacto no equilíbrio do país, onde se torna evidente a necessidade de apoio de atores externos para resolver questões insuperáveis internamente, como, a poluição resultante da exploração petrolífera, ou a aquisição e comercialização internacional de petróleo roubado.

A Nigéria vive assim oprimida entre uma rebelião persistente de raiz étnica e a ação de um grupo terrorista religioso de natureza radical, com ligações globais, a que se soma uma debilidade governativa e o crime organizado.

#### 4 A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

Neste último capítulo serão apresentados aspectos sobre a segurança marítima no Golfo da Guiné, bem como a presença de Estados e atores estrangeiros e os regionais, e as cooperações para prover a segurança nessa região.

Antes do assunto a ser analisado, faremos breves esclarecimentos conceituais sobre o termo securitização, visto que o mesmo é utilizado comumente com outros significados.

O primeiro deles aborda a securitização associada ao instituto do seguro, a fim de mitigar o dano sofrido pelo lesado. Com este significado a securitização está diretamente relacionada ao problema do risco nas relações humanas, onde uma das partes se obriga a indenizar a outra, em caso da ocorrência de determinados acontecimentos danosos que reflitam negativa e diretamente sobre as pessoas e o patrimônio, em troca do recebimento de um prêmio de seguro (GOUVEIA, 2011).

Já no sistema financeiro, securitizar é transformar ativos sem liquidez em títulos mobiliários líquidos para serem negociados. Ou seja, é uma prática financeira que consiste em agrupar vários tipos de ativos financeiros, notadamente títulos de crédito, tais como: faturas emitidas e ainda não pagas, dívidas referentes a empréstimos e outros, convertendo-os em títulos negociáveis no mercado de capitais. Assim, os riscos associados a esses títulos são transferidos para os investidores que os compram.

Para este estudo, será considerado o conceito de securitização apresentado por Buzan, Waeber e Wilde. Para esses autores, a securitização é “o uso da retórica da ameaça existencial com o objetivo de levar um assunto para fora das condições da política normal”. Eles consideram que “toda a ameaça é socialmente construída por meio de discurso de atores significativos na esfera da segurança internacional, passando pela aceitação do público”, e que, “medidas de emergência, de procedimentos políticos extraordinários e eventualmente o uso da força, podem ser justificadas pela presença de uma ameaça existencial, mesmo que necessariamente ela não exista” (BUZAN et al., 1998).

Segundo esse conceito, pode-se dizer que securitizar determinado assunto é associá-lo a problemas de segurança que afetam a comunidade internacional, abrindo espaço para a adoção de medidas que extrapolem a normalidade, podendo servir de pretexto para não se observar preceitos universais consagrados pelo Direito Internacional, como a soberania dos Estados, o princípio de autodeterminação dos povos e os direitos humanos, com o argumento do bem comum da humanidade. Infere-se, então, que a securitização pode servir de

instrumento para sustentar possíveis interferências de atores de peso nas relações internacionais, em determinados assuntos, segundo seus interesses.

Os conflitos no Oriente Médio, agravados pelas ações estadunidenses e seus aliados após 11 de setembro de 2001, fortaleceram os mercados fornecedores de petróleo fora dessa região. Em decorrência disso, a África tem se destacado como supridora de recursos minerais, notadamente petróleo, para as potências industriais, em decorrência da abundância desses recursos, da proximidade dos principais centros de consumo, localizados nos EUA e na Europa, e da relativa facilidade de controle dos fluxos de petróleo no Atlântico Sul (PENHA, 2011).

Considerando-se, por um lado, os interesses das grandes potências na busca por novas fontes de petróleo e gás, evitando os exportadores tradicionais do Oriente Médio, e, por outro, a pirataria e roubo armado contra navios petroleiros no Golfo da Guiné, percebe-se que um processo de securitização da pirataria no Golfo da Guiné pode se tornar uma oportunidade para essas potências legitimarem possíveis interferências naquela região.

Conclui-se que a securitização da pirataria e do roubo armado contra navios pode resultar na violação da soberania dos Estados mais vulneráveis, em nome da defesa dos interesses do comércio internacional marítimo, bem como, pode servir de fundamentação para potencial intervencionismo pelas grandes potências.

São vários os países que contribuem com iniciativas para fazer face aos desafios da segurança marítima na região do Golfo da Guiné. Ao longo dos anos, países como os EUA, a França, o Reino Unido e a China têm ajudado com a disponibilização de recursos financeiros, materiais ou logísticos para os países da região. Destacaremos os EUA e a França pelas contribuições e presença contínua na área do GoG.

#### 4.1 A presença de Potências Estrangeiras no Golfo da Guiné.

O interesse dos EUA no Golfo da Guiné aumentou significativamente devido à vontade de diversificar suas fontes de fornecimento de energia de forma a diminuir a dependência do Médio Oriente (NODLAND, 2010). A Nigéria é o quinto maior fornecedor de petróleo dos EUA. A importância da África é refletida na estratégia de segurança nacional do governo Bush em 2002 do qual se destacava a necessidade de uma abordagem estratégica mais focada no continente. Mais tarde, em 2006, acabou por destacar a África como uma “prioridade máxima”. O seu interesse era principalmente pela importância dos recursos

energéticos e a crescente preocupação em relação ao extremismo violento, e às ameaças presentes em áreas não-governadas, como a pirataria marítima e o tráfico ilícito.

Neste sentido, a crescente importância estratégica de África para os EUA levou à criação em 2007 de um comando de combate unificado, o U. S. AFRICOM, com o objetivo de proteger e defender os interesses americanos em África através da solidificação e desenvolvimento das capacidades defensivas dos Estados africanos e as suas organizações. (PLOCH, 2011).

O projeto visa garantir a estabilidade e a segurança marítima a longo prazo, e assim contribuir para a estabilidade do fornecimento de petróleo africano para os EUA. Tem como principais objetivos melhorar a segurança dos portos dos países do Golfo da Guiné, incrementar o controlo das áreas do litoral, promover a segurança coletiva e de cooperação marítima, estabelecer uma rede de comunicações e controlo dos navios e as suas movimentações. E exercer um controle particular e mais direto em Angola e na Nigéria. (ALMEIDA e BERNARDINO, 2013).

A operacionalização da estratégia para África por intermédio do U.S. AFRICOM foca-se essencialmente na assistência aos países africanos em treino militar e no fornecimento de equipamentos, de forma a melhorar a sua capacidade naval e assim poderem desenvolver as suas competências para evitar os ataques, ou responder-lhes de forma rápida e eficaz (ICG, 2012).

A atuação dos EUA tem dado grande visibilidade aos problemas de segurança marítima no Golfo da Guiné. Em 2007, sob a alçada da U.S AFRICOM lançaram um programa de assistência naval, a Estação da Parceria de África, uma plataforma para reforçar a capacidade e realizar exercícios conjuntos. As suas linhas de ação para incrementar a segurança marítima são baseadas em quatro pilares: (1) desenvolver a sensibilização e conhecimento do domínio marítimo, (2) apoiar a formação das forças de segurança africanas, (3) construir infra-estruturas marítimas, (4) desenvolver capacidades de resposta ao fomentar a integração regional (OBP, 2016).

Assim, os EUA passaram a ter uma presença permanente no Golfo da Guiné. Os seus esforços têm culminado com a implementação de vários projetos. Desde 2010 que é organizado o “Obangame Express”, um exercício anual que visa desenvolver a cooperação entre as várias nações e fortalecer da segurança marítima através do treino das marinhas regionais. Para além da participação de vários Estados regionais, outros países como, Bélgica, Brasil, Dinamarca, França, Alemanha, Noruega, Portugal, Espanha, Turquia e Reino Unido participaram deste exercício (JACOBSEN e NORDBY, 2015).

Em 2012, desenvolveu-se um exercício marítimo regional designado de “Saharan Express”, destinado a reforçar os Estados regionais na sua capacidade de monitorizar as suas águas jurisdicionais e a Zona Económica Exclusiva (UKEJE e ELA, 2013).

Desde 1990 que a França tem participado ativamente com operações marítimas por meio do seu programa “Operation Corymbe”, que consiste na permanência da presença marítima francesa na região e assim garantir a proteção dos seus interesses económicos. Este Programa que se dirige ao fortalecimento da cooperação com os vários Estados do Golfo da Guiné e a garantir a segurança marítima, é também utilizado para conduzir exercícios marítimos na região e como força de reserva em caso de uma crise na região.

A França tem direcionado parte de sua assistência bilateral para suas ex-colônias por intermédio da cooperação e aconselhamento aos chefes militares e do patrulhamento das águas internacionais adjacentes às águas jurisdicionais desses países. Em 2011 iniciou o Programa Africano do fortalecimento da Manutenção da Paz, um projeto de três anos que visou ajudar o Benim, o Togo e o Gana a desenvolver uma estratégia de segurança marítima nacional, a treinar civis e exércitos e a melhorar a coordenação entre os três países. Mais tarde o programa foi alargado para incluir a Nigéria, a Costa do Marfim e a Guiné. A França procura assim fortalecer a soberania dos Estados da região através do desenvolvimento das suas capacidades na área de segurança marítima e promover a cooperação regional no combate aos problemas marítimos (JACOBSEN e NORDBY, 2015; UKEJE e ELA, 2013).

#### 4.2 A Cooperação para a Segurança Marítima na Área do Golfo da Guiné.

Além do interesse, das várias potências envolvidas nos negócios ligados ao petróleo, por iniciativa das organizações internacionais, foram criadas ferramentas de combate à pirataria, e uma série de instituições regionais dedicadas ao fomento do crescimento económico e na implementação de programas relacionados à segurança da região do Golfo da Guiné.

##### 4.2.1 A União Africana e a Estratégia Marítima Integrada.

Em 2002, foi criada a União Africana (UA), em substituição à Organização da Unidade Africana, com a finalidade de promover a paz, cooperação e desenvolvimento entre os países do continente africano. Em 2004, foi criado o Conselho de Paz e Segurança da União Africana concebido para atuar diante de circunstâncias graves nos países-membros – tais como crimes de guerra, genocídio ou crimes contra a humanidade. A disposição de

intervir em tais situações é, em si, outro elemento inovador da organização. A vertente econômica da União Africana, a Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (NEPAD), tem privilegiado projetos de cooperação internacional nos quais o conceito de "parceria" se sobreponha ao da "assistência", com vistas a fomentar efetivo desenvolvimento no continente. Esse é outro exemplo do empenho africano, estimulado pela UA, de engajar-se ativamente na solução dos problemas que afetam a região. A União Africana tem contribuído de maneira significativa para a evolução institucional do continente, passando a capitanear e forjar um novo perfil para a África, caracterizado, sobretudo, pela cooperação, modernização das instituições políticas e das estruturas econômicas. As iniciativas da UA estão voltadas ao respeito aos direitos humanos, à abertura econômica e à transparência administrativa nos Estados-membros. A União Africana é ator de grande importância para a política externa brasileira, pois é um foro para articular e impulsionar iniciativas em várias áreas da política à economia, da agricultura ao desenvolvimento social. A abertura da Embaixada do Brasil em Adis Abeba, sede da União Africana, em 2005, refletiu o interesse brasileiro em acompanhar as atividades da organização. O Brasil tem sido convidado, desde então, a participar dos principais eventos da UA, na condição de observador (MRE, 2011).

A UA criou ferramentas para enfrentar os desafios marítimos e promover a segurança e o desenvolvimento sustentado, o que resultou na criação da Estratégia Marítima Integrada Africana 2050 (EMIA 2050). Completada em 2012, definiu planos, em longo prazo, de diversas ações que permitem alcançar os objetivos propostos pela UA. Com uma visão bem definida e objetivos específicos, a EMIA 2050 visa promover a criação de mais riqueza no domínio marítimo africano através da definição de um quadro de ações estratégicas para enfrentar as ameaças e vulnerabilidades marítimas, dado que o aumento da intensidade das atividades no mar está a potencializar cenários de insegurança, com repercussões na paz e segurança das populações, bem como na estabilidade econômica e política.

Verificou-se um grande aumento do comércio marítimo mundial nas últimas décadas, com um aumento de aproximadamente 90% do comércio mundial e dois terços dos fornecimentos de energia são realizados por via marítima. Desta forma, a área marítima oferece a todas as nações africanas, grandes oportunidades de desenvolvimento econômico e uma rede de rotas marítimas importantes para a sua segurança e prosperidade (UA, 2012).

Essa Estratégia Marítima evidencia não só a variedade de desafios para a segurança que os Estados africanos enfrentam, mas também a diversidade de oportunidades econômicas para o continente. Segundo esta abordagem, a UA reconhece a necessidade de investir na gestão dos assuntos e recursos marítimos e de criar melhor regulamentação, a partir de uma

gestão estratégica integrada que envolva todos os Estados membros da UA, organizações, comunidades locais e instituições e associações do sector marítimo.

A EMIA 2050 tem como objetivo principal fomentar as atividades econômicas na área marítima e por isso foi concebida como uma ferramenta orientada para enfrentar os atuais desafios na exploração de recursos marinhos vivos e não vivos da África. De acordo com os princípios e valores que inspiram a EMIA 2050, nomeadamente, a partilha de informação, comunicação, colaboração, cooperação, reforço da capacidade e coordenação, um dos objetivos estratégicos no âmbito concreto da segurança marítima passa pela criação da Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África (ZMECA). Assim, no plano das ações estratégicas espera-se que a criação da ZMECA dê garantias de segurança, uma vez que irá gerar esforços coletivos e reduzir os riscos de todas as ameaças transnacionais. Além disso, foram definidas outras iniciativas para promover a cooperação interagências e transnacional sobre a segurança e defesa marítima através, por exemplo, do aumento das operações conjuntas de vigilância regionais no mar; desenvolver Centros Marítimos Regionais Operacionais; e incentivar os Estados a desenvolver jurisdição para intervenções coordenadas, bem como reforçar sinergias estratégicas bilaterais, nomeadamente a adesão e ratificação pelos Estados das ferramentas marítimas internacionais (UA, 2012).

Pela primeira vez no continente africano se articulou um documento que inclui grande parte dos problemas relacionados com a segurança e proteção marítima, incluindo não só a pirataria como também outros desafios à segurança como a pesca ilegal e o terrorismo. A EMIA 2050 é vista como uma abordagem holística da qual integra toda a informação relevante para a segurança marítima, incluindo do ponto de vista operacional (ENGEL, 2014).

É importante referir que tal estratégia não integra completamente os vários desafios em terra, ignorando, por assim dizer, as causas que levam à situação atual de insegurança marítima na região do Golfo da Guiné. A EMIA 2050 terá fragilidade, já que o Plano de Ação não aborda questões como a má governança, a corrupção ou a marginalização da população. No entanto, apesar dessas lacunas apresentadas, a EMIA 2050, ao identificar os desafios de segurança marítima, e as oportunidades econômicas da área marítima, contribui para colocar a questão da segurança marítima na agenda dos Estados da África Ocidental (JACOBSEN e NORDBY, 2015).

#### 4.2.2 A Comissão do Golfo da Guiné.

A Comissão do Golfo da Guiné (CGG) foi fundada em 3 de Julho de 2001, em Libreville (Gabão), e tem como objetivo fundamental a promoção da estabilidade, paz e segurança da região do Golfo da Guiné.

A organização representa uma ferramenta de cooperação entre os Estados com vista a garantir a prevenção, gestão e resolução de conflitos regionais, tais como, a delimitação das fronteiras marítimas, a exploração econômica e comercial das riquezas naturais comuns aos Estados membros, comprometendo-se resolver os dissídios e as controvérsias amigavelmente (CGG, 2013).

Conscientes da importância da exploração sustentável para o desenvolvimento econômico e progresso social dos seus membros, expressam a vontade de cooperar e estabelecer relações harmoniosas com vista a defender os seus interesses e a desenvolver ações comuns, nomeadamente, na exploração racional e pacífica dos seus recursos e na proteção do seu meio ambiente. Neste sentido, para promover esses objetivos e desenvolver outras atividades acordaram em criar a Conferência dos Chefes de Estado e de Governo como órgão supremo da Comissão, do qual se reúne uma vez por ano (CGG, 2011).

Em suma, a CGG consiste numa organização sub-regional permanente de ação coletiva com a função a gerir as ameaças comuns da região, em especial no que se refere à segurança marítima da região. Desta forma, a CGG funciona como ligação entre instituições regionais já existentes, como a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEEAO) e a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) para o desenvolvimento de políticas comuns e de atividades dentro da região. A CGG está numa posição única para ter mecanismos de segurança marítima que podem cuidar de toda a região, caso seja decidido, adotado e estabelecido, pois, nenhum país da região é capaz de conceber ou implementar uma solução para os problemas de segurança marítima sozinho. A assistência dos parceiros regionais e da comunidade internacional será orientada para a melhora da situação de segurança na região (CHATAM HOUSE, 2012).

Em 2012, a Comissão adotou a Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança na região do Golfo da Guiné. A Conferência, realizada em Luanda, sob o lema “sem paz e segurança não há desenvolvimento”, teve como objetivo avaliar o estado da segurança marítima, como também da segurança global na região, destacando os fatores que a condicionam. Devido à crescente insegurança marítima e a prevalência dos conflitos armados em África, o propósito da Conferência contribuiu para projetar políticas e ações comuns de

modo a contribuir para a transformação da região do GoG. Assim, defendeu pela necessidade de trabalho em conjunto para desenvolver e implementar uma estratégia a longo prazo, tanto no mar como em terra, a nível das organizações regionais em colaboração com a UA e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul e as Nações Unidas. Na Declaração de Luanda constou ainda, a necessidade do desenvolvimento de ações específicas, como promover medidas legais internacionalmente contra a compra de petróleo bruto roubado e desenvolver legislação nacional que responsabilize criminalmente os responsáveis pelos atos ilegais, desenvolver políticas comuns para impedir a proliferação e tráfico de armas, bem como a gestão sustentável dos recursos, e ainda promover o fortalecimento da democracia e da boa governança dos Estados da região. Assim, a Declaração chamou atenção para os desafios e importância da coordenação entre as duas maiores instituições regionais, a CEEAC e a CEEAO. O compromisso regional assumido para enfrentar coletivamente os desafios e ameaças comuns, tem levado à conscientização da necessidade de uma ação coletiva e coordenada sob a orientação da Comissão do Golfo da Guiné, uma vez que esta pode contribuir significativamente para impulsionar a cooperação inter-regional em relação à segurança marítima (CGG, 2012).

#### 4.2.3 A Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC).

Os Estados da África Central reuniram-se de forma a tomarem medidas coletivas para combater a pirataria. Em nível regional a CEEAC é a que está mais desenvolvida em relação a ações de cooperação. Desde que a região do Golfo da Guiné se tornou num local com elevado risco de incidentes que ameaçam a segurança marítima, os países começaram lentamente a desenvolver respostas para evitar a crescente ameaça marítima. Porém, tem havido diferenças de opinião em relação às medidas tomadas pela África Central e Ocidental. A CEEAC tem agido com celeridade e eficiente que os Estados da região da África Ocidental (UKEJE e ELA, 2013).

Em 2008, a CEEAC desenvolveu uma Estratégia Integrada para a Segurança Marítima, que formulou um enquadramento regional comum para regulamentar as atividades marítimas ao largo da África Central (OSINOWO, 2015). A estratégia foi definida com base em seis princípios: gestão da informação; vigilância conjunta da área marítima; harmonização jurídica e das ações dos Estados no mar; autofinanciamento através de uma taxa comunitária; logística (aquisição de equipamento para utilização conjunta) e a institucionalização de uma conferência marítima periódica (ONU, 2012).

Em 2009, a CEEAC teve a iniciativa de criar, em Pointe-Noire, no Congo, o Centro de Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Central (CRESMAC). Ao mesmo tempo, foram criadas também três zonas marítimas (A, B e D)<sup>13</sup> na região central africana que abrangem a área desde Angola até às fronteiras marítimas da Nigéria e dos Camarões (UKEJE e ELA, 2013).

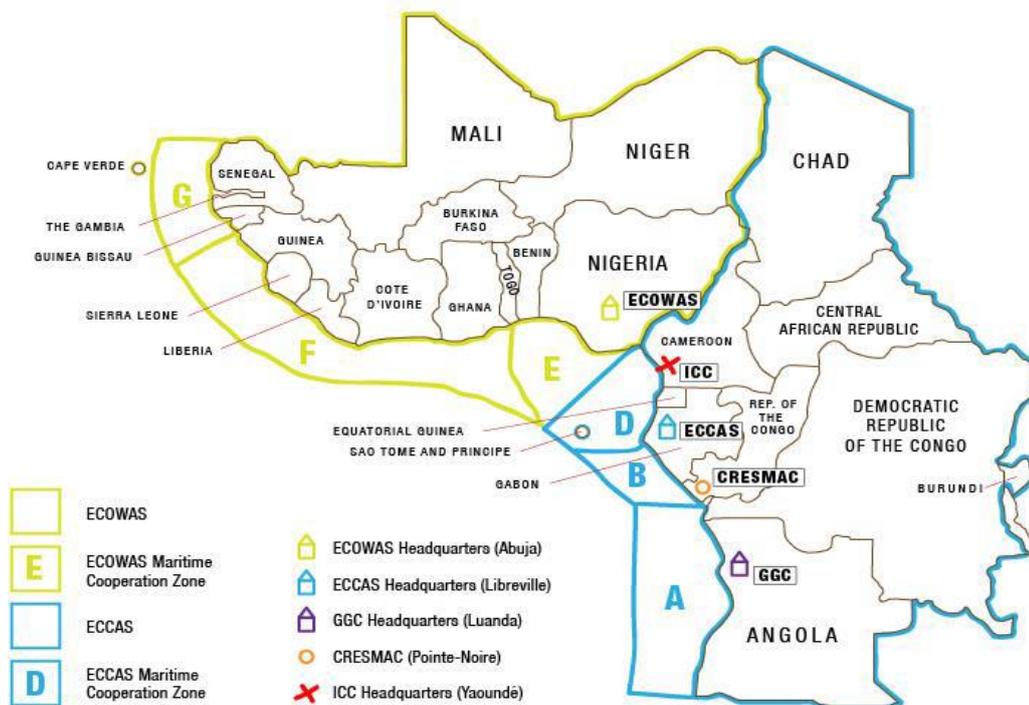


Figura 2: Mapa da Arquitetura Regional Marítima do Golfo da Guiné.  
FONTE: ICC 2014.

Cada zona tem o seu próprio Centro de Coordenação Multinacional (CCM) que são controlados pelo CRESMAC. A CEEAC consegue por meio desta iniciativa promover a partilha de informação e a criação de protocolos que autorizam, se necessário, a perseguição dos navios suspeitos através das fronteiras marítimas (OSINOWO, 2015).

A zona D foi a primeira a ser ativada devido aos ataques recorrentes de pirataria naquela área desde 2006. Em 2009, os países membros assinaram um acordo de vigilância marítima nesta zona para garantir a segurança coletiva, que resultou na adoção de um plano de vigilância conjunta designado de *Support for Maritime Security in the Gulf of Guinea* (SECMAR)<sup>14</sup>. O SECMAR tem como objetivo facilitar a gestão dos recursos navais dos

<sup>13</sup> Países componentes: **Zona A:** Angola, República Democrática do Congo; **Zona B:** Angola, Congo e Gabão; **Zona D:** Camarões, Guiné-Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe (ONU, 2012).

<sup>14</sup> O SECMAR foi dividido em duas fases: a SECMAR 1 foi estabelecida em 2009 para manter a Zona D em segurança, e assim evitar a pirataria, a pesca ilegal, o tráfico de drogas, a imigração ilegal e poluição marítima. A SECMAR 2 foi estabelecida em 2011 com o objetivo de combinar meios de patrulhamento aéreos e navais (ICG, 2011).

países membros e, em longo prazo, permitir a passagem de navios dos países membros nas águas territoriais, de modo a autorizar que estes tenham o direito de perseguir e de usar armas contra os piratas. Além da realização de operações conjuntas com a comunidade internacional (ICG, 2012). Segundo a CEEAC, a implementação da estratégia na zona D produziu resultados positivos na diminuição de ataques piratas, levando à estabilização da situação de segurança nesta área, reproduzindo também efeitos na pesca ilegal (ONU, 2012).

A CEEAC concebeu uma das mais avançadas estratégias operacionais e regionais de segurança marítima, porém continua restrita por uma série de desafios de toda ordem, principalmente operacional, tal a escassez de marinhas bem treinadas dos diferentes Estados membros, a falta de meios navais, como navios, equipamentos e bases navais que são essenciais para o patrulhamento. Outra limitação prende-se ao fato dos Estados membros não conseguirem adquirir financiamento adequado até para uma simples operação conjunta de vigilância. Estas restrições comprometem as ações dos países, limitando a sua participação e eficácia (UKEJE e ELA, 2013).

O sucesso desta iniciativa demonstra a eficácia de uma abordagem inter-regional, bem como a necessidade de alargar esta abordagem a outras áreas, pois a diminuição dos ataques não significou a sua erradicação, uma vez que os piratas deslocam-se para águas vizinhas que estão menos bem patrulhadas, nomeadamente, para Benim e Togo (JACOBSEN e NORDBY, 2015).

#### 4.2.4 A Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEEAO).

Ao contrário da pró-atividade da CEEAC, a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental<sup>15</sup> apenas começou a compreender a dimensão do risco para a segurança marítima, acerca dos ilícitos praticados no mar, mais tarde. A razão estava ligada ao fato dos Estados inicialmente pensarem que as ameaças marítimas eram apenas um problema da Nigéria, principalmente devido aos atos de insurgência no Delta do Níger. Desta forma, adotou o modelo da CEEAC e criou uma estrutura similar com três zonas de segurança marítima (E, F e G) coordenadas pelo seu próprio Centro de Coordenação Multinacional (CCM), como também um Centro Regional de Coordenação para a Segurança Marítima na

---

<sup>15</sup> Países componentes: Benim, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo.

África Ocidental (CRESMAO). Em 2012, foi criada a primeira zona operacional, a zona E<sup>16</sup>, onde também foi estabelecido o primeiro CCM. (UKEJE e ELA, 2013).

Assim, por meio de duas zonas adjacentes, zona D e zona E, é possível realizar patrulhas mais eficientes, e dificultar a ação dos piratas conseguirem atacar as embarcações nestas águas que constituem uma zona de grande risco de pirataria ao longo da costa do Golfo da Guiné. Estas ações conjuntas permitiram travar o alastramento da pirataria no Golfo da Guiné, uma vez que se tornou mais difícil atravessar de forma ilegal a região através das zonas controladas. É importante salientar que as seis zonas criadas foram pensadas e divididas de forma a incluírem pelo menos um Estado com capacidade marítima, o que explica o tamanho da zona F e G (JACOBSEN e NORDBY, 2015).

Assim, devido à ameaça em constante mudança e de forma a coordenar o trabalho feito pelos centros regionais (CRESMAC e CRESMAO) foi criado, em Yaoundé, Camarões, um Centro de Coordenação Inter-Regional (CCI). Desta forma, a estrutura da segurança marítima das regiões da África Ocidental e Central ficou organizada em três níveis: centros de segurança marítima em cada uma das seis zonas, centros de coordenação regional na África Central e Ocidental, e um centro de coordenação inter-regional. Esta iniciativa por parte dos Estados, de ambas as regiões, demonstraram a vontade em querer de forma coletiva eliminar as ameaças marítimas. No entanto, é fundamental que os Estados continuem a investir na segurança marítima, pois só assim é possível operacionalizar cada uma das zonas, e conseguir aumentar o nível de segurança marítima no Golfo da Guiné (JACOBSEN e NORDBY, 2015).

Percebe-se no organograma a seguir a arquitetura de segurança e proteção marítima no Golfo da Guiné. No nível político-estratégico temos o Centro de Coordenação Interregional. No regional o CRESMAC e CRESMAO, e, por último, no nível multinacional as Zonas

---

<sup>16</sup> Países da **Zona E**: Nigéria, Níger, Benim e Togo.

Marítimas.

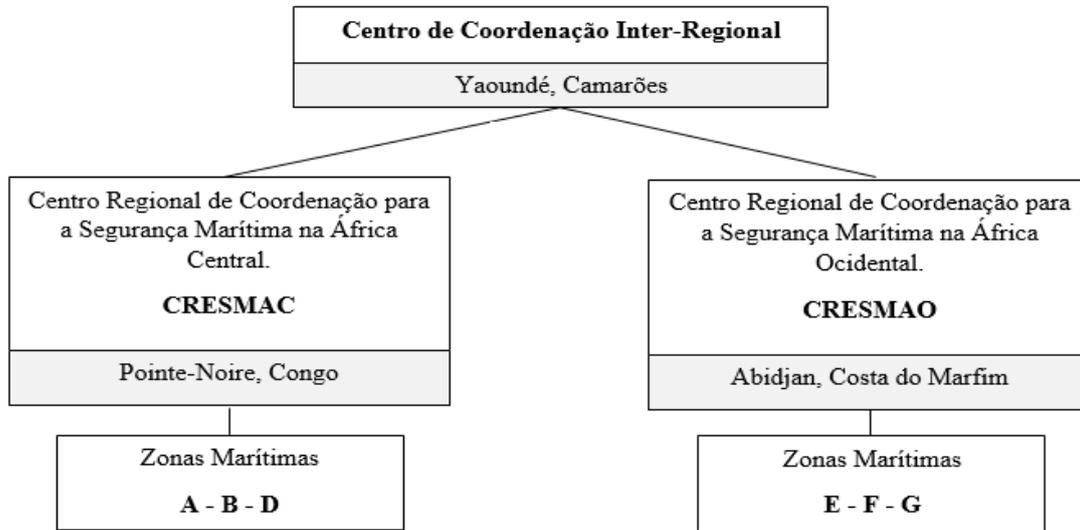


Figura 3: Centro de Coordenação Inter-regional e Zonas Marítimas.  
FONTE: ICC, 2014 (Tradução nossa).

#### 4.2.5 A Conferência de Yaoundé (2013).

A frequência dos atos de pirataria na região do GoG, particularmente na Nigéria, levou em 2013 os Chefes de Estado e dos Governos da África Central e Ocidental a organizarem uma Conferência conjunta sobre a estratégia regional de luta contra a pirataria e roubo à mão armada, bem como outras atividades ilícitas praticadas no mar do Golfo da Guiné. Essa Conferência, realizada nos dias 24 e 25 de junho, reuniu 25 países da África Central e Ocidental e três organizações sub-regionais, com o propósito de desenvolver uma estratégia transregional contra a pirataria, que resultou em três documentos fundamentais: sendo o primeiro, o Código de conduta sobre a repressão da pirataria, assalto à mão armada contra navios, e atividade marítima ilícita na África Ocidental e Central; o segundo, a Declaração dos chefes de estado e governo da Central e Estados da África Ocidental para a segurança marítima e segurança no seu domínio marítimo comum; e o Memorando de entendimento entre a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC), Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e a Comissão do Golfo da Guiné (GGC) sobre segurança marítima e segurança na África Central e Ocidental marítima.

A Declaração salienta a necessidade dos seus signatários trabalharem em conjunto na promoção de paz, segurança e estabilidade nas zonas marítimas da África Central e Ocidental, frisando também o dever das três principais organizações regionais em promover a

cooperação entre os seus membros. Por outro lado o Memorando tem como finalidade facilitar a coordenação e implementação de atividades conjuntas, a partilha de informação, a harmonização de leis sobre a pirataria e outras atividades ilegais. Por fim, o Código de Conduta tem como objetivo assegurar a plena cooperação na repressão das várias ameaças regionais no domínio marítimo, nomeadamente a pirataria e o assalto à mão armada no mar; tráfico de drogas, humano e de armas; pesca ilegal e poluição ambiental, bem como procura incentivar a partilha de informação entre Estados. Reconhece assim a importância a importância geopolítica e econômica da área marítima, assumindo-a como fundamental no desenvolvimento de África.

De uma forma geral, os três documentos são essencialmente declarativos, não se desenvolveu nenhuma estratégia ou se criou mecanismos concretos para combater a pirataria marítima no Golfo da Guiné. A Conferência centrou-se fundamentalmente sobre a forma de pôr em prática os mecanismos regionais e internacionais já existentes contra as ameaças marítimas, assumindo o compromisso de apoiar e incentivar as organizações internacionais e regionais a fortalecer a cooperação e coordenação de ações para promover a estabilidade e segurança marítima. Porém, é importante referenciar a proposta apresentada na Conferência, de criar um Centro de Coordenação Inter-regional (CCI) para a implementação da estratégia regional para a segurança marítima. (YAOUNDÉ SUMMIT, 2013).

#### 4.3 A Cooperação da Marinha do Brasil com Estados Africanos.

Fruto da intensificação das iniciativas de cooperação com o continente africano, entre 2003 e 2010, o Brasil celebrou Acordos de Cooperação no Domínio da Defesa com a África do Sul, Angola, Moçambique, Namíbia, Guiné Equatorial, Nigéria e Senegal, promovendo avanços na cooperação relativa ao Atlântico Sul no âmbito da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e da ZOPACAS, considerados pelo Ministro Celso Amorim como fóruns multilaterais estratégicos em consonância com a inserção internacional prevista na PDN e na END (AMORIM, 2012).

Em um quadro da atuação da MB no entorno estratégico, com foco na intensificação da cooperação e intercâmbio com os países da costa oeste da África, verifica-se que há efetivamente uma significativa ampliação da influência, da presença e da participação da MB, na contribuição para a política externa, em consonância com os ditames da PND e da END. Entretanto, faz-se necessário identificar as contribuições efetivas que tal intensificação oferece para a estabilidade regional e a inserção internacional do Brasil.

Em se tratando de buscar soluções comuns para os desafios marítimos globais, diversas são as iniciativas em curso, e muitas dependem da ampliação do relacionamento internacional entre as Marinhas, dentre elas: o intercâmbio de informações pela integração e interoperabilidade de sistemas de controle de tráfego marítimo; o trabalho coordenado em nível de interagências; e o aperfeiçoamento no tocante a comando, controle e comunicações.

A aproximação com os países africanos reflete na segurança marítima do Atlântico Sul. Em variados fóruns tem-se discutido a atual questão de **segurança marítima** no Golfo de Áden e no **Golfo da Guiné**. A prevenção e repressão aos delitos cometidos no mar, como a pirataria marítima, o roubo armado de navios, o tráfico de drogas e de pessoas e os crimes ambientais, requerem uma abordagem gradual e coletiva, com a obtenção de uma acurada consciência situacional marítima. Ela deve iniciar-se pela **incorporação e capacitação dos países em sistemas de controle de tráfego marítimo** e sua integração a sistemas regionais e globais, voltados para a vigilância e o monitoramento; pelo **desenvolvimento de instrumentos jurídicos** que possibilitem a atuação das Marinhas; e pela **disponibilidade de meios** para que possam agir, com especial ênfase em adequados preparo e emprego (SOUZA, 2014, grifo nosso).

Observa-se que a inserção no cenário internacional e a influência geopolítica regional pretendida pelo Brasil, no eixo Sul-Sul, requerem ações que incrementem as relações internacionais juntos aos países sul americanos e africanos, em concordância com as prioridades da política externa brasileira. Neste contexto, constatamos que os problemas que afligem esses Estados devem ser estudados e analisados, buscando-se vislumbrar oportunidades ou ameaças para o Brasil.

Considerando-se que os Estados africanos do Atlântico Sul, com poucas exceções, possuem Marinhas ou Guardas Costeiras incipientes, o aumento de ataques piratas e roubo armado contra navios, ao largo das costas da Nigéria e do Benin, no Golfo da Guiné, deve ser acompanhado e analisado, de modo a se verificar se o apoio do Brasil no combate a estes ilícitos poderia constituir-se em uma oportunidade para estreitar os laços de amizade e aumentar a cooperação junto aos países limítrofes daquela região.

Por outro lado, a fragilidade da maioria dos Estados africanos oferece, também, espaço para que países como os EUA, a China, a França e Reino Unido, dentre outros, busquem aumentar suas influências naquela região. Os efeitos de possíveis interferências no Atlântico Sul pelas grandes potências podem se constituir em ameaças aos interesses brasileiros, com reflexos negativos para a manutenção da ZOPACAS.

A cooperação militar prestada pelo Brasil aos Estados africanos sofreu incremento a partir dos anos 1990, com a participação da MB ao processo de criação da Marinha da

Namíbia. Esse apoio desenvolveu-se em vários setores, em especial na formação de pessoal e doação de materiais e equipamentos (MRE, 2011).

O Brasil tem se mostrado um grande aliado das marinhas africanas auxiliando na instrução e no treinamento dos oficiais nas instituições de ensino da Marinha do Brasil. Além de estar apoiando, juntamente com outros países, como Portugal, ações que visam a cooperação militar na região, dando destaque para os países membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, sendo esse fator, a língua, essencial para o início de uma criação identitária, não apenas na área de defesa, mas em outros setores estratégicos.

A cooperação brasileira com as Marinhas africanas inclui, além da oferta de vagas nas escolas militares para formação de oficiais e praças, a realização de treinamentos e exercícios navais conjuntos, inclusive com a simulação de ações de combate à pirataria e a interdição de área marítima.

Destacam-se os exercícios militares multinacionais ATLASUR, *Atlantic Tidings* e IBSAMAR, e as visitas dos Navios-Patrolha Oceânicos (NPaOc) "Amazonas", em 2012, e "Apa", em 2013, a portos africanos, onde foram conduzidos treinamentos antipirataria (MRE, 2013).

Na esfera da cooperação na área de Segurança e Defesa, cabe também mencionar os diversos Acordos de Cooperação no domínio da Defesa com países africanos (África do Sul, Angola, Moçambique, Namíbia, Guiné Equatorial, Nigéria e Senegal) relativos à capacitação de militares, à prestação de serviços, a doações de equipamentos e uniformes, e à venda de material militar (MRE, 2013).

Como exemplos, podemos citar: o envio de instrutores de desminagem e despoluição para Benin; a criação do Centro de Formação de Forças de Segurança em Guiné-Bissau, com investimento de US\$ 3 milhões por parte do Governo brasileiro; a formação de praças e oficiais da Ala Naval da Namíbia, com a presença de uma Missão de Assessoria Naval; ajuda na criação do Corpo de Fuzileiros Navais da Namíbia, por intermédio do Grupo de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais (GAT-FN, composto por 600 militares); levantamento da plataforma continental namibiana; auxílio técnico ao Projeto de Extensão da Plataforma Continental de Angola (PEPCA), ainda em andamento; doação de uma embarcação, a ex-Corveta Purus, à Marinha da Namíbia; doação de quatro botes pneumáticos e 260 uniformes para a Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe; doação de uniformes para as forças armadas da Guiné-Bissau; venda de um Navio-Patrolha de 200 toneladas para a Namíbia, entregue em 2009, pelo Estaleiro INACE; assinatura de contrato para a aquisição de quatro Lanchas Patrulha com a Namíbia e de seis aviões Super-Tucano com Angola; assinatura de protocolo

de intenção para a venda de uma corveta brasileira à Guiné-Equatorial; e o desenvolvimento de um novo modelo de míssil ar-ar, conhecido como Projeto A-DARTER, em parceria com a África do Sul (MRE, 2013).

#### 4.4 Conclusões Parciais.

Neste capítulo conclui-se que o Golfo da Guiné tem atraído atenção dos consumidores de energia mundial pelo seu grande potencial energético devido às excelentes características das suas jazidas naturais. Todavia, a posição geográfica privilegiada da região é também por si um fator essencial na ascensão da importância geoestratégica desta área.

Devido à dimensão dos Oceanos, ao intenso tráfego naval e à complexa variedade dos desafios à sua segurança, acontece frequentemente que os Estados que em larga medida dependem dos recursos naturais, não possuem capacidade de controle das suas áreas marítimas. Assim, estas zonas tornam-se uma via fácil para as atividades ilícitas que parte das vezes são potencializadas pela criminalidade em terra e pela incapacidade dos Estados em impor o seu controle no mar.

A segurança marítima está condicionada não só pela falta de capacidade técnica e operacional, mas também pela inexistência da regulamentação necessária para estabelecer a presença, exercer o controle nas águas jurisdicionais e indagar judicialmente os prevaricadores. No entanto, constata-se uma conscientização crescente da importância do domínio marítimo e dos impactos económicos da insegurança marítima, nomeadamente na região do GoG. Assim, temos assistido a uma tendência crescente de cooperação entre os Estados, bem como do incremento de medidas conjuntas entre os vários atores regionais e internacionais.

Conclui-se também que a cooperação militar do Brasil com os países da costa ocidental africana, com destaque para o Golfo da Guiné, está em completa aderência aos objetivos da PND e das relações exteriores do Brasil, vislumbrando-se a possibilidade da intensificação da cooperação das Forças Armadas, e seu uso como uma ferramenta de política externa e de segurança.

## 5 CONCLUSÃO

A presente dissertação teve o propósito de analisar a pirataria marítima e o roubo armado contra navios mercantes de vários tipos na região do Golfo da Guiné, e os aspectos geopolíticos dessa região. Foi também investigada a importância estratégica do GoG, com destaque para o Estado nigeriano, e as cooperações para a segurança marítima nessa região.

Atualmente, a pirataria e roubo armado no Golfo da Guiné representam uma das principais ameaças à consolidação da paz e segurança marítima na África Ocidental. Historicamente, a pirataria no litoral africano remonta ao século XV, período das Grandes Navegações, quando corsários e piratas saqueavam navios e sequestravam pessoas. Atualmente, a pirataria no Golfo da Guiné é consequência do processo político, econômico e social marcado por instabilidades provocadas pelas guerras civis, corrupção, desigualdade social que afetam diretamente a produção de petróleo e gás natural.

No Delta do Níger são extraídos, por dia, 2 milhões de barris de petróleo que vão abastecer os mercados da Europa, Estados Unidos, Japão e China. A demanda internacional pelo combustível corrobora para intervenção estrangeira, a competição entre os Estados, as companhias de petróleo e as elites locais. Associadas a essas questões, as dificuldades de governabilidade dos Estados africanos em gerir essa atividade e remanejar os lucros para benefício da população resultam no aumento da corrupção nas instituições políticas, aumento do crime organizado, violência, roubo armado e a pirataria.

No GoG, a pirataria é resultado da corrupção, desigualdade social, demanda internacional pelo petróleo, e do crime organizado e atinge além das 400 milhas do Delta do Níger, chegando à Costa do Marfim. Na última década do século XXI, os ataques dos piratas sofreram progressivo aumento. Estes utilizam *mother ships*<sup>17</sup> para aumentar seu raio de ação e alvejar os navios cargueiros, empregam a força para sequestrar os trabalhadores, sobretudo, de nações estrangeiras, além de embarcações de apoio e plataformas de petróleo mais afastadas para pedir resgate. Ao roubarem milhares de dólares em petróleo refinado, vendem para Nigéria e para outros mercados onde agentes internacionais compram ilicitamente o combustível (MURPH, 2013).

Os ataques de piratas almejam desestruturar as atividades petrolíferas na região, instalando uma “sensação” de insegurança para as empresas que investem e empregam cargueiros, pesqueiros e petroleiros no Golfo da Guiné, como também no comércio

---

<sup>17</sup> *Mother Ships* são navios de maior porte (geralmente navios de pesca) usados para coordenar atos de pirataria mais elaborados, das quais saem embarcações menores e mais rápidas.

internacional como um todo que utilizam essa via marítima para transporte de mercadorias. Ao mesmo tempo que é reflexo de uma condição subdesenvolvida, interage com outras atividades ilícitas como terrorismo e tráfico de armas, narcóticos e de humanos, alarmando a segurança marítima na região. A atuação dos piratas no Golfo da Guiné ocorre com ataques na costa da Nigéria com objetivo de roubar a carga, em sua maioria, petróleo, equipamentos, ou qualquer tipo de bens da embarcação ou da tripulação. Outro elemento alarmante é o grau de violência empregado pelos piratas que utilizam armas com elevado poder de fogo, inclusive, foguetes e não há preocupação com a sobrevivência dos reféns, elevando o número de óbitos sofridos com os ataques.

O transporte marítimo continua a ser, atualmente, a forma mais adequada, eficaz e rentável, para o transporte de grandes quantidades de bens a longas distâncias. Os recursos marítimos como a pesca desempenham um valor socioeconômico indispensável, e os recursos energéticos, como o petróleo e o gás natural, bem como a sua movimentação em segurança trouxeram para primeiro plano a importância geopolítica dos mares. A costa do Golfo da Guiné associa vários destes elementos, tendo por isso uma profunda relevância política, econômica e estratégica, sendo por isso motivo de preocupação das várias entidades internacionais, regionais e locais, nomeadamente no que toca às questões trazidas pela pirataria na região (IMO, 2016).

O interesse econômico por esta região tem aumentado, não só devido à abundância dos recursos, aos custos ou à sua localização favorável, como também devido ao tipo predominante de exploração. Mais de 60% efetua-se em *offshore*, comparado, por exemplo, com o Oriente Médio, onde maioritariamente o petróleo é produzido em *onshore* (terra). Os cenários de instabilidade política nos Estados tornam-se assim menos preocupantes à segurança energética, uma vez que o risco de ataques diretos ou sabotagens às instalações são mais reduzidos.

Por outro lado, atuais tendências demonstram que o futuro da utilização do petróleo é incerto, pois novas fontes energéticas e tecnologias estão sendo desenvolvidas, oferecendo alternativas cada vez mais eficientes e menos poluentes que o uso do petróleo, como é o caso do gás de xisto, a areia betuminosa, a solar, dos mares, a eólica, entre outras. Novas reservas de petróleo também foram descobertas recentemente, fato que deve aumentar a oferta da *commodity* no mercado mundial nos próximos anos. Ressalta-se também as discussões acerca dos EUA se tornarem um dos maiores produtores de petróleo e gás de xisto do mundo, tornando-se, assim, autossuficiente em matéria de energia, bem como a Europa e Ásia na busca de fontes de energia alternativa.

A demanda por petróleo, por sua vez, provavelmente deverá continuar em alta nos próximos anos, sobretudo motivada pelo desenvolvimento econômico da Índia e China. Estima-se que em 2030 esses dois países serão responsáveis por 94% do aumento da demanda mundial por petróleo e 30% pela demanda global de gás. Contudo, a *Energy Information Administration* (EIA) declarou que o Mar da China tem um grande potencial de hidrocarbonetos, com aproximadamente 60 a 100 milhões de barris de petróleo, mas que devido a disputas territoriais entre a República Popular da China e a Ilha de Taiwan continua inexplorado. Um futuro acordo entre as partes pode permitir o início das explorações, podendo satisfazer boa parte do consumo asiático por energia nos próximos anos, desequilibrando o mercado internacional de petróleo.

Além da queda conjuntural dos preços do petróleo e da aparição de novos concorrentes no mercado global, a Nigéria pode sofrer com a perda de parceiros comerciais estratégicos para o seu crescimento. Com os EUA produzindo seu próprio petróleo e desenvolvendo seu potencial de produção de energia a partir do gás de xisto, a Nigéria deve perder seu principal parceiro comercial, tendo em vista que em 2011, 95,3% das importações norte-americanas provenientes da Nigéria eram de petróleo bruto. A exploração do pré-sal brasileiro nos próximos anos deve também diminuir as importações brasileiras de petróleo. Desde 2003, com exceção aos anos de 2006 e 2007, o Brasil é o terceiro maior destino das exportações nigerianas, contudo, assim como nos EUA, 98,8% delas são compostas por petróleo. (UNCOMTRADE, 2012).

Apesar de a estrutura econômica ter demonstrado sinais de diversificação nos últimos anos, descartando a hipótese de que a doença holandesa estaria no contexto do país, os setores agrícola, terciário e manufatureiro não são capazes de sustentar a economia e o governo nigeriano. 84% das exportações nigerianas são de petróleo e gás natural e 75,32% das receitas governamentais da Conta Federal são compostas por petrodólares. Diante disso, a continuidade do crescimento econômico nigeriano e das receitas governamentais e gastos públicos alavancados pela entrada de petrodólares no país são incertas. A economia nigeriana cresce de maneira ociosa e ancorada em um setor capital-intensivo, que não cria empregos, não desenvolve setores industriais correlatos e destrói o meio ambiente em regiões próximas aos locais de extração.

O cenário para os próximos anos, portanto, não é muito otimista para o crescimento econômico da Nigéria, que tem se demonstrado vulnerável devido a dependência das exportações de petróleo. Além de possuir uma economia pouco diversificada e incapaz de sustentar a entrada de receitas estrangeiras no país na mesma medida que o setor petrolífero, o

subdesenvolvimento da população impossibilita a sociedade a produzir e inovar mais para assim poder enfrentar uma possível crise econômica motivada pela queda dos preços do petróleo.

É importante salientar que as cooperações com o continente africano jamais poderão gerar relações de dependência. O comportamento deve gerar crescimento mútuo, a fim de reduzir as assimetrias do Atlântico Sul, produzindo conhecimento e reafirmando parcerias.

## REFERÊNCIAS

### Fontes Documentais:

BRASIL. Decreto nº 6.136, de 26 de junho de 2007. Promulga a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, de 10 de março de 1988.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982.

\_\_\_\_\_. Estado-Maior da Armada. Publicação EMA-135. **Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais**. 1ª Rev. Brasília, D.F., 2009b.

\_\_\_\_\_. Departamento da Polícia Federal (DPF). Instrução Normativa n.º 2, de 5 de agosto de 1999. **Disciplina a Organização e o funcionamento das Atividades dos Núcleos de Polícia Marítima (NEPOM), estabelece competências e atribuições e dá outras providências**. Brasília, 1999b. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sta/legislacao/>>. Acesso em: 14 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. **Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas**. Brasília, 1999a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm)>. Acesso em: 14 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. **Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências**. Brasília, 1993. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/legislacao/sicon>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério das Relações Exteriores. **Balanço de Política Externa 2003-2010: Relações com a África**. 2011. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanço-de-política-externa-2003-2010>>. Acesso em: 12 dez. 2017.

\_\_\_\_\_. Ministério das Relações Exteriores. Nota Informativa, de 27 de junho de 2013. **Combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no Golfo da Guiné**. 2013.

\_\_\_\_\_. Política de Defesa Nacional. Brasília, DF: Presidência da República, 2005.

\_\_\_\_\_. Política Nacional de Defesa. Brasília, DF, Presidência da República, 2012.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY - CIA. **The World Factbook**. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>>. Acesso em: 12 dez. 2016.

CHATAM HOUSE. *Angola and the Gulf of Guinea: Towards an Integrated Maritime Strategy*. Relatório da conferência do Fórum de Angola a bordo do HMS Dauntless, Londres: Chatham House, 2012.

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS – ISPS, 2002, London, IMO, Edição 2003.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR – SOLAS – 74/78, Capítulo XI-2. Consolidada 1998. Edição em Português. Brasil, Rio de Janeiro: DPC, 2001.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP - ICG. *Northern Nigeria: background to conflict*. Africa Report nº 168. 2010. Disponível em: <<http://goo.gl/mhhSQv>>. Acesso em: 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. *Curbing violence in Nigeria (II): the Boko Haram insurgency*. Africa Report nº 216. 2014. Disponível em: <<http://goo.gl/85Bi5M>>. Acesso em: 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. *Curbing violence in Nigeria (III): revisiting the Niger Delta*, Africa Report nº 231. 2015. Disponível em: <<http://goo.gl/v6OKec>>. Acesso em: 25 mar. 2017.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships**. Annual Report – 2015. MSC.4/Circ.232. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/232\\_Annual\\_2015.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/232_Annual_2015.pdf)>. Acesso em: 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships**. Annual Report – 2014. MSC.4/Circ.219. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/219\\_Annual\\_2014.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/219_Annual_2014.pdf)>. Acesso em: 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships**. Annual Report – 2013. MSC.4/Circ.208. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/208\\_Annual\\_2013.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/208_Annual_2013.pdf)>. Acesso em: 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships**. Annual Report – 2012. MSC.4/Circ.193. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/193\\_Annual2012.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/193_Annual2012.pdf)>. Acesso em: 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships**. Annual Report – 2011. MSC.4/Circ.180. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/180\\_Annual2011.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/180_Annual2011.pdf)>. Acesso em: 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships**. Annual Report – 2010. MSC.4/Circ.169. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/169\\_Annual2010.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/169_Annual2010.pdf)>. Acesso em: 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Resolution A.1025(26)**, 2009. *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Resolution A.1069(28)**, 2013. *Prevention and Suppression of Piracy, Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in the Gulf of Guinea*. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/A.1069%2828%29.pdf>>. Acesso em: 11 dez. 2016.

NATURAL RESOURCE GOVERNAMENTAL INSTITUTE - NRG. **Nigéria 1969 Petroleum Act**, 2010. Disponível em: <<https://resourcegovernance.org/analysis-tools/publications/nigeria-1969-petroleum-act>>. Acesso em: 11 dez. 2017.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO - PNUD. **Relatório de Desenvolvimento Humano 2015**. Organização das Nações Unidas. 2015. Disponível em: <[http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr15\\_overview\\_pt.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr15_overview_pt.pdf)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

UNITED NATIONS - UN. **Resolution 2039 (2012)**. *S/RES/2039 United Nations Security Council*. Disponível em: <<http://goo.gl/ZVqZ2H>>. Acesso em: 19 dez. 2016.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIMES - UNODC. **Criminalidade Organizada Transnacional na África Ocidental: Avaliação da Ameaça**. UNODC, Fevereiro de 2013. Disponível em: <[https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West\\_Africa\\_TOCTA\\_2013\\_PT.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_PT.pdf)>. Acesso em: 16 mai. 2016.

YAOUNDÉ SUMMIT. *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa*. Yaoundé, Camarões. 2013. Disponível em: <<http://goo.gl/UZwcWK>>. Acesso em: 31 jul. 2017.

### Fontes Bibliográficas:

ABSHIRE, David Manker. 1969. **Portuguese Africa**. London: Pall Mall Press.

AGUILAR, Sergio Luiz Cruz Aguilar. **Direito do mar, poder naval e relações internacionais: os recentes casos do Ártico e do Mar da China**. In: AMAZÔNIA AZUL: POLÍTICA, ESTRATÉGIA E DIREITO PARA O OCEANO DO BRASIL. Organizado por Rodrigo Fernandes More e Ilques Barbosa Júnior. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012.

ALEMIKA, Etannibi. *The impact of organised crime on governance in West Africa*. Abuja: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2013.

ANYMADOU, Adjoa. *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean*. Londres: Chatham House, 2013.

BARRIOS, Cristina. *Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore*. European Union Institute for Security Studies, 2013.

BOAHEN, Albert Adu. **História Geral da África: África sob dominação colonial 1880 - 1935**. 2 ed. Brasília: UNESCO, 2010. 1040 p.

BUZAN, Barry; WAVER, Ole; WILDE, Jaap de. *Security: a new framework for analysis*. Boulder: Lynne Reinner Publishers, 1998.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2 ed. São Paulo: Lex Editora, 2006.

CAMPBELL, John. *Nigeria: dancing on the brink*. Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, 2011.

CARVALHO, António Luvualu. **Economia e Petróleo de 2002 a 2010**. Luanda, Universidade Lusíada Editora - Coleção Teses. 2011.

ENGEL, Ulf. *The African Union, the African peace and security architecture, and maritime security*. Addis Ababa: Friedrich-Ebert-Stiftung. 2014.

FARIA, Fernanda; FERREIRA, Patrícia Magalhães. *Situations of Fragility*. Maastricht: European Center for Development Policy Management, 2007.

FEÁNS, Aloia Álvarez. *Nigeria - Las brechas de un petroestado*. Madrid: Catarata e Casa África, 2010.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina. **Manual para a Normalização de Publicações Técnico-Científicas**. 8. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255 p.

FUKUYAMA, Francis. **Ordem Política e Decadência Política: da Revolução Industrial à Globalização da Democracia**. Traduzido por Miguel Mata. Portugal: D.Quixote. 2015.

GOES, Synésio Sampaio. **Navegantes, bandeirantes e diplomatas**. Brasília: Funag/IRPR. 1991.

HAZEN, Jennifer; HORNER, Jonas. **Small Arms, Armed Violence, and Insecurity in Nigeria: The Niger Delta in Perspective**, *Small Arms Survey*, an occasional paper of the Small Arms Survey. Switzerland: The Small Arms Survey, 2007.

HUGON, Philippe. **Geopolítica da África**. Tradução de Constância Morel. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

IBABA, Samuel; IKELEGBE, Augustine. *Militias, pirates and oil in the Niger Delta*. In *Militias, rebels and islamist militants: human insecurity and state crises in Africa*, editado por Okumu, Wafula, and A. O. Ikelegbe, 219-253. África do Sul: Institute for Security Studies, 2010.

JACOBSEN, Katja; NORDBY, Johannes. *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Report*. Copenhagen: Royal Danish Defence College. 2015.

JUDICE, Luciano Ponce Carvalho; PINÕN, Charles Pacheco. **A Defesa do Ouro Negro da Amazônia Azul**. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2015.

KRASKA, James. *Contemporary Maritime Piracy. International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. Santa Bárbara, Califórnia, 2011.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico**: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos. São Paulo: Atlas, 7 ed., 2013.

LONGO, Airton Ronaldo. **Em Busca do Consenso**: Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Brasília, DF: Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, SECIRM, 1 ed. 146 p., 2014.

MEIRA MATTOS, Adherbal. **Direito Internacional Público**. 4. ed. São Paulo: Quartier Latin, 2010.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2011. Coedição com a Biblioteca do Exército. (3 volumes).

NODLAND, Arild. *Guns, Oil, and cake*: Maritime Security in the Gulf of Guinea. In *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, ed. por Bruce Elleman et al, 191-206. Rhode Island: Naval War College Press, 2010.

NORWITZ, Jeffrey H. (Ed.). **Armed Groups**: studies in national security, counterterrorism, and counterinsurgency. Newport: Naval War College, 2008. 477 p.

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. **O Combate à Pirataria no Golfo da Guiné: Resumo de Segurança em África**. 2015.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul**. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia. 2011.

SAUNDERS, Stephen (Ed.) **Jane's Fighting Ships 2009-2010**. Englewood: Janes Information Group, 2009.

UKEJE, Charles; MVOMO ELA, Wullson. **African Approaches to Maritime Security**. Abuja. Friedrich-Ebert-Stiftung Regional Office Abuja. 2013.

VAN EVERA, Stephen. *Guide to Methods for Students of Political Science*. Cornell University Press. Ithaca, New York. 1997.

VISENTINI, Paulo Fagundes. **A África na política internacional**: O sistema interafricano e sua inserção mundial. Curitiba: Juruá. 2010.

#### **Fontes Artigos de Periódicos:**

ALI, Kamal-Deen. 2015. *The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy*. *Naval War College Review*. 68 (1): 93-118, 2015.

ANYADIKE, Obi. **A redenção dos ex-soldados do Boko Haram**. *Courrier internacional* (239): 38-41. Artigo original do Irin News. 2015.

BIZOURAS, Nikolaos. **Piracy, State Capacity and Root Causes: Lessons from the Somali Experience and Policy Choice in the Gulf of Guinea.** *African Security Review*, 2013: 1-17.

BLAIR, David. 2015. **Terror sem limites.** *Courrier internacional* (228): 32-33. Artigo original do jornal The Daily Telegraph. 2015.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, n. 14, p. 101-122, dez. 2009.

CAROLI, Luiz Henrique. A Importância Estratégica do Mar para o Brasil no Século XXI. In **Cadernos de Estudos Estratégicos**, n. 9, p.117-157, 2010.

CHENOWETH, Gene M. Melak. *Piracy and the Modern World System.* **Journal of Law and Religion**, v. 13, n.1, p.107-125, 1996-1999.

COUTO, Abel Cabral. A importância estratégica do Atlântico Sul. **Revista Nação e Defesa**, Instituto da Defesa Nacional, Lisboa, n. 132, p. 238-246, 2012.

ESCORREGA, Luis Carlos Falcão. Estratégia Americana para a África: A importância do Golfo da Guiné. **Revista Estratégia**, 2010.

ESTEVES, Márcia Cristina Silva. A Aplicação do Poder Naval contra a Pirataria no Século XXI. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 01/03, v. 136, p. 187-202, jan/mar. 2016.

FALOLA, Toyin; HEATON, Matthew M. *A history of Nigeria.* Cambridge: Cambridge University Press. 2008.

FORSYTH, Peter J.; NICHOLAS, Stephen J. The decline of Spanish industry and the price revolution: a neoclassical analysis. **Journal of European Economic History**, Roma, v. 12, n. 3, p. 601-609, 1983.

GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. A Criminalidade Organizada no Golfo da Guiné. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 01/03, v. 136, p. 92-101, jan/mar. 2016.

HASSAN, Idayat. **O verdadeiro custo da rebelião do Boko Haram.** *Courrier internacional* (227): 34-35. Artigo original da revista West Africa Insight. 2014.

LUIS, Camila Cristina Ribeiro. **Estratégia Naval da Marinha: elemento direcionador ou vetor da ação externa brasileira no Atlântico Sul?.** São Paulo, SP, 18 p. (Artigo financiado pela FAPESP).

LUNA, Maria Elisa Teófilo de. **O mosaico africano do Golfo da Guiné: perspectivas para a atuação diplomática brasileira.** Cursos de Altos Estudos, Brasília: Instituto Rio Branco, 2007.

MATTOS, Leonardo Faria de. A inclusão da Antártica no conceito de Entorno Estratégico Brasileiro. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v.20, n.1, p. 165-192, jan/jun 2014.

MURPH, Martin. Africa's Leaking Wound. **Proceedings Magazine**, v. 139, n. 3, p. 36-41, mar. 2013.

ONIPE, Abdulraheem Sikiru. **Segurança do Golfo da Guiné através dos esforços coletivos: desafios e perspectivas**. 2011. 46 f. (Mestrado – Curso de Comando e Estado-Maior para Oficiais Superiores) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2011.

ONUOHA, Freedom C.; HASSAN, Habiba I. National Security Implications of Sea Piracy in Nigeria's Territorial Waters. Abuja, **The Nigerian Army Quartely Journal**, p. 1-28, jan. 2009.

PEREIRA, Pérola Mourão de Souza Sardo de Abreu. Segurança Marítima e Pirataria no Atlântico Sul. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 305-329, jul/dez 2013.

PLOCH, Lauren. *Africa Command: U.S. Strategic Interests and the Role of the U.S. Military in Africa*. Estados Unidos: Congressional Research Service. 2011.

REZEK, José Francisco. **Direito Internacional Público: curso elementar**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

SCHMIDT, Elizabeth. Em *Foreign Intervention in Africa*, 1-55. New York: Cambridge University Press. 2013.

SIDAK, J. Gregory. The quasi war cases – and their relevance to whether “letters of marque and reprisal” constrain presidential war powers. **Harvard Journal of Law & Public Policy**, v. 28, n. 2, p. 465-499, spring 2005.

STEYN, Phia. *Oil exploration in colonial Nigeria, c.1903-1958*. *Journal of Imperial and Commonwealth History*, p. 249-274, 2009.

SIMIONI, Alexandre Arthur Cavalcanti. Terrorismo Marítimo. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 2, p. 167-197, dez. 2011.

SOUZA, Carlos Augusto de. **O Entorno Estratégico e as Perspectivas de Cooperação da Marinha do Brasil**. Aula inaugural dos Cursos de Política e Estratégia Marítima e de Estado Maior para Oficiais Superiores da Escola de Guerra Naval. fev. 2014.

TEPP, Eero. **The Gulf of Guinea: military and non-military ways of combatting piracy**. **Baltic Security and Defence Review**. Estonia, v. 14, Issue 1, p. 181-214, 2012.

UZODIKE, Ufo; ISIKE, Christopher. **Whose Security? Understanding the Niger Delta crisis as a clash of two security conceptions**. *African Security Review* 18 (3): 103-116, 2009.

VENÂNCIO, Daiana Seabra. A Definição de Pirataria Marítima e as implicações para a Segurança na Navegação. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, p. 135-157, jul/dez. 2012.

VRËY, François. **Bad order at sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea**. *African Security Review*, 2010: 17-30.

### Fontes Documentos Eletrônicos:

ALMEIDA, Eugénio da Costa; BERNARDINO, Luís Manuel Brás. A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Organizações interzonais para a perseguição da segurança marítima na Bacia Meridional Atlântica. **Revista Militar**, pp.43-614, jan. 2013. Disponível em: <[https://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art\\_id=797](https://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=797)>. Acesso em: 15 jul. 2017.

AMORIM, Celso. Piratas podem ser novo risco no Atlântico Sul. In: **Ameaças Internacionais: as razões para a implementação da estratégia nacional de defesa**, jun. 2012. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/defesa-nacional/razoes-para-a-implementacao-da-estrategia-nacional-dedefesa/piratas-podem-ser-novo-risco-no-atlantico-sul.aspx>>. Acesso em: 01 mar. 2017.

BARROS, Manuel Agostinho. O Golfo da Guiné a Segurança Energética Global: Oportunidades e desafios subjacentes à região. **Política Internacional e Segurança**, Lusíada, n.º 9 , pág. 123-144.2013. Disponível em: <[http://dspace.lis.ulusiada.pt/bitstream/11067/733/1/lpis\\_9\\_4.pdf](http://dspace.lis.ulusiada.pt/bitstream/11067/733/1/lpis_9_4.pdf)>. Acesso em: 9 abr. 2016.

BRANDÃO, Clarissa; VENÂNCIO, Daiana Seabra. **O impacto da pirataria marítima na indústria do petróleo**, In: 6º Congresso Brasileiro de P&D de Petróleo e Gás. 2011. Disponível em: <<http://www.portalabpg.org.br/PDPetro/6/publicacoes/repositorio/trabalhos/26020720052011628.pdf>>. Acesso em: 9 abr. 2016.

BRITISH PETROLEUM (BP). 2016. **BP Statistical Review of World Energy June 2016**. Disponível em: <<https://goo.gl/OmahmM>>. Acesso em: 15 nov. 2017.

CIERCO, Teresa. BELO, Antonio. Será a Nigéria um Grupo Falhado? O Grupo Boko Haram. **Revista Brasileira de Ciência Política**, v. *on line*, n. 21, set/dez. 2016. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/0103-335220162104> >. Acesso em: 15 jul. 2017.

COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS - CFR. **Boko Haram**. 2013. Disponível em: <<http://www.cfr.org/nigeria/boko-haram/p25739>>. Acesso em: 21 out. 2017.

ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA). **Annual Energy Outlook 2015 with Projections to 2040**. U.S. Department of Energy, Washington-DC, 2015. Disponível em: <[http://www.eia.gov/outlooks/aeo/pdf/0383\(2015\).pdf](http://www.eia.gov/outlooks/aeo/pdf/0383(2015).pdf)> Acesso em: 21 nov. 2017.

GOUVEIA, Roberta Correa. **A securitização e o princípio da restituição integral**. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIV, n. 87, abr 2011. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=9294](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9294)>. Acesso em: 21 nov. 2017.

GUERRA, Wilson Barbosa. **Entorno Estratégico Brasileiro**. 2016. Disponível em: <<http://defesaeseguranca.com.br/entorno-estrategico-do-brasil/>>. Acesso em: 15 abr. 2017.

HART, Tim. **Risk Map Maritime 2014. Gulf of Guinea: Two Pirate Tales**. Control Risks. 2014. Disponível em: <[http://www.controlrisks.com/webcasts/studio/riskmap-maritime-2014/2014-02-24-RiskMap\\_MARITIME-2014-gulf-of-guinea.pdf](http://www.controlrisks.com/webcasts/studio/riskmap-maritime-2014/2014-02-24-RiskMap_MARITIME-2014-gulf-of-guinea.pdf) >. Acesso em 21 jun. 2016.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP - ICG. **The Gulf of Guinea: the new danger zone.** Africa Report n. 195. 12 dez. 2012. 47 p. Disponível em: <[http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf](http://www.crisisgroup.org/~/media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf)>. Acesso em: 11 dez. 2016.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. *Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa.* 2014. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx>>. Acesso em: 9 abr. 2016.

KASHUBSKY, Mikhail; MORRISON, Anthony. *A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with, Offshore Oil and Gas Installations, 1975 – 2010. Perspectives On Terrorism,* Vienna, v. 5, n. 5-6, p.139-167, dez. 2011b. Disponível em: <<http://www.terrorismanalysts.com/pt/index.php/pot/article/view/offshore-gas-and-oil-attacks>>. Acesso em: 10 abr. 2016.

LIMA, Marco Aurélio de Andrade. **Atlântico Sul: Ameaças e Cooperação.** Brasília- DF, 2015, 32, [2] f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Relações Internacionais). Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: <<http://bdm.unb.br/handle/10483/11370>>. Acesso em: 10 abr. 2016.

LUZ, Margarida Rufino Correia. **A Pirataria no Golfo da Guiné: como precaver a intensificação do fenômeno da insegurança no Golfo da Guiné e reconduzir a região a uma situação de estabilidade e segurança?.** Portugal, 2016. 196 p. Dissertação (Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais). Universidade Católica Portuguesa, Portugal, 2016. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10400.14/21818>>. Acesso em: 12 mai. 2017.

MATHUIY, Flavio Haruo. **Pirataria e Novas Ameaças: Estratégias de Cooperação para Prevenção e Combate:** o papel da Marinha do Brasil no combate a Pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, 2013. 84 p. Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito para conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/biblioteca/monografias/cpem/2013/18%20CPEM13%20MONO%20CMG%20MATHUIY.pdf>>. Acesso em: 16 abr. 2016.

MIGON, Eduardo Xavier Ferreira; SANTOS, Carlos Alexandre Geovanini. **Brasil & África: parceria para o desenvolvimento.** Col. Meira Mattos, Rio de Janeiro, v. 7, n. 28, p. 35-46, jan./abr.2013. Disponível em: <<http://portal.eceme.eb.mil.br/meiramattos/index.php/RMM/article/download/243/261>>. Acesso em: 16 abr. 2016.

MONTEIRO, Raymundo Guarino. **A inserção geoestratégica do Brasil, no atual contexto Internacional.** Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra. 1999. Disponível em: <<http://reservaer.com.br/estrategicos/insercao-geoestrategica.html>>. Acesso em: 16 abr. 2016.

OCEANS BEYOND PIRACY - OBP. *Piracy And Robbery Against Ships in the Gulf of Guinea:* 2015. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2015/west-africa>>. Acesso em: 18 set. 2017.

OHUOCHA, Chijioko. **Nigéria supera a África do Sul como a maior economia do continente.** *Reuters*. 06 de Abril de 2014. Disponível em : <<http://br.reuters.com/article/worldNews/idBRSPEA3501420140406>>. Acesso em: 14 abr. 2016.

OLIVEIRA, Ana Sofia Confraria. **A dependência petrolífera da Nigéria e o Conflito do Delta do Níger.** Coimbra, 2013. 96 p. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais). Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2013. Disponível em: <<https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/24729>>. Acesso em: 12 mai. 2017.

PALADINI, Rafaela Tamer. **A Nigéria e o Boko Haram.** Série Conflitos Internacionais. Marília, v. 1, n. 5, p.1-5, out. 2014. Disponível em: <<https://www.marilia.unesp.br/Home/Extensao/observatoriodeconflitosinternacionais/a-nigeria-e-o-boko-haram.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

REIS, Pedro. **Boko Haram utiliza cada vez mais crianças em ataques suicidas.** 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/BlqYPC>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

ROYAL NAVAL MUSEUM LIBRARY - RNML. 2002. **Royal Naval Museum.** National Museum of the Royal Navy. Disponível em: <[http://www.royalnavalmuseum.org/info\\_sheets\\_piracy.htm](http://www.royalnavalmuseum.org/info_sheets_piracy.htm)>. Acesso em: 10 abr. 2016.

TAYLOR, Magnus. **Royal African Society.** 2012. Disponível em: <http://www.royalafricansociety.org/blog/oil-and-governancegulf-guinea>. Acesso em: 28 nov. 2016.

UNIÃO AFRICANA - UA. **Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (EMIA 2050).** 2012. Disponível em: <<http://goo.gl/17ZW2P>>. Acesso em: 23 jul. 2017.

UNITED NATIONS - UN. **Gulf of Guinea Piracy 'Clear Threat' to Security, Economic Development of Region.** 2012. Disponível em: <<http://www.un.org/press/en/2012/sc10558.doc.htm>>. Acesso em: 23 jul. 2017.

\_\_\_\_\_. **World Population Prospects: The 2015 Revision: Key Findings and Advance Tables.** 2015. New York.

UNITED NATIONS COMMODITY TRADE - UNCOMTRADE. **Data for Nigeria.** 2012. Disponível em: <<http://comtrade.un.org/db/mr/daPubNoteDetail.aspx?r=566>>. Acessado em: 23 jul. 2017.

UNITED STATES AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT - USAID. Country profile: Nigéria. **USAID from the American People.** 2017. Disponível em: <<https://goo.gl/D603E9>>. Acesso em: 24 out. 2017.

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 p. Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito para conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/biblioteca/monografias/cpem/2014/Monografia%20C>>

MG%20(FN)%20VELLOSO%20%20C-PEM%202014%20%20-%20EGN.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2017.

VERÍSSIMO, Gilberto da Piedade. **A posição estratégica de Angola no Golfo da Guiné.** 2014. 392 p. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa, 2014. Disponível em: <<http://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/8122/1/Tese-DocumentoFinal.pdf>>. Acesso em: 05 dez. 2016.

ZUCATTO, Giovana Esther; BAPTISTA, Michele. **Pirataria no Golfo da Guiné.** UFRGSMUN – UFRGS, Model United Nations. ISSN: 2318-3195, v.2, p. 531-565, 2014. Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/files/ZOP2.pdf>>. Acesso em: 16 abr. 2016.