

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG (FN) LUDOVICO ALEXANDRE CUNHA VELLOSO

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.

Rio de Janeiro

2014

CMG (FN) LUDOVICO ALEXANDRE CUNHA VELLOSO

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.

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

Orientador: CMG(RM1-FN) Rudibert Kilian Junior

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2014

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente a Deus por guiar meu caminho; a meus subordinados pela compreensão, lealdade e dedicação; aos meus ex-Comandantes pelos exemplos que muitos contribuíram para minha formação militar; à minha amada esposa Edinete e aos meus filhos Brunno e Guilherme pela paciência e compreensão com o tempo destinado à elaboração deste trabalho. Ao Adido de Defesa da Nigéria Coronel Luís Olavo Barbosa, ao Comandante Emilson Paiva de Faria e ao Comandante Antonio Carlos Araujo dedico meu reconhecimento pelas relevantes informações disponibilizadas; ao meu orientador Comandante Rudbert Kilian Junior pela pelas correções de rumo e incentivo e ao meu dileto amigo Comandante Silveira pelas orientações finais.

A todos, o meu 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 crescentes de atividades ilícitas, como a pirataria, o roubo armado e outros crimes de natureza transnacional que comprometem a segurança marítima. Os países lindeiros e a comunidade internacional vêm demonstrando crescente preocupação com os prejuízos à navegação e ao comércio internacional, que se encontra na rota de ameaças transnacionais, como 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 China tem grande interesse no país e realiza pesados investimentos, inclusive na área da cooperação naval. A Nigéria é a principal fornecedora do petróleo importado e, atualmente, é a principal parceira comercial do Brasil na África. Com uma enorme 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, e motivado pelo desafio de contribuir para o aperfeiçoamento das ações da Marinha, no tocante à Política Externa brasileira para a África, buscar-se-á 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, no contexto. 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 Iaundé, em junho de 2013, as medidas e iniciativas conduzidas pelo governo da Nigéria e as implicações do relacionamento desse país com São Tomé e Príncipe. Ao longo do trabalho são consideradas as crescentes atividades de cooperação e a ampliação do relacionamento da Marinha do Brasil com marinhas de países da costa oeste da África e da participação de representantes em organismos multilaterais. Por fim, levando-se em conta o papel das marinhas no século XXI e as perspectivas do combate às ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné, são identificados os desafios decorrentes dos reflexos e das implicações para o Poder Naval brasileiro, dispostos em uma sucinta proposta de postura estratégica para o relacionamento da Marinha do Brasil com a Marinha da Nigéria.

Palavras-chave: Segurança Marítima, Atlântico Sul, Golfo da Guiné e Nigéria.

ABSTRACT

The Gulf of Guinea, an important region of the west coast of Africa, has strategic importance to Brazil. In this region, increasing 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 routes 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. China has great interest in the country and carries heavy investments, including in the area of naval cooperation. Nigeria is a major supplier of imported oil, and currently is the main trading partner of Brazil in Africa. With a huge 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, and motivated by the challenge of contributing to the improvement of the actions of the Navy, regarding the Brazilian Foreign Policy for Africa, 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, in context. 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, in June 2013. In that analysis, the study also considers measures and initiatives undertaken by the government of Nigeria and the implications of the relationship with that country Sao Tome and Principe. Throughout the work, the growing activities of cooperation and expanding the relationship of the Brazilian Navy with navies of countries on the west coast of Africa and the participation of representatives in multilateral organizations are taken into account. Finally, taking into consideration the role of navies in the XXI century and prospects of combating threats to maritime security in the Gulf of Guinea, the challenges arising from reflections and implications for the Brazilian Naval Power are identified, arranged in a outlined proposal of strategic posture for the relationship of the Brazilian Navy with the Nigerian Navy.

Keywords: Maritime Security, South Atlantic, Gulf of Guinea and Nigeria.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRICOM	-	African Command
APS	-	Africa Partnership Station
ASA	-	Cúpula América do Sul-África
BMP	-	Best Management Practices
CDS	-	Conselho de Defesa Sulamericano
CEDEAO	-	Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental
CEEAC	-	Comunidade Econômica dos Estados da África Central
CGG	-	Comissão do Golfo da Guiné
COMRASS	-	Sistema Integrado de Radar para Vigilância Costeira e Marítima
CPLP	-	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC	-	Centro de Coordenação Marítima da África Central
CRFB	-	Constituição da República Federativa do Brasil
CS	-	Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas
CSM	-	Consciência Situacional Marítima
END	-	Estratégia Nacional de Defesa
EUA	-	Estados Unidos da América
FA	-	Forças Armadas
GG	-	Golfo da Guiné

IBAS	-	Fórum de Diálogo Índia-Brasil-África do Sul
ICG	-	International Crisis Group
IMB	-	International Maritime Bureau
INTERPOL	-	Organização Internacional de Polícia Criminal
IRTC	-	Internationally Recommended Transit Corridor
IUU	-	Illegal, Unreported and Unregulated Fishing
JTF	-	Joint Task Force
LCM	-	Linhas de Comunicação Marítimas
MB	-	Marinha do Brasil
MDIC	-	Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior
MEND	-	Movimento de Libertação do Delta do Níger
MINCOMAR	-	Conferência Ministerial das Áfricas Ocidental e Central
MTISC-GoG	-	Centro de Informações do Comércio Marítimo do Golfo da Guiné
NPaOc	-	Navio Patrulha Oceânico
NIMASA	-	Agência de Navegação e Segurança Marítima da Nigéria
OCIMF	-	Oil Companies International Marine Forum
ONU	-	Organização das Nações Unidas
OTAN	-	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PC	-	Plataforma Continental
PIB	-	Produto Interno Bruto

PND	-	Política Nacional de Defesa
RECAMP	-	Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix
RMAC	-	Regional Maritime Awareness Capability
SECMAR	-	Support for Maritime Security in the Gulf of Guinea
SISTRAM	-	Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
UA	-	União Africana de Nações
UE	-	União Europeia
UNASUL	-	União de Nações Sulamericanas
UNIFIL	-	Força Interina das Nações Unidas no Líbano
ZDC	-	Zona de Desenvolvimento Conjunto
ZEE	-	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS	-	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 O BRASIL, O ATLÂNTICO SUL E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ	16
2.1 O PODER BRANDO, A “BOA ORDEM NO MAR” E O PAPEL DAS MARINHAS NO SÉCULO XXI.....	16
2.2 A IMPORTÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL.....	20
2.3 A MARINHA DO BRASIL E A POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA PARA OS PAÍSES DA COSTA OESTE DA ÁFRICA.....	23
2.4 A IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DO GOLFO DA GUINÉ E DA NIGÉRIA.....	28
2.5 A PROTEÇÃO DO COMÉRCIO MARÍTIMO E DA NAVEGAÇÃO E OS INTERESSES ECONÔMICOS DO BRASIL NA COSTA OESTE DA ÁFRICA.....	31
3 A SEGURANÇA MARÍTIMA NO LITORAL DA NIGÉRIA E AS INICIATIVAS NO ÂMBITO REGIONAL E LOCAL	33
3.1 SECURITIZAÇÃO, MACROSECURITIZAÇÃO E A “BOA ORDEM NOMAR”.....	33
3.2 A INSEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ E A IMPORTÂNCIA DAS ESTRATÉGIAS DE COMBATE AOS ILÍCITOS TRANSNACIONAIS.....	34
3.3 A NIGÉRIA E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ.....	41
3.4 AS AMEAÇAS À SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ E NO LITORAL DA NIGÉRIA.....	42
3.5 AÇÕES NO ÂMBITO DOS PODERES CONSTITUÍDOS NA NIGÉRIA.....	45
3.6 INICIATIVAS NO ÂMBITO DE ORGANISMOS REGIONAIS.....	50
3.7 NIGÉRIA e SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE.....	56
4 A PRESENÇA DE POTÊNCIAS ESTRANGEIRAS NO GOLFO DA GUINÉ	59
4.1 DIPLOMACIA NAVAL, PODER INTELIGENTE E SECURITIZAÇÃO.....	59
4.2 INICIATIVAS INTERNACIONAIS.....	61
5 IMPLICAÇÕES E DESAFIOS PARA O PODER NAVAL - A COOPERAÇÃO BILATERAL E REGIONAL PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA NA NIGÉRIA	64
5.1 PODER MILITAR, PODER INTELIGENTE E DIPLOMACIA PREVENTIVA.....	65
5.2 A IMPORTÂNCIA DA REPRESENTAÇÃO EM ORGANISMOS MULTILATERAIS.....	66

5.2.1 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.....	67
5.2.2 A Representação na União Africana de Nações.....	69
5.2.3 A Representação na União Africana de Nações.....	71
5.3 IMPLICAÇÕES DA PRESENÇA E DAS INICIATIVAS DE MARINHAS DE PAÍSES EXÓGENOS AO GOLFO DA GUINÉ.....	74
5.4 A IMPORTÂNCIA DO RELACIONAMENTO DA MARINHA DO BRASIL COM A MARINHA DA NIGÉRIA.....	76
6 CONCLUSÃO.....	81
REFERÊNCIAS.....	87
APÊNDICE A - O Atlântico Sul e os Países da Costa Oeste da África na PND e na END.....	91
APÊNDICE B – Principais Iniciativas de Cooperação e Relacionamento da Marinha do Brasil com Países da Costa Oeste da África.....	98
APÊNDICE C - Panorama das Iniciativas e Ações dos EUA, China, França, Reino Unido e da OTAN.....	103
APÊNDICE D - Iniciativas e Tratativas da Marinha do Brasil com a Marinha da Nigéria.....	114
APÊNDICE E - Dimensões do Poder Militar.....	117
APÊNDICE F - As Faces do Comportamento do Poder.....	118
APÊNDICE G - Questionários.....	119
ANEXO A – Dimensões da “Boa Ordem no Mar”.....	128
ANEXO B - Golfo da Guiné.....	129
ANEXO C - Principais Importadores da Nigéria.....	130
ANEXO D - O Impacto Econômico da Pirataria na Costa Oeste da África.....	131
ANEXO E - Principais Incidentes de Pirataria e Roubo Armado na Costa Oeste da África em 2012.....	132
ANEXO F - Incidentes de Pirataria e Roubo Armado - 2008 a 2013.....	133
ANEXO G - Área de Atuação de Piratas Nigerianos em Ações de Pirataria e Roubo Armado no Golfo da Guiné – 2013.....	134
ANEXO H - Sequestros de Navios e Roubos de Carga - 2010 A 2013.....	135
ANEXO I - Distâncias da Costa de Sequestros de Navios para Cobrança de Resgate - 2009 a 2014.....	136
ANEXO J - Zonas de Segurança Marítimas da Comunidade Econômica Estados da	

África Central.....	137
ANEXO K - São Tomé e Príncipe - Distâncias Marítimas, ZEE e Zona SAR.....	138

1 INTRODUÇÃO

A costa oeste da África, principalmente o Golfo da Guiné (GG) e o acesso ao Mar Mediterrâneo tem importância estratégica para o Brasil. Nessas regiões, principalmente no GG, vêm sendo observadas crescentes atividades ilícitas, como pirataria, roubos armados, terrorismo e tráfico de drogas, comprometendo a segurança marítima na região. Os países limítrofes e a comunidade internacional vêm demonstrando crescente preocupação com os prejuízos à navegação e ao comércio internacional, bem como com a exploração dessa região, que se encontra na rota de ameaças transnacionais, como o tráfico de armas e de drogas.

No GG, destaca-se a Nigéria. Trata-se da maior economia da África; uma potência regional, ao lado de Angola e África do Sul. A Nigéria é detentora de importantes reservas de hidrocarbonetos e, por isso, parceira comercial importante da União Europeia e dos EUA. A China tem grande interesse no país e realiza pesados investimentos, inclusive na área da cooperação naval. Ressalte-se que a Nigéria é a principal fornecedora do petróleo importado e, atualmente, é o principal parceiro comercial do Brasil na África.

Adicionalmente, a Nigéria está no epicentro da insegurança marítima que vem assolando o GG e atingiu novamente índices elevados em 2013. Nesse ano, as ocorrências superaram as do Golfo de Áden. A população marginalizada e insurgente da região do Delta do Niger, a mais importante região petrolífera do país, vem sendo cooptada e largamente empregada em ações criminosas, das quais se destacam a pirataria e o roubo armado que sustentam o refino e o comércio ilegal de petróleo no GG.

A pretexto de garantirem a “Boa Ordem no Mar”¹ e com a intenção de garantir acesso a recursos naturais no mar e em terra, os Estados Unidos da América (EUA), a China e alguns países da União Europeia - Estados exógenos ao Atlântico Sul - já intensificaram sua presença na África, por meio de cooperação com os países africanos, inclusive com os pertencentes à Comunidade de Países de Língua Portuguesa² (CPLP), prioridade da Política

¹ Conceito estabelecido pelo renomado especialista britânico Geoffrey Till, abordado ao longo dos capítulos subsequentes.

² CPLP - é o foro multilateral privilegiado para o aprofundamento da amizade mútua, da concertação político-diplomática e da cooperação entre os seus membros. Tem por objetivos gerais a concertação político-diplomática entre os seus membros em matéria de relações internacionais, nomeadamente para o reforço da sua presença nos fóruns internacionais; a cooperação em todos os domínios, inclusive os da educação, saúde, ciência e tecnologia, defesa, agricultura, administração pública,

Externa brasileira.

O Brasil foi convidado recentemente para participar da revisão da estratégia marítima da União Africana de Nações (UA): “*2050 Africa Integrated Maritime Strategy*”, a partir do segundo semestre de 2014. Para tanto, designou um Oficial que atuará como Assessor Técnico, representante do Estado brasileiro junto àquela organização em Addis Abeba – Etiópia, para esse fim.

Dessa forma, questiona-se como o Poder Naval brasileiro pode contribuir com a segurança marítima no Atlântico Sul, por meio de parcerias estratégicas com países da costa oeste da África e da participação em ação integrada dos países da região, em consonância com os objetivos da PND.

A presença de ameaças à segurança marítima no Atlântico Sul, em especial no GG, é um assunto atual e de relevância para o Brasil, devido ao seu entorno estratégico alcançar aquele continente, abarcando interesses no Atlântico Sul e na África Ocidental. A importância do tema aumenta na mesma medida em que podemos identificar a presença de países e organismos internacionais exógenos ao Atlântico Sul que já estão cooperando com países da região do GG, para a manutenção da “Boa Ordem no Mar”, incluindo membros da CPLP.

No desenvolvimento deste estudo, foram considerados os pressupostos teóricos, estabelecidos por Joseph S. Nye Jr. e Barry Buzan, que apresentam análises sobre o atual sistema e ordem internacionais. No caso de Joseph S. Nye Jr., o autor deste estudo destaca o emprego do Poder Naval, dentro do conceito do Poder inteligente e a sua contribuição para o Poder Nacional, por meio do uso do Poder Robusto e do Poder Brando. No caso de Barry Buzan, aborda-se a temática da Securitização e da Macrossecuritização e suas implicações para os interesses do Brasil na costa oeste da África.

Como o presente estudo enfoca a segurança marítima, julga-se essencial pautar a fundamentação teórica em um autor renomado e atualizado no estudo do tema. Em *Seapower - A Guide for the Twenty-First Century* (2009), Geoffrey Till desenvolveu uma teoria que fundamenta o pensamento estratégico marítimo no século XXI, buscando analisar e identificar

os efeitos da crescente interdependência econômica dos países, as consequências disso para o comércio marítimo, bem como identificar as ameaças e vulnerabilidades que atualmente existem no uso do mar, com foco na segurança marítima internacional. Para Geoffrey Till a preservação da “Boa Ordem no Mar” é essencial à segurança marítima que por sua vez, é fundamental para a proteção do comércio marítimo e dos interesses nacionais.

No desenvolvimento inicial do tema, foi realizado um estudo exploratório, por meio de consultas a livros, documentos oficiais, artigos de revista e jornais, bem como *sites* disponíveis na *internet* sobre o tema. No que tange à perspectiva do Estado brasileiro, foram explorados especialmente os textos da PND e da Estratégia Nacional de Defesa (END) e conferências realizadas por renomadas autoridades como o Ministro de Estado da Defesa, o Comandante da Marinha e o Chefe do Estado-Maior da Armada.

No tocante às análises das ameaças e das causas da insegurança marítima, foram analisadas medidas e estratégias adotadas por países, organismos regionais e marinhas de diversos Estados, além de aspectos socioeconômicos e políticos, explorados em artigos de especialistas que cooperam no estudo de segurança marítima, publicados por instituições reconhecidas internacionalmente, como a CHATAM HOUSE, dentre outras.

Visando ao levantamento de implicações e reflexos do quadro de insegurança e da relevância do relacionamento bilateral da MB com a Nigéria e de outros países da costa oeste da África, bem como as perspectivas da Reunião de Cúpula realizada em Iaundé em 2013 e da participação de representante da MB na UA, foram aplicados questionários junto a especialistas da Divisão de Relações Internacionais do Estado-Maior da Armada, junto ao Adido de Defesa do Brasil na Nigéria e junto ao Adido de Defesa do Brasil na Etiópia, em face das perspectivas da atuação junto à UA.

O estudo foi desenvolvido ao longo de quatro capítulos seguidos de uma conclusão.

No primeiro capítulo, pode-se ver a importância do uso das expressões do poder nacional com ênfase na vertente militar. Serão tecidas considerações a respeito do papel das marinhas no século XXI, com ênfase na contribuição do poder militar para as Políticas Externa e de Defesa brasileiras, com foco na segurança marítima do entorno estratégico do

Brasil, visando ao estabelecimento de um quadro sucinto da geopolítica do Oceano Atlântico Sul sob a perspectiva da defesa dos interesses do Brasil, no tocante aos países da costa oeste da África. A seguir, são identificados e analisados aspectos da importância econômica do GG, em especial da Nigéria, a fim de se dimensionar a relevância dessa região para o Brasil.

No segundo capítulo, buscar-se-á estabelecer um quadro em que se dimensione apropriadamente a complexidade dos problemas relacionados à segurança marítima na Nigéria. Dessa forma, serão abordados conceitos relacionados à securitização das agendas para o combate aos ilícitos transnacionais e sua influência no estabelecimento e na manutenção da “Boa Ordem no Mar”, no GG, com foco na importância econômica do GG e nas ameaças que afetam a Nigéria. São analisados os esforços de organizações regionais, como a Comissão do Golfo da Guiné, a Comunidade Econômica dos Estados da África Central, a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental, as medidas e iniciativas conduzidas, no âmbito nacional pelo governo da Nigéria e as implicações do relacionamento desse país com São Tomé e Príncipe.

Na sequência, será abordada a relevância da Nigéria para a segurança marítima no GG; aspectos fundamentais à identificação das principais implicações para o Poder Naval brasileiro à luz das crescentes atividades de cooperação e da ampliação do relacionamento da MB; da participação da MB em organismos multilaterais e em iniciativas bilaterais, com os países da costa oeste africana, com o foco de identificar os desafios do Poder Naval frente à insegurança marítima no litoral da Nigéria e como o Poder Naval pode contribuir para os interesses nacionais na segurança marítima no GG.

Considerando a perspectiva de emprego do Poder Naval no século XXI, segundo Geoffrey Till, à luz do conceito do Poder Inteligente definido de Joseph S. Nye Jr., assim como as possibilidades de securitização do combate às ameaças à segurança marítima no GG, o terceiro capítulo dedicar-se-á, a análise das presenças de potências estrangeiras, como os EUA, a China, a França e o Reino Unido, no GG, bem como a concertação realizada no âmbito da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e do *African Command*³

³ AFRICOM - Comando dos EUA para África, com sede em Stuttgart, na Alemanha é um dos seis Comandos Regionais do Departamento de Defesa daquele país. Esse Comando tem a responsabilidade administrativa de apoiar militarmente à política dos EUA na África, incluindo as relações com as forças militares de 54 estados africanos. A sua missão é proteger e defender

(AFRICOM), Comando Regional dos EUA para a África, sob a liderança daquele país.

O capítulo seguinte terá como objetivo a proposta de postura estratégica específica para o relacionamento do Poder Naval brasileiro com a Marinha da Nigéria. Para isso, buscar-se-á identificar as implicações e os reflexos para o Poder Naval do Brasil, decorrentes das ameaças e perspectivas do quadro geopolítico e estratégico-militar discorrido ao longo do desenvolvimento dos capítulos anteriores.

Na conclusão serão apresentadas as principais constatações das análises efetuadas nos três primeiros capítulos, bem como uma síntese das principais implicações e reflexos dessas análises, expostas em uma sucinta proposta de postura estratégica para a Nigéria.

Assim, o presente estudo buscará identificar os principais desafios do Poder Naval do Brasil, diante do quadro de insegurança marítima no GG e da ampliação da presença e da cooperação da Marinha do Brasil (MB) com países dessa região, com foco na Nigéria. Nesse contexto serão identificadas as ameaças e oportunidades da presença de potências como os EUA, China, dentre outras e as perspectivas da revisão da estratégia marítima da UA para a segurança marítima na África e da implantação dos acordos firmados entre os países do GG, no encontro de chefes de estado, ocorrido em Camarões, na cidade de Iaundé, em junho de 2013.

Espera-se, portanto, com este trabalho, contribuir para as discussões sobre a relevância da participação da Marinha na elaboração de uma estratégia marítima, no âmbito da UA, bem como apontar os principais desafios para o Poder Naval brasileiro, no que tange à contribuição do país para a segurança marítima e na defesa dos interesses nacionais no GG, com foco no combate à pirataria e ao roubo armado, e outros ilícitos transnacionais com origem na Nigéria.

2 O BRASIL, O ATLÂNTICO SUL E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

O presente capítulo apresentará inicialmente o marco teórico para a segurança marítima contemporânea; ressaltará a importância do Atlântico Sul em termos globais e regionais à luz dos principais documentos de defesa condicionantes e, a partir daí, cerrará o foco para a ribeira ocidental africana, particularmente para o GG, evidenciando a importância daquela região para a segurança marítima do Brasil. Busca-se assim perpassar ao leitor uma visão holística do problema e das questões e detalhes vitais à sua solução sob a ótica naval, no que tange à nossa segurança marítima.

2.1 O PODER BRANDO, A “BOA ORDEM NO MAR” E O PAPEL DAS MARINHAS NO SÉCULO XXI

O fim da Guerra Fria⁴ e, mais recentemente, o atentado às torres gêmeas, ocorrido em 11 de setembro de 2001, gerou certa perplexidade, diante da natureza mutante e difusa das ameaças⁵ que se apresentaram aos estados no final do século XX e no início do século XXI.

Os crimes transnacionais passaram a ser referidos como as “Novas Ameaças”, como o terro-

⁴ Guerra Fria - é a designação atribuída ao período histórico de disputas estratégicas e conflitos indiretos entre os EUA e a União Soviética (URSS), compreendendo o período entre o final da Segunda Guerra Mundial (1945) e a extinção da União Soviética (1991), um conflito de ordem política, militar, tecnológica, econômica, social e ideológica, entre esses dois estados e os países dentro de suas zonas de influência.

⁵ O Atentado de 11 de setembro de 2001 - foi uma série de ataques suicidas contra os EUA, coordenados pela organização fundamentalista islâmica al-Qaeda. Na manhã daquele dia, dezenove terroristas sequestraram quatro aeronaves comerciais de passageiros. Os sequestradores colidiram intencionalmente dois dos aviões contra as Torres Gêmeas do complexo empresarial do World Trade Center, na cidade de Nova Iorque, matando todos a bordo e muitas das pessoas que trabalhavam nos edifícios. Ambos os prédios desmoronaram duas horas após os impactos, destruindo edifícios vizinhos e causando vários outros danos. O terceiro avião de passageiros colidiu contra o Pentágono, a sede do Departamento de Defesa dos EUA, nos arredores de Washington D. C. O quarto avião caiu em um campo aberto próximo de Shanksville, na Pensilvânia, depois de alguns de seus passageiros e tripulantes terem tentado retomar o controle da aeronave dos sequestradores, que a tinham reencaaminhado na direção da capital norte-americana. Não houve sobreviventes em qualquer um dos voos. Quase três mil pessoas morreram durante os ataques, incluindo os 227 civis e os 19 sequestradores a bordo dos aviões. A esmagadora maioria das vítimas era de civis, incluindo cidadãos de mais de 70 países. Os EUA responderam aos ataques lançando a Guerra ao Terror. O país invadiu o Afeganistão para derrubar o Taliban, que abrigou os terroristas da al-Qaeda e também aprovou o Patriot Act. Muitos outros países também reforçaram a sua legislação antiterrorismo e ampliaram os poderes de aplicação da lei, bem como apoiaram os EUA na Guerra ao Terror.

rismo, o narcotráfico, a pirataria, o contrabando, dentre outras, conduzidas por organizações criminosas que movimentam elevadas quantias em dinheiro, no mundo todo.

Essas ditas “Novas Ameaças” desafiam o poder dos estados. Por não terem compromisso estatal, tiram proveito das fragilidades institucionais e da corrupção para conduzirem suas atividades migrando de país para país, conforme a conveniência e as necessidades de sobrevivência do “negócio”. Esse quadro afeta diretamente o Brasil e o seu entorno estratégico. O Brasil é, por suas vastas fronteiras terrestres e pela imensidão de suas águas jurisdicionais, um país de trânsito de drogas e contrabando. Um dos destinos desse material traficado é a África Ocidental, mais especificamente, a região do GG. Essa região, com o aumento da exploração do petróleo, para os EUA, União Europeia e para o Brasil, vem sendo alvo da criminalidade transnacional, no que diz respeito à sabotagem e roubo de óleo dos oleodutos, do roubo armado no mar e também de piratas.

Muitos estudos foram conduzidos ao longo da década de 2000, para se identificar o papel do Estado e do Poder Militar, em especial do Poder Naval, nesse século XXI. Alguns autores se destacaram pelos seus trabalhos e por suas percepções sobre a evolução das ameaças e como os estados deveriam agir diante desse novo quadro. Dentre esses autores, o presente capítulo abordará conceitos definidos por Joseph S. Nye Jr., no que se refere aos Poder Brando, Poder Robusto e Poder Inteligente. No que tange ao emprego do Poder Militar dos estados, é importante compreender os motivos que os levaram a tratarem do combate às ameaças transnacionais como questão de segurança nacional. Tal tratamento deu origem a políticas e estratégias nacionais de defesa que incluíam o emprego das Forças Armadas, diretamente, nas ações de combate ao crime organizado e ao terrorismo.

Diante desse quadro, um importante questionamento se faz a respeito do papel do Poder Naval brasileiro. Assim, identifica-se, como relevante, abordar os conceitos da “Boa Ordem no Mar” e da Consciência Situacional Marítima (CSM), que vêm norteando as doutri-

nas de emprego de diversas marinhas ao redor do globo, no combate à pirataria e aos crimes organizados nas águas territoriais dos países costeiros.

Conforme Joseph S. Nye Jr., o Poder Brando é a habilidade de moldar as preferências de outrem. (NYE JR., 2004, p. 5). O Poder Brando não é meramente o exercício da influência, pois a influência pode ser realizada por meio de ameaça do uso da força, sanções ou por meio de pagamentos. É mais que persuasão ou uso de argumentação para modificar o entendimento das pessoas, embora isso faça parte do Poder Brando. É ainda a habilidade de atrair e por meio dela induzir à aquiescência. Assim, em termos comportamentais, é o poder da atração. Em termos de fontes de poder, consideram-se os meios que produzem a referida atração (NYE JR., 2004, p. 6).

Importa avaliar se apesar da “simpatia” com que o Brasil é visto pelos países africanos, decorrente do futebol e de sua cultura fortemente influenciada pelos afrodescendentes e, sua política externa pautada nos princípios da não intervenção e fortemente voltada para a cooperação bilateral e por concertação multilateral, se tais atributos podem representar fontes de Poder Brando e contribuir para os interesses nacionais na costa oeste da África, particularmente, no que tange à estabilidade regional.

Nesse contexto, busca-se situar o emprego das Marinhas para a segurança marítima. Geoffrey Till, renomado estudioso britânico, estudou largamente as questões que afetam o emprego do Poder Naval no século XXI, tendo introduzido a preservação da “Boa Ordem no Mar” como uma das tarefas principais para as marinhas pós-modernas (TILL, 2009, p. 7). A “Boa Ordem no Mar” segundo Geoffrey Till está relacionada à garantia da segurança marítima em cinco dimensões: a manutenção da boa ordem na costa; o uso do mar como fontes de recursos naturais; o mar como meio para o transporte de bens e pessoas; o mar como à área de domínio e o mar como meio ambiente (TILL, 2009, p. 287). Essas dimensões estão representadas no ANEXO A.

Ressalte-se que o mar é cada vez mais importante em termos relativos para a economia local em um mundo globalizado. O movimento financeiro decorrente do êxito da criminalidade transnacional organizada como a pirataria no mar e o narcotráfico elevam o poder daqueles que desafiam o Estado nacional. Esse êxito afeta a prosperidade, a segurança dos estados e o relacionamento entre países. Os países que apresentam maior fragilidade no combate ou maior vulnerabilidade tendem a ser a preocupação dos Estados vizinhos e da comunidade internacional. Esse caso demonstra a inter-relação da “Boa Ordem no Mar” com a segurança no território dos Estados. Sem a garantia da “Boa Ordem no Mar” a capacidade da humanidade de explorar e explorar o potencial do uso do mar estará severamente comprometida.

A preservação da “Boa Ordem no Mar” requer elevado nível de CSM, política marítima efetiva e governança integrada. De acordo com Geoffrey Till, somente uma abordagem holística das questões marítimas permitem compreender a complexa e multifacetada importância das ligações entre o valor do mar e os eventos em terra. As marinhas, guardas costeiras e outras agências navais detêm cada vez mais importância vital para a preservação da “Boa Ordem no Mar”. Até pouco tempo, as atividades relacionadas à segurança marítima foram negligenciadas pelos pensadores e estudiosos. Eram consideradas como algo que as marinhas poderiam fazer enquanto nada mais importante as ocupava, em um determinado período, pois normalmente eram da atribuição de outras agências marítimas ou navais. Entretanto, o aumento do poder e dos impactos econômicos, políticos e psicossociais das ameaças transnacionais têm representado um desafio capaz de alterar completamente essa visão de emprego. De fato, verifica-se um incremento significativo na necessidade de emprego das marinhas no combate a essas ameaças, no final do século XX, com tendência de envolvimento crescente no século XXI. (TILL, 2009, p. 306)

O Poder Brando e a “Boa Ordem no Mar” se interligam quando as marinhas dos Estados mais desenvolvidos auxiliam as marinhas daqueles Estados cujas capacidades são

incipientes, com vistas a capacitar as suas forças navais e costeiras a combaterem as ameaças na sua costa e no litoral.

2.2 A IMPORTÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL

Que o Atlântico Sul é uma região secundária na geopolítica mundial contemporânea é uma realidade difícil de negar. A atenção dos estrategistas está voltada para o Oriente Médio ou a Europa e, de forma muito acessória, para o que se passa no Golfo da Guiné. Os geopolíticos brasileiros se empenham em mudar essa perspectiva, proclamando que o Brasil será uma das duas ou três superpotências do século XXI. É possível, mas ainda se está longe de atingir isso (BÉGARIE, 1985).

Assim Bégarie apresenta sua visão sobre a relevância do Atlântico Sul e as perspectivas do Brasil nesse espaço geográfico, no seu trabalho, a *Geoestratégia do Atlântico Sul*, publicado em 1985. De fato, embora tanto a importância do Brasil quanto a da África Ocidental tenham crescido, essa realidade ainda está longe de ser alterada. Muito há que se fazer para que o Brasil e os países da região possam contribuir para mudança desse quadro.

Até o século XIX, o Atlântico Sul possuía grande importância para as potências europeias colonialistas. Após a abertura do Canal de Suez em 1869 e, posteriormente, do Canal do Panamá em 1914, a navegação, nessa porção do Oceano Atlântico, passa a ter importância periférica, se tomarmos em conta os países mais fortes economicamente, como EUA, China, Japão e os principais integrantes da União Europeia⁶ (UE).

As Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) daquele Oceano exercem, atualmente, um papel secundário no comércio mundial, não obstante, para o Brasil, o Atlântico Sul sempre exerceu papel fundamental para a economia. Atualmente, o país realiza cerca 95% de seu comércio exterior por via marítima (MOURA NETO, 2014). Essa via é pois vital para a

⁶ União Europeia - A União Europeia é uma parceria econômica e política com características únicas, constituída por 28 países europeus, que, em conjunto, abarcam uma grande parte do continente europeu. A UE teve início no rescaldo da Segunda Guerra Mundial, com o intuito de incentivar a cooperação econômica na Europa. Dessa cooperação econômica resultou a criação da Comunidade Econômica Europeia (CEE) em 1958, inicialmente constituída por seis países: Alemanha, Bélgica, França, Itália, Luxemburgo e Países Baixos. Desde então, assistiu-se à criação de um enorme mercado único. Fonte: disponível em <http://europa.eu/about-eu/index_pt.htm>

economia do país. Não se pode deixar de mencionar a relevância da descoberta do petróleo na Camada do Pré-Sal⁷, principalmente quando o país obtém, junto à Organização das Nações Unidas⁸ (ONU), o reconhecimento dos direitos à exploração dos recursos existentes, na Zona Econômica Exclusiva⁹ (ZEE) e na Plataforma Continental¹⁰ (PC); espaço que passou a ser conhecido como a "Amazônia Azul".

Além disso, é essencial destacar que do outro lado do Atlântico Sul verifica-se uma crescente importância de países da costa oeste da África, como Angola, Nigéria e África do Sul. Nesses países, observa-se um aumento dos interesses bem como a presença cada vez maior de potências exógenas à região do Atlântico Sul. Tal presença é motivada pela abundância de recursos naturais, principalmente petróleo e gás.

A importância do Atlântico Sul está bem caracterizada tanto na PND quanto na END. As diretrizes e objetivos contidos nesses documentos impõem às Forças Armadas Brasileiras (FA), em particular à Marinha do Brasil, que estejam preparadas para a defesa dos interesses nacionais nesse amplo espaço geográfico.

É fundamental destacar que, de acordo com os preceitos estabelecidos no Art. 4º da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), a atuação da Defesa implica privilegiar a adoção de medidas voltadas para o uso do chamado Poder Brando, definido por Joseph S. Nye Junior como a capacidade de um país de exercer influência em outrem com a finalidade de defender interesses, exercendo poder por meio de influência política, cultural ou econômica, privilegiando ações de natureza cooperativa e de integração, buscando fazer com

⁷ Camada do Pré-Sal - é o nome dado às reservas de hidrocarbonetos em rochas calcárias que se localizam abaixo de camadas de sal. Consiste do óleo (petróleo) descoberto em camadas de 5 a 7 mil metros de profundidade abaixo do nível do mar. No Brasil, é uma camada de aproximadamente 800 quilômetros de extensão por 200 quilômetros de largura, que, no vai do litoral de Santa Catarina ao litoral do Espírito Santo. Fonte: disponível em <<http://www.brasilecola.com/brasil/presal.htm>>.

⁸ Organização das Nações Unidas (ONU) - A ONU foi fundada em 1945 após a Segunda Guerra Mundial para substituir a Liga das Nações, com o objetivo de deter guerra entre estados e para fornecer uma plataforma para o diálogo. Ela contém várias organizações subsidiárias para realizar suas missões. Existem atualmente 193 estados-membros. Mantém seus escritórios em todo o mundo, a ONU e suas agências especializadas decidem sobre questões administrativas.

⁹ ZEE - é a área contida entre linha de base da costa até a distância de 200 milhas náuticas dessa linha.

¹⁰ Plataforma Continental (PC) - "A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

que se estabeleçam alianças, acordos ou parcerias, decorrentes de decisões tomadas por fóruns de organizações multilaterais¹¹ como a ONU ou por meio de tratativas bilaterais. Assim, avaliar a atuação do Brasil, na consecução de sua Política Externa, em organismos de caráter multilateral como a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul¹² (ZOPACAS) e as iniciativas bilaterais, em especial, as da Marinha do Brasil, passam a ter fundamental significância para o presente estudo. Nesses esforços, devem ser incluídas as participações e iniciativas conjuntas do Brasil com os países integrantes da cúpula América do Sul-África¹³ (ASA) e Fórum de Diálogo Índia-Brasil-África do Sul¹⁴ (IBAS).

A partir do início do século XXI, o entorno do GG vem se valorizando como importante região econômica e geoestratégica no Atlântico Sul, principalmente pela presença de recursos naturais como água, planícies férteis, gás e, sobretudo, petróleo. Nessa região verifica-se um aumento na ocorrência de delitos transnacionais com ameaça à segurança marítima, tais como a pirataria, o roubo armado e o tráfico de drogas. Os Estados limítrofes do GG apresentam dificuldades para combater eficazmente essas ameaças. As atividades criminosas, denominadas Novas Ameaças, 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. (ROCHA,

¹¹ O termo “multilateralismo” teve seu uso difundido após a 2ª Guerra Mundial (2ª GM). Desde o fim da Guerra Fria, o conceito de multilateralismo tem sido alterado. Em uma das vertentes dessa alteração, o multilateralismo tendeu a ser associado ao conceito de “governança internacional” (NOVOSELLOFF, 2002).

¹² A ZOPACAS, criada em 1986, pela ONU, atendeu à iniciativa brasileira para a promoção da cooperação político-diplomática, econômica, comercial, científica e para a manutenção da paz na região. Consiste na única estrutura que reúne todos os 24 estados banhados pelo Atlântico Sul e se constitui em um importante espaço para a discussão de estratégias de desenvolvimento e de diversificados intercâmbios. Ao mesmo tempo em que reitera o compromisso de “não proliferação de armas de destruição em massa”, a ZOPACAS busca: ampliar as iniciativas para o uso da energia nuclear para propósitos pacíficos; a proteção do meio ambiente marinho; e o combate ao tráfico de drogas e de armas.

¹³ O ASA é um fórum multilateral birregional de cooperação política entre as nações de ambas regiões, conformado por 54 países africanos e 12 sul-americanos, a maioria membros da União Africana (UA) e da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL), respectivamente, buscando o estreitamento de laços, a cooperação para o desenvolvimento, o intercâmbio econômico interregional, e a defesa comum em temas políticos baseados no mundo multipolar e na cooperação sul-sul. Em 2004, houve um encontro entre os presidentes da Nigéria, Olusegun Obasanjo, e brasileiro, Luiz Inácio Lula da Silva. Em maio de 2005, realizou-se no Brasil a Cúpula América do Sul - Países Árabes. Após essa conferência e outras reuniões, decidiu-se instituir também a ASA com reuniões preparatórias de altos funcionários em 2006, tendo finalmente lugar em 30 de novembro de 2006, em Abuja, Nigéria.

¹⁴ O IBAS é uma iniciativa trilateral entre Índia, Brasil e África do Sul, desenvolvida no intuito de promover a cooperação Sul-Sul.

2014)

Essa situação implica prejuízos a esses Estados e para países que têm interesses que envolvem o comércio marítimo na região. Esses prejuízos são decorrentes de diversos impactos, dentre esses, destacam-se o custo do frete do transporte marítimo, danos no meio ambiente, roubos de petróleo, de carga e pesca ilegal etc. Nesse viés, o Ministro da Defesa, Embaixador Celso Amorim, externou sua preocupação com a atual situação da segurança marítima do Atlântico Sul, durante a VII Reunião da ZOPACAS, ocorrida em Montevideu, em janeiro de 2013:

essas mesmas atividades ilícitas [pirataria, terrorismo, tráfico de drogas] podem **atrair**, de **maneira negativa** para nossa área, a presença de intervenções externas [...] Se nós não nos ocuparmos da paz e segurança no Atlântico Sul, **outros vão se ocupar e não da maneira que nós desejamos**: com a visão de países em desenvolvimento que repudiam qualquer atitude colonial e neocolonial (AMORIM, 2013) (grifo nosso).

Sob a perspectiva brasileira, os documentos condicionantes das Políticas Externa e de Defesa brasileiras - a Política e a Estratégia Nacional de Defesa - atribuem prioridade estratégica ao Atlântico Sul e aos países da costa ocidental da África, estendendo nosso entorno estratégico até o continente africano. O APÊNDICE A apresenta uma análise dos principais pontos da PND e da END relacionados à Política e à Estratégia Nacionais para os países da costa oeste da África, com ênfase nos interesses do Brasil, no Atlântico Sul.

2.3 A MARINHA DO BRASIL E A POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA PARA OS PAÍSES DA COSTA OESTE DA ÁFRICA

Abordados os principais pontos da PND e da END que têm relevância para se identificar que aspectos geopolíticos e militares devem ser priorizados na condução da política

externa do Brasil com impacto na condução das atividades de defesa, no entorno estratégico e a postura a ser adotada em relação aos países limítrofes ao Atlântico Sul, em especial aqueles situados na costa oeste da África, cabe inicialmente identificar como a MB vem atuando para contribuir com a consecução dos objetivos nacionais de defesa e no apoio à política externa do Brasil.

Primeiramente, é fundamental destacar que o apoio à política externa é um dos propósitos da missão da MB, como se verifica no texto a seguir:

“ Missão da Marinha - Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a Defesa da Pátria. Estar pronta para atuar na garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; *atuar em ações sob a égide de organismos internacionais e em apoio à política externa do País*; e cumprir as atribuições subsidiárias previstas em Lei, com ênfase naquelas relacionadas à Autoridade Marítima, a fim de contribuir para a salvaguarda dos interesses nacionais” (MOURA NETO, 2014).

Na aula magna do Ministro da Defesa, realizada na EGN em fevereiro de 2014, o Embaixador Celso Amorim, faz a seguinte citação:

Muito se fala do poder brando nos dias de hoje, desde que Joseph Nye, professor de Harvard e ex-Secretário Assistente de Defesa, cunhou o termo. Trata-se de conceito inovador, que se aplica a muitas características do Brasil. Mas nenhum país se afirma no mundo somente pela atração de sua cultura e de seus hábitos. Por isso, ao mesmo tempo em que cultivamos e exercitamos o nosso poder brando, tratamos de robustecê-lo. Nosso **poder brando** (“*soft power*”), expresso na capacidade de cooperar de forma mutuamente benéfica com outros países, será reforçado por nosso **poder Duro**¹⁵ (“*hard power*”), capaz de dissuadir ameaças e de tornar realidade a colaboração com nossos vizinhos e parceiros, em matéria de defesa (AMORIM, 2014, grifo nosso).

Durante a sua exposição, o Ministro refere-se à atuação da MB, no apoio à política externa, por ter sido pioneira na cooperação com a Namíbia. Cita a relevância do apoio à formação da guarda costeira de Cabo Verde, da participação em exercícios e em reuniões em organismos internacionais, com ênfase na assessoria que a Marinha está fornecendo à UA, e

¹⁵ Poder Duro: o mesmo que Poder Robusto.

por fazer-se presente nas discussões e exercícios relativos à segurança marítima no Golfo da Guiné; ressalta a relevância da região do GG para o suprimento de petróleo do país e a realização do seminário da ZOPACAS sobre a vigilância marítima, no mês de outubro de 2013, na cidade de Salvador.

Quando se monta 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. Não obstante, faz-se mister 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).

No quadro constante do APÊNDICE B, verifica-se que a MB atua de maneira diversificada, mesclando participação no nível de relacionamento bilateral, regional e por que não dizer global, quando coopera com iniciativas da OTAN e dos EUA, principalmente no GG. No âmbito das iniciativas bilaterais, para o GG, destacam-se os apoios a Angola, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe. Além de serem países da CPLP, o que vai ao encontro das prio-

ridades estabelecidas na PND e na END, têm relevância para segurança marítima no GG. O primeiro por sua importância geopolítica e econômica na região e o segundo por sua posição estratégica, para a segurança marítima no GG, e por compartilhar área marítima com a Nigéria, que possui importantes reservas de hidrocarbonetos.

A iniciativa do Exercício “ATLANTIC TIDINGS” e os adestramentos realizados pelos Navios Patrulha Oceânicos (NPaOc) da Classe Amazonas permitem que importantes parceiros do Brasil, como a Namíbia, possam contribuir para a segurança marítima na região do GG. O foco desse esforço deve ser a redução dos flagelos causados por ilícitos e atividades criminosas nele passíveis de ocorrência, como a pirataria, o contrabando de drogas e o tráfico de pessoas pelo mar, por exemplo. Essas ocorrências, no GG, têm afetado sobremaneira o transporte marítimo internacional bem como a produção e a comercialização de petróleo, responsável por movimentar quase a totalidade do comércio mundial, tendo em vista causarem ameaça à vida e à segurança marítima (SOUZA,2014).

No âmbito regional, a participação de um Oficial da MB, na revisão da Estratégia Marítima da UA pode representar um instrumento valioso para a atuação do Poder Naval, na contribuição para a concertação e articulação de soluções e arranjos voltados para a segurança marítima no GG (SOUZA,2014). Nesse sentido, é importante avaliar se é possível estabelecer uma estratégia regional para o combate aos ilícitos no mar, em especial a pirataria e o roubo armado, com ênfase principalmente na proteção ao tráfego marítimo de interesse do Brasil, especialmente o realizado no GG, contribuindo para o propósito da ZOPACAS.

No que se refere ao fortalecimento da ZOPACAS, vislumbram-se oportunidades para a ampliação da CSM no Atlântico Sul e, por conseguinte, para um relevante objetivo estratégico da MB, que visa ao estabelecimento de uma rede global de compartilhamento de informações, em complemento às redes regionais e nacionais, por intermédio do Sistema de In-

formações sobre o Tráfego Marítimo¹⁶ (SISTRAM). (SOUZA,2014)

No plano global, a aproximação do Brasil às iniciativas da Organização do Atlântico Norte¹⁷ (OTAN) e do AFRICOM dos EUA merecem atenção especial, no sentido de se verificar se concorrem ou vão ao encontro dos interesses do Brasil, na região do GG, na medida em que a atuação dos EUA pode ser compreendida como imperialista ou com interesses na securitização de ameaças; e a dos países da UE é normalmente associada a ações de caráter colonialista, em apoio à legitimidade dos interesses das grandes potências integrantes do Conselho de Segurança¹⁸ (CS) da ONU.

Em junho de 2013, como resultado de uma iniciativa do CS da ONU, reuniu-se em Iaundé a Cúpula Tripartite de Chefes de Estado e de Governo, formada pela Comunidade Econômica dos Estados da África Central¹⁹ (CEEAC) e a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental²⁰ (CEDEAO) e pela Comissão do Golfo da Guiné²¹ (CGG), para debater a crescente preocupação com o quadro de insegurança marítima no Golfo da Guiné. Nessa reunião de cúpula, participaram como observadores os seguintes países: Alemanha, Bélgica, Brasil, China, EUA, Mauritânia e Reino Unido. Esse encontro teve como foco des-

¹⁶ SISTRAM – sistema informatizado que visa manter o acompanhamento da movimentação de navios, na área SAR do Brasil, intermédio de informações de navegação padronizada, fornecidas pelos participantes, quando navegando naquela área de modo a se utilizar o grande potencial de recursos para salvamento no mar, representados por esses navios, que podem acorrer rapidamente ao local de um incidente SAR, antes mesmo que qualquer outro meio o faça.

¹⁷ OTAN - é uma aliança militar intergovernamental baseada no Tratado do Atlântico Norte que foi assinado em 4 de abril de 1949. A organização constitui um sistema de defesa coletiva, por meio do qual os Estados-membros concordam com a defesa mútua em resposta a um ataque por qualquer entidade externa à organização. A sede da OTAN localiza-se em Bruxelas na Bélgica, um dos 28 países membros. Fonte: www.nato.int

¹⁸ CS da ONU - O Conselho de Segurança da ONU é composto por cinco Membros Permanentes, que possuem direito a veto. Os Membros Permanentes são: China, França, Rússia, Reino Unido e EUA. Fazem parte também do Conselho dez Membros Não-Permanentes, que são eleitos pela Assembleia Geral com mandatos de dois anos. Estes países não possuem direito a veto. Tem como uma de suas atribuições manter a paz e a segurança internacionais de acordo com os princípios e propósitos das Nações Unidas. Fonte: <http://www.brasil-cs-onu.com/>

¹⁹ CEEAC - a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC) foi criada em Libreville, no Gabão, em dezembro de 1981. A CEEAC tornou-se operacional em 1985 e seus objetivos são promover a cooperação e o desenvolvimento autossustentável, com particular ênfase na estabilidade econômica e melhoria da qualidade de vida. Essa comunidade possui onze países membros. Fonte: <http://www.ceeac-eccas.org>

²⁰ CEDEAO - é a organização de integração regional que engloba quinze países da África Ocidental. O Tratado de Lagos, que a estabeleceu, foi assinado em maio de 1975 com o objetivo de promover o comércio regional, a cooperação e o desenvolvimento na região. Desde então, houve apenas duas mudanças entre os membros: a entrada de Cabo Verde em 1976 e a saída da Mauritânia em 2002. Esse tratado foi revisto e assinado em julho de 1993, de forma a acelerar a integração econômica e aumentar a cooperação na esfera política, incluindo o estabelecimento de um parlamento oeste-africano, um conselho econômico e social e um novo tribunal para assegurar a execução das decisões da Comunidade. Este novo texto dá formalmente à Comunidade a responsabilidade de evitar e resolver conflitos na região. Fonte: <http://www.ecowas.int/>

²¹ CGG - institucionalizada em 1999, visava a harmonizar as políticas dos estados-membros em assuntos de paz e segurança, gestão do petróleo e do gás natural, transporte e a livre circulação de pessoas e bens. O acordo original focava os principais conflitos por recursos naturais, entretanto a CGG tenta ainda se firmar como algo além de uma declaração de intenções.

pertar a atenção dos países observadores e dos parceiros quanto à necessidade de melhorar a estabilidade regional e conduzir ações efetivas para proteção das atividades marítimas e a obtenção de apoio financeiro e técnico para desencadear as ações subsequentes (SOUZA, 2014).

Como se pode verificar pelo exposto nesta seção, com destaque para a apreciação do conteúdo do APÊNDICE B, são incontestáveis o avanço e a ampliação da participação ativa da MB junto aos países da costa oeste da África. Em síntese, pode-se dizer que as ações desenvolvidas pela Marinha em apoio aos países africanos da costa oeste da África têm como foco o fortalecimento de suas Marinhas e Guardas Costeiras, a fim de estarem aptos a promover sua própria defesa e segurança marítima, formação de oficiais e praças africanos em escolas militares brasileiras, pela realização de inúmeros cursos e intercâmbios e o fornecimento de produtos de defesa. Nesse contexto, não se pode olvidar o potencial da participação de um representante da MB, na formulação da Estratégia Marítima Integrada da África 2050, em atendimento à solicitação da UA. Nota-se, entretanto, que as iniciativas voltadas para a ampliação do relacionamento com a Nigéria são modestas e não têm destaque no contexto da atuação da MB, junto aos países da costa oeste africana.

2.4 A IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DO GOLFO DA GUINÉ E DA NIGÉRIA

O GG cobre o espaço entre Senegal e Angola. Trata-se de uma vasta região que possui um litoral de aproximadamente seis mil quilômetros de extensão que se estende por dezesseis países: Senegal, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, o arquipélago de São Tomé e Príncipe, República Centro-Africana, República do Congo, República Democrática do Congo e Angola. O GG constitui uma vasta região petrolífera que possui vários países produtores de petróleo, tais 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, tendo sido criada, no período de 1999 a 2001, a “*Comissão do Golfo da Guiné*”. Assim, a região do GG emergiu como importante produtora de hidrocarbonetos o que têm levado à definição de um novo realinhamento político-estratégico regional e continental, essencialmente pelo fato de configurar uma importante fonte alternativa de abastecimento para os principais mercados mundiais. Além disso, a preferência internacional se deve à qualidade do petróleo produzido, por conta do baixo teor de enxofre. A importância da segurança marítima está relacionada ao escoamento da produção que é praticamente todo realizado em mar aberto, por ser de maior viabilidade econômica (CARVALHO, 2011, p.100 e 101). O ANEXO B apresenta um mapa do GG.

A região do GG cresceu de importância, como uma relevante alternativa para o comércio marítimo internacional, pelo aumento da insegurança e dos custos da utilização das LCM que se valem da passagem pelo Golfo Pérsico, em face dos conflitos no Oriente Médio e da pirataria na região do chifre²² da África. Tal situação pode ser caracterizada como uma nova “corrida colonial” para África, não mais voltada para conquista de territórios, mas sim para garantia do acesso e do controle de importantes reservas de hidrocarbonetos recém-descobertas e comprovadas. As estimativas das reservas confirmadas para a região estão em torno de 50,4 bilhões de barris. Acrescente-se que a produção atual é de cerca de 5,4 milhões de barris diários. Adicionalmente, a região do GG abriga grande biodiversidade marinha e recursos florestais, que são altamente expostas e vulneráveis à exploração desregulada e descontrolada, em contexto de marco regulatório deficiente ou virtualmente inexistente voltado para extrativismo e para a exportação de produtos (UKEJE; MVOMO ELA, 2013, p. 9). A questão da segurança marítima se torna ainda mais relevante quando se leva em conta que 80% do

²² Chifre da África - é uma designação da região nordeste da África cuja extensão inclui os seguintes Estados: Somália, Etiópia, Djibouti e Eritreia. Possui uma área de aproximadamente 2 milhões de km² e uma população de cerca de 90,2 milhões de pessoas (Etiópia: 75 mi, Somália: 10 mi, Eritreia: 4,5 mi, e Djibouti: 0,7 mi).

comércio de hidrocarbonetos e recursos minerais é realizado por meio do transporte marítimo (UKEJE; MVOMO ELA, 2013, p. 12).

No que se refere especificamente à Nigéria, trata-se de um país detentor de um mercado potencial promissor, com uma população em torno de 170 a 180 milhões de habitantes. A Nigéria é o principal parceiro comercial do Brasil no continente africano. O comércio bilateral (exportações e importações), que em 2002 foi de US\$ 1,5 bilhão, elevou-se para US\$ 8,2 bilhões em 2008 e chegou a US\$ 9,1 bilhões em 2011, ano em que o déficit comercial do Brasil em relação ao país africano foi de US\$ 7,1 bilhões. Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), de janeiro a setembro de 2013, o Brasil exportou US\$ 611 milhões para a Nigéria, enquanto adquiriu US\$ 6,487 bilhões do país nigeriano²³ (NIGÉRIA-BRASIL, 2013).

No dia 8 de julho de 2013, o ministro do Comércio e Investimento da Nigéria, O-lusegun Aganga, e o secretário-executivo do MDIC, Ricardo Schaefer, assinaram, em Abuja, capital da Nigéria, um memorando de entendimento para incrementar as relações comerciais entre os dois países. O Memorando prevê a criação de grupo de trabalho permanente para tratar dos temas comerciais e de negócios, além de discutir a possibilidade de serem estabelecidos acordos de comércio e de investimento entre os dois países. (NIGÉRIA-BRASIL, 2013).

Além do mercado potencial, ressalte-se o ritmo do crescimento da economia que tem se mantido na média de 4,6% anuais. Em 2012, a taxa de crescimento econômico foi de 7,1. O setor petrolífero é o principal da economia nacional. A Nigéria é detentora da décima maior reserva petrolífera do mundo, avaliada em 36 bilhões de barris. A produção diária nos últimos anos tem se mantido em torno de 2,5 milhões de barris por dia. Curiosamente, necessita importar 85% do petróleo que consome. Aproximadamente metade das exportações de

²³ O principal produto importado pelo Brasil da Nigéria é óleo bruto de petróleo (US\$ 6,103 bilhões), seguido de gás liquefeito de petróleo (US\$ 88 milhões), e do gás butano liquefeito (US\$ 17 milhões), gás propano liquefeito (US\$ 17 milhões) e borracha natural (US\$ 1 milhão). Os principais produtos brasileiros exportados para a Nigéria no período foram açúcar em bruto (US\$ 424 milhões), açúcar refinado (US\$ 166 milhões), arroz em grão (US\$ 125 milhões), etanol (US\$ 44 milhões) e compostos nitrogenados (US\$ 43 milhões).

petróleo nigeriano tem como destino os EUA. O segundo principal importador é a Índia, e o terceiro, o Brasil (BRAZILAFRICA, 2014).

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 produto interno bruto (PIB), responde por aproximadamente 80% dos ingressos fiscais e por 95% da receita de exportações. Esse país é o maior fornecedor de petróleo para o Brasil, com exportações de aproximadamente 8 bilhões de dólares, em 2012. (BRASIL, 2013). A Nigéria teve um PIB de US\$ 510 bilhões em 2013, o que representou um crescimento econômico 89% maior do que o previsto pela maioria dos economistas (HINSHAW; MCGROARTY, 2014), tendo nessa ocasião ultrapassado a África do Sul como a maior economia da África. O ANEXO C apresenta um gráfico com os principais países que importam produtos da Nigéria.

Por fim, é importante destacar que, segundo a Embaixada do Brasil em Abuja, a principal empresa brasileira com atividades na Nigéria é a Petrobras. Essa empresa mantém atividades em território nigeriano desde 1998, com operações em águas profundas no delta do Rio Níger. Reforça-se dessa forma a atenção que o Estado brasileiro deve ter para com a questão da segurança marítima na Nigéria, em especial, no Delta do Níger.

2.5 A PROTEÇÃO DO COMÉRCIO MARÍTIMO E DA NAVEGAÇÃO E OS INTERESSES ECONÔMICOS DO BRASIL NA COSTA OESTE DA ÁFRICA

Primeiramente, é fundamental destacar que as LCM são responsáveis por mais de 90% das trocas comerciais entre as nações e movimentam cifras superiores a 4 trilhões de dólares/ano (ROCHA, 2014). As LCM têm extrema relevância, para as trocas do comércio exterior brasileiro. Cerca de 95% desse comércio é realizado por via marítima (MOURA NETO, 2014). Em 2013, as transações comerciais brasileiras com o exterior foram de US\$ 681,7 bi-

lhões, entre exportações e importações. (BRASIL, 2014a)

No caso brasileiro, somente três 3% do nosso comércio exterior pelo mar é transportado por navios de bandeira brasileira. Em 2013, o país gastou cerca de 28 bilhões de dólares em fretes marítimos. Isso significa que apenas 3% desse total foram faturados por armadores nacionais. Nesse sentido, a segurança marítima é fundamental, pois, nos últimos quatro anos, o custo do frete marítimo internacional teve um aumento de 82%. Esse aumento representa cerca de 6% do valor do total do comércio exterior do Brasil, impactando, negativamente, a balança comercial e, por conseguinte, o custo dos bens importados. (MOURA NETO, 2014)

No que tange especificamente ao tráfego marítimo entre o Brasil e o Golfo da Guiné se faz a uma taxa aproximada de 30 navios mercantes por dia. Embora em termos de tráfego marítimo esse volume não seja expressivo, deve-se ressaltar que a interdependência da América do Sul com a África está aumentando. Citam-se ainda as questões de segurança não tradicionais que se multiplicam, inclusive o tráfico de drogas e a pirataria no Atlântico Sul, esta última em princípio, restrita ao Golfo da Guiné (BRASIL, 2014b, p.221). No que tange ao comércio do Brasil com os países da costa oeste africana, em especial os localizados na região do GG, destaca-se a Nigéria como o principal parceiro comercial do Brasil. A Petrobras tem hoje uma atuação importante na exploração de petróleo no oeste da África, notadamente em Angola e na Nigéria, produzindo uma média de 53 mil barris de óleo por dia, o que representa cerca de 40% da sua produção no exterior (VIEITAS & ABOIM, 2014).

Verifica-se que o GG tem significativa importância para os interesses do Brasil na África, com destaque para o acesso a fontes energéticas como hidrocarbonetos, o comércio exterior e a crescente presença de empresas brasileiras. Uma ameaça aos interesses do Brasil é a crescente insegurança marítima no GG, com impactos expressivos em perdas para as economias da região e nos acréscimos dos custos do transporte marítimo.

3 A SEGURANÇA MARÍTIMA NO LITORAL DA NIGÉRIA E AS INICIATIVAS NO ÂMBITO REGIONAL E LOCAL

No presente capítulo serão inicialmente abordados conceitos relacionados à securitização das agendas para o combate aos ilícitos transnacionais e sua influência no estabelecimento e na manutenção da “Boa Ordem no Mar”, no GG, com foco nas ameaças que afetam a Nigéria, em especial. A seguir, é abordada a importância econômica do Golfo da Guiné e da Nigéria. Posteriormente serão abordadas as ameaças à segurança marítima na região, com ênfase nas causas e nas ocorrências relacionadas à Nigéria. Na sequência são apresentados e abordados os interesses e esforços de organizações regionais, como a CGG, a CEEAC, a CEDEAO. No prosseguimento dessa análise, são abordados os esforços realizados no âmbito nacional, pelo governo da Nigéria e as implicações do relacionamento desse país com São Tomé e Príncipe. Ao final deste capítulo, buscar-se-á estabelecer um quadro em que se dimensione apropriadamente a complexidade dos problemas relacionados à segurança marítima na Nigéria e se identifiquem as implicações desse quadro para o Poder Naval brasileiro.

3.1 SECURITIZAÇÃO, MACROSSECURITIZAÇÃO E A “BOA ORDEM NO MAR”

De fato, a partir do final da década de 2000, houve uma intensificação da presença naval de países exógenos ao GG, particularmente dos EUA, Reino Unido, França e da OTAN. Tal presença induz a se pensar na possibilidade de Securitização do combate à pirataria e dos ilícitos de caráter transnacional no litoral do GG.

“Se por meio de argumentos relacionados à urgência e à prioridade de combate a uma ameaça existencial um ator consegue romper com procedimentos e regras que deve seguir, em princípio, estamos testemunhando um caso de securitização” (BUZAN e HANSEN, 2009, p. 214).

Securitização se refere ao processo de apresentar uma questão em termos de segu-

rança. Em outras palavras, como uma ameaça existencial. No nível político, essa questão é colocada como parte de uma política pública e dessa forma fica sujeita à decisão governamental sobre alocação de recursos. Há situações, mais raras, em que a questão em lide é gerida por meio de governança compartilhada, sendo submetida ao debate público. Nesse caso, o poder político busca influenciar a percepção da opinião pública de que de fato a securitização é a opção adequada ao combate daquela ameaça. Isso possibilita em alguns casos a violação de leis e normas legais e sociais em vigor, por medidas e regimes de exceção e, em outros casos, leva à elaboração de regras e marcos legais “temporários”.

A implantação de tais medidas pode tanto afetar as pessoas no território do país que securitizou a agenda ou, no caso das grandes potências, servir de argumento para intervenções de caráter “humanitário” ou conduzidas em nome da paz e segurança mundiais. Em escala global ou multirregional, esse processo é também conhecido como Macrossecuritização. A Macrossecuritização é um conceito amplamente aceito no âmbito europeu e foi implementado em larga escala no caso do combate ao comunismo, durante a Guerra Fria, e, mais recentemente, no caso da Guerra ao Terror liderada pelos EUA e pela OTAN (BUZAN e HANSEN, 2009, p. 214 e 215). Um exemplo de securitização é a Guerra ao Narcotráfico na Colômbia.

Em relação ao presente estudo, particularmente no caso do combate à pirataria, é fundamental se identificar em que medida ocorreu a securitização desse combate e em que proporção esse processo afeta, especialmente, a Nigéria, o Brasil e as organizações regionais como a CGG, a CEEAC, a CEDAO. Deve-se ainda buscar identificar as consequências desse processo para o Brasil, assim como para a eficácia do combate às ameaças à segurança marítima no GG, visando a contribuir para elevação da CSM e a preservação de uma efetiva “Boa Ordem no Mar”.

3.2 A INSEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ E A IMPORTÂNCIA DAS ESTRATÉGIAS DE COMBATE AOS ILÍCITOS TRANSNACIONAIS

Recentemente a insegurança marítima no GG tem atraído cada vez mais a atenção da comunidade internacional. O litoral do GG, que se estende desde o Senegal até Angola, em função principalmente das reservas de petróleo e de recursos naturais daquela região do GG, detém cada vez mais importância geopolítica. Trata-se de uma região estratégica para a economia mundial. Dessa forma, a segurança dos acessos aos terminais portuários, dos portos e do tráfego marítimo é vital para a produção global de energia, pois Nigéria e Angola estão entre os dez maiores exportadores mundiais de petróleo cru. Além disso, a segurança marítima na região tem capital importância para a indústria da pesca que é responsável pelo sustento e pela geração de empregos de boa parte da população da África ocidental, bem como para o combate ao narcotráfico internacional. Em junho de 2013, o relatório anual *Human Cost of Maritime Piracy* destacou que a quantidade de navios atacados na costa oeste da África superou as ocorrências dessa natureza ao longo da costa da Somália. Outro aspecto mencionado, no aludido relatório, é que o custo da pirataria no GG representa um terço dos gastos no combate no Oceano Índico, para um espaço marítimo significativamente menor do que o daquele oceano. (OCEANSBEYONDPIRACY, 2013) e (ANYIMADU, 2013, p.2). Os custos do combate à pirataria na costa oeste da África são apresentados no ANEXO D.

A gravidade da situação da insegurança marítima no GG chamou a atenção do CS da ONU, por meio de informações e relatórios resultantes do acompanhamento da Organização Marítima Internacional²⁴ (IMO), realizado ao longo dos anos, bem como em face dos apelos de chefes de Estado, como o presidente do Benin, por apoio no combate aos ilícitos no mar e ao tráfico de drogas. Em resposta a essa situação, o CS da ONU adotou a resolução de número 2039/2012, que cobrava dos países da região a adoção de medidas urgentes para o

²⁴ IMO - em inglês, *International Maritime Organization*. A Organização Marítima Internacional é a agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação e a prevenção da poluição marinha por navios.

combate à pirataria nos níveis nacional e regional (ANYIMADU, 2013, p.2).

Em decorrência dessa resolução, a CEDEAO, a CEEAC e a CGG realizaram reuniões conjuntas que visavam a elaboração de uma estratégia no âmbito regional. Os documentos produzidos foram ratificados em uma reunião de chefes de Estado integrantes das CEEAO, CEEAC e CGG, realizada em Camarões, na cidade de Iaundé, em junho de 2013. É importante mencionar que a resolução 2039/2012 do CS da ONU também cobra a participação de parceiros internacionais, como os EUA, a China e o Brasil, no apoio aos esforços regionais e locais. (ANYIMADU, 2013, p.2).

No tocante às cooperações bilaterais com países do GG, destacam-se as iniciativas dos EUA, Reino Unido, Brasil, França e Espanha. Outra iniciativa relevante destacada por Anyimadu é a da UE que se encontra desenvolvendo uma estratégia para o Golfo da Guiné. A INTERPOL²⁵ e o Escritório da ONU para Drogas e Crimes (ONUDDC)²⁶ incluíram a pirataria e o roubo armado no GG, nas análises como ocorrências criminosas relevantes na África Ocidental. A atenção de organismos internacionais relevantes para o combate à criminalidade internacional evidencia que a pirataria e o roubo armado no GG, atualmente, representam um componente importante dos ilícitos transnacionais, com impactos muito além da região do GG. (ANYIMADU, 2013, p.2).

No entanto é preciso apontar que há diferenças importantes entre os ilícitos no mar no GG e entre as ameaças à insegurança marítima em outras regiões. Em princípio, no GG, as ocorrências se dão dentro das águas jurisdicionais dos países costeiros. As águas terri-

²⁵ INTERPOL - A Organização Internacional de Polícia Criminal, mundialmente conhecida pela sua sigla INTERPOL (em inglês, *International Criminal Police Organization*), é uma organização internacional que ajuda na cooperação de polícias de diferentes países. Foi criada em Viena na Áustria, no ano de 1923, pelo chefe da polícia vienense Johannes Schober, com a designação de Comissão Internacional de Polícia Criminal. Hoje sua sede é em Lion na França, tendo adotado o nome atual em 1956 e tem a participação de 188 países membros. A Interpol não se envolve na investigação de crimes que não envolvam vários países membros ou crimes políticos, religiosos e raciais. Trata-se de uma central de informações para que as polícias de todo o mundo possam trabalhar integradas no combate ao crime internacional, o tráfico de drogas e os contrabandos.

²⁶ ONUDDC - em inglês, UNODC (*United Nations Office on Drugs and Crime*), a ONUDDC foi criada em 1997, resultante da fusão do Programa de Controle de Drogas das Nações Unidas com o Centro Internacional para Prevenção do Crime. A ONUDDC atua em todas as regiões do mundo, por meio de uma rede de escritórios locais que dependem de contribuições voluntárias, principalmente de governos, para 90 por cento do seu orçamento. Fonte: www.unodc.org

toriais²⁷ e as Zonas Econômicas Exclusivas da Nigéria, Benin e Togo são consideradas áreas de grande risco para o tráfego marítimo. Nessas áreas destacam-se as seguintes atividades ilícitas:

- pirataria e roubo armado no mar - até 2013, as ocorrências de atos de pirataria e o de roubo armado no GG diferiam das atividades realizadas no Oceano Índico. Piratas da Somália focam a realização de sequestros, mediante apresamentos de navios, visando ao pagamento de resgate. Para isso capturam navios, e detêm a carga e a tripulação sob sua guarda em troca de pagamento de uma certa quantia de dinheiro. No GG, os piratas lançam seus ataques, principalmente a partir da Nigéria, com a finalidade de roubar a carga, equipamentos e bens de valor dos navios e suas tripulações. De uma maneira geral, o sequestro de membros da tripulação é menos frequente do que no Oceano Índico, entretanto, a violência empregada é mais cruel, haja vista que, no GG, os piratas estão menos preocupados com o bem-estar dos reféns. Dos 58 incidentes de pirataria e roubo armado, registrados pelo *International Maritime Bureau*²⁸ (IMB) em 2012, no GG, 37 envolveram o uso de armas de fogo (ANYIMADU, 2013, p.2).

- roubo de óleo e carga - ataques a navios-tanque com produtos químicos e petroleiros, transportando óleo refinado, são muito bem orquestrados e demonstram que os criminosos detêm bom conhecimento sobre a operação desses navios, assim como informações precisas sobre localização e o tipo de carga transportada. Navios-tanque são normalmente atacados nos locais de fundeio ou nos pontos de transferência de carga entre navios no mar, sítios

²⁷ Águas territoriais – representam o mar territorial e as águas interiores. O **Mar territorial** é uma faixa de águas costeiras que alcança 12 milhas náuticas (22 km), a partir do litoral de um Estado que são consideradas parte do território soberano daquele Estado (excetuados os acordos com Estados vizinhos cujas costas distem menos de 24 milhas náuticas). A largura do mar territorial é contada a partir da linha de base, isto é, a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro. Fonte: Nações Unidas

²⁸ IMB – em inglês *International Maritime Bureau*. O IMB é uma divisão especializada da *International Chamber of Commerce* (ICC). O IMB é uma organização sem fins lucrativos, criada em 1981 para funcionar como um ponto focal na luta contra todos os tipos de crime marítimo e imperícia. Dedicado à prevenção de financiamento ao comércio exterior, marítimo, transporte e comércio de fraude e negligência, o IMB é um ponto focal para o comércio e transporte indústria internacional e aqueles associados ao facilitar a circulação de mercadorias. O IMB também administra o Centro de Relatórios sobre Pirataria do IMB, que se dedica ao combate à pirataria e ao roubo armado contra navios. O Centro tem sede em Kuala Lumpur, na Malásia. Esse centro mantém acompanhamento das rotas de navegação do mundo, registrando e relatando ataques piratas a agentes locais e emite advertências sobre pontos de alta incidência de pirataria (*hotspots*) aos navios e órgãos de controle do tráfego marítimo de carga. Fonte: <http://www.icc-ccs.org/>.

em que os navios se encontram mais vulneráveis a ataques. Durante as ações, os criminosos mantêm a tripulação do navio sob custódia, enquanto a carga é transferida para embarcações, geralmente, menores, para ser revendida em terra. O combate a essas ações reveste-se de grande relevância, pois estima-se que 40% das importações europeias e 30% dos EUA, passam pelo GG, anualmente. Esse quadro de insegurança pode afetar as exportações de óleo cru da Nigéria e de Angola (ANYIMADU, 2013 p.4).

- pesca ilegal, não relatada e não regulada – *Illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing* - a África Ocidental é uma das regiões do planeta onde há maior incidência deste tipo de atividade ilícita. Cerca de 40% do pescado da África Ocidental é obtido de forma ilegal. Os países da África Ocidental têm um prejuízo estimado em 1,5 bilhão de dólares, anualmente, em face da pesca ilegal. É importante ressaltar que o produto da pesca ilegal destina-se majoritariamente aos mercados europeus e asiáticos e observa-se ligações entre os barcos envolvidos na pesca ilegal com outras formas de crime organizado (ANYIMADU, 2013, p.4).

- contrabando de mercadorias, tráfico de pessoas, armas e drogas – muitos portos dispõem de segurança e vigilância deficientes. A aparente capacidade existente é minada por corrupção que proporciona aos contrabandistas rotas para estabelecerem suas atividades. De acordo com a ONUDC, estima-se que 50 toneladas de cocaína, destinada à Europa, transitam pela África Ocidental anualmente. Essa quantidade de cocaína comercializada ilegalmente movimenta um valor de dois bilhões de dólares (ANYIMADU, 2013, p.4 e 5). O ANEXO E apresenta um quadro com os principais incidentes de Pirataria e Roubo Armado no Golfo da Guiné, em 2012, de acordo com o IMB.

Um fator complicador da insegurança no GG é que a maior parte das atividades ilegais ocorreu dentro do mar dos países costeiros. Quando o crime ocorre dentro desse espaço, isso passa a ser um problema para ação policial, porém, na maioria dos países da costa oeste da África, as guardas costeiras não são bem equipadas como as marinhas. A divisão de

tarefas entre as marinhas e as guardas costeiras estão no centro da discussão sobre o combate ao crime.

Diante desse quadro, a ajuda internacional pode exercer um papel fundamental, tanto para auxiliar os países a definirem o papel de suas guardas costeiras e das marinhas, quanto para apoiar o treinamento, a formação de pessoal e o equipamento das forças navais e costeiras, principalmente quando as deficiências são impeditivas. A criação recente da Unidade de Polícia Marítima de Gana, cujo treinamento está sendo conduzido com o apoio dos EUA é um bom exemplo desse tipo de iniciativa. A iniciativa conta com o apoio do ministério do interior de Gana para estreitar os laços entre a nova unidade e a marinha.

As parcerias internacionais tornaram-se mais frequentes. Um bom exemplo de ação de grande alcance é o programa do *Africa Partnership Station*²⁹ (APS) conduzido pelo AFRICOM, ao desenvolver uma ação articulada que engloba todo o GG. Marinhas parceiras de países, como o Reino Unido, Holanda e Brasil também conduziram treinamentos conjuntos, durante visitas à região, em 2013. Essas parcerias têm um grande efeito potencial, particularmente, para a realização adequada de treinamentos específicos para o combate às ameaças à segurança marítima no GG. Esses treinamentos podem contribuir para o reaparelhamento das marinhas dos países da região, pois tendem a contemplar, em princípio, a obtenção de itens idênticos ou similares àqueles empregados pelos países parceiros (ANYIMADU, 2013, p. 8).

A cúpula de Iaundé, na qual os chefes de estado de países do GG e observadores de países com interesse na região estiveram presentes, gerou expectativa positiva no que se refere à integração das estratégias empregadas pela CEEAC e a CEDEAO para o combate das

²⁹ *Africa Partnership Station (APS)* – é o carro-chefe do programa de cooperação de segurança marítima da marinha dos EUA na África. O foco da APS é a construção de segurança marítima, aumentando a consciência marítima, a capacidade de resposta e de infraestrutura. Na APS o AFRICOM realiza atividades com as marinhas e forças navais e costeiras de estados parceiros e organizações governamentais / não-governamentais para aumentar a capacidade de autossustentável dos estados africanos de manter a segurança marítima nas suas águas interiores, águas territoriais e zonas económicas exclusivas. Fonte: <http://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation-programs/africa-partnership-station>.

ameaças à segurança marítima no GG. As propostas apreciadas nessa reunião de cúpula foram aprovadas. Foram emitidos um Memorando de Entendimento entre a CEEAC, a CEDEAO e a CGG, uma declaração de intenção dos chefes de Estados e governos em cooperar com a promoção da segurança marítima e um código de conduta. (ANYIMADU, 2013, p. 8). A elaboração desse código de conduta representa um significativo avanço para o combate aos ilícitos transnacionais no GG, pois nos termos desse acordo há previsão de adoção de legislação e procedimentos para prisão e julgamento de criminosos, de perseguição nas águas territoriais e o embarque de agentes locais em navios de outros países para possibilitar a legalidade e conferir legitimidade de ações no espaço soberano do estado costeiro (CEDEAO, 2013b).

Pôde-se verificar que as discussões e os esforços no combate à pirataria e à insegurança marítima vêm sendo conduzidos no âmbito de organismos regionais, como a CEEAC e a CEDEAO. O problema desse tipo de concertação é que normalmente não são promovidas ações no nível local. Os habitantes das comunidades litorâneas defendem a posição de que podem ter um papel no combate à insegurança marítima, pois são tão afetados pelas atividades ilícitas quanto as grandes companhias multinacionais de petróleo e de transporte marítimo. Nesse sentido, a iniciativa da INTERPOL do *Project Scale* considera a importância das comunidades locais no combate à criminalidade (ANYIMADU, 2013, p. 14).

A segurança marítima é essencial para a segurança alimentar, para o crescimento econômico e, particularmente, para a redução da incidência de ilícitos transnacionais. Em uma região em que os exércitos nacionais são tradicionalmente priorizados sobre as marinhas e ministros responsáveis pela pesca e aquicultura não detêm grande poder político, o desafio dos que labutam na elaboração, implantação e execução de políticas marítimas é enorme. Nesse contexto, assegurar que parceiros internacionais e formuladores de políticas regionais reconheçam que a importância da segurança marítima no mar para a prosperidade da África Ocidental é fundamental (ANYIMADU, 2013, p. 17).

Em face da interconexão de crimes como tráfico de drogas, a pirataria e o roubo armado no mar, o combate a esses ilícitos requer uma combinação de esforços e a compreensão de que a repressão, isoladamente, não é suficiente para se obter uma solução efetiva no longo prazo. Ações adotadas pelos formuladores de políticas devem ser coordenadas e integradas nos níveis regional, nacional e local, para efetivamente se evitar que a criminalidade se desenvolva e evolua para um quadro irreversível.

É essencial compreender que aqueles que praticam os atos ilegais no GG são extremamente adaptáveis, sofisticados nos seus métodos e bem informados. Assim, esforços, esforços nos níveis regional, nacional e local devem ser flexíveis e proativos (ANYIMADU, 2013, p. 17).

Assegurar a segurança marítima no GG transcende a capacidade de atuação isolada dos países. É importante considerar que diversas organizações regionais compartilham interesses na segurança marítima da região, dentre essas, a CEDEAO, a CEEAC, a CGG. Entretanto, verifica-se a existência de superposições geográficas e dos mandatos. O compartilhamento de interesses contribui para a articulação de ações, todavia as superposições geram deficiências e conflitos que dificultam o combate eficaz das ameaças à segurança marítima no GG. Esse quadro implica a necessidade de maior integração e coordenação das iniciativas, tanto no âmbito regional quanto no âmbito local. (CHATHAM HOUSE, 2012)

Importante é ressaltar a relevância da Nigéria, principalmente no combate aos crimes contra a produção, refino e transporte de hidrocarbonetos no Delta do Niger. Tal situação foi relatada na conferência realizada pela CHATHAM HOUSE em Londres, em 2012, com a presença de representantes de diversas organizações dentre elas as seguintes: a CGG, Marinha da Nigéria, IMO, INTERPOL, Ministério das Relações Exteriores do Reino Unido, Departamento de Assuntos Políticos da ONU.

3.3 A NIGÉRIA E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

A maior parcela dos problemas relacionados ao roubo de óleo tem raízes na Nigéria. 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 da Nigéria e por toda costa oeste da África.

Por outro lado, os problemas com origem na Nigéria não afetam somente esse país. 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 GG. 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 (CHATHAM HOUSE, 2012).

No que tange à pesca ilegal, a insegurança 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, principalmente (CHATHAM HOUSE, 2012).

3.4 AS AMEAÇAS À SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ E NO LITORAL DA NIGÉRIA

Como visto anteriormente, as ameaças à segurança marítima, no GG, não se limitam ao roubo de carga. Em que pesem as medidas adotadas, no âmbito de organizações regionais e o aumento da cooperação internacional para o combate às ameaças à segurança marítima na região, verificou-se um significativo aumento das ocorrências, como pode ser observado, no ANEXO F que apresenta um gráfico com a evolução das ocorrências reportadas, no período entre 2008 e 2013. Nesse gráfico, constata-se que os índices de 2013 voltaram a um patamar semelhante ao de 2008, com aproximadamente 140 incidentes (HART, 2014)

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. O ANEXO G apresenta uma figura que retrata a área de atuação dos piratas nigerianos no sequestro por resgate e no sequestro para roubo da carga (HART, 2014).

Embora 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. Tal constatação reforça a necessidade de articulação e concertação no nível das organizações regionais, para adoção de medidas efetivas no combate às ameaças à segurança marítima no GG. (HART, 2014)

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 lo-

cais, e um aumento da eficiência das medidas de segurança adotadas pelas autoridades nigerianas e pelas companhias de transporte marítimo. Embora observe-se 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 ANEXO H, observa-se, no ano de 2013, um significativo aumento de sequestros 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. Em fevereiro de 2012, a Shell estimou que as companhias de exploração de petróleo perdiam cerca de 150 mil barris por dia. Enquanto uma parcela do óleo roubado é refinada ilegalmente, na 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 *The Gulf of Guinea: The New Danger Zone Crisis Group Africa Report N°195, 12 December 2012, p. 6*)

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 da costa da Nigéria. 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. O ANEXO I apresenta um mapa com uma representação gráfica das distâncias da costa em que os ataques vêm ocorrendo. (HART, 2014)

Outro aspecto relevante é que o sequestro para cobrança de resgate não se limita a ataques a petroleiros. Todos os tipos de navio de carga indiscriminadamente são alvos e embarcações de pesca vêm sendo utilizadas nos ataques. Os criminosos roubam o dinheiro em espécie, os pertences pessoais e selecionam de dois a cinco tripulantes como reféns, normalmente oficiais mais graduados. A partir daí, conduzem e mantêm os reféns em cativeiros nas entranhas 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 significativo 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. Entretanto, 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 (HART, 2014, p. 9).

Embora tenha havido um aumento da presença de marinhas exógenas ao GG, inclusive do Brasil, contribuindo com visitas, patrulhas e treinamentos, essas presenças não ga-

rantem medidas eficazes e regulares no combate às ameaças marítimas. Mesmo 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 do GG, pois a maioria dos países não pode arcar com os elevados custos da realização de patrulhas navais e aeronavais (HART, 2014).

3.5 AÇÕES NO ÂMBITO DOS PODERES CONSTITUÍDOS NA NIGÉRIA

O governo da Nigéria vem enfrentando problemas relacionados à falta de capacidade para combater à criminalidade e à corrupção. A falta de investimento em segurança deixou as forças de segurança mal guarnecidas e mal equipadas. Houve ainda ocorrências de envolvimento de autoridades da marinha e portuárias em atividades ilegais, como o roubo de óleo cru. O resultado dessa fragilidade institucional se manifesta na corrupção endêmica e no baixo nível de regulação e de resposta do Estado nigeriano às ameaças à segurança marítima, tanto no mar quanto nos portos. Os armadores reclamam que 80% das chamadas de emergência (“*distress call*”)³⁰ dos navios a respeito de possíveis ataques não são atendidas ou respondidas. As visitas regulares, realizadas pela guarda costeira dos EUA, para inspecionar a implantação e o emprego do sistema ISPS CODE³¹ se deparam com um quadro de segurança inadequada. Esse quadro contribui enormemente para os elevados índices de criminalidade, nos portos. (ICG, 2012, p. 8).

³⁰ *Distress Call* - trata-se de uma mensagem que contém um sinal internacionalmente reconhecido, enviada por um navio que necessita de ajuda ou socorro com urgência. Fonte: <http://www.thefreedictionary.com/distress+call>

³¹ ISPS CODE - é um conjunto abrangente de medidas para reforçar a segurança de navios e instalações portuárias, desenvolvido em resposta às ameaças percebidas aos navios e instalações portuárias na sequência dos ataques de 11/09 nos EUA. O Código ISPS é implementado através do capítulo XI-2 medidas especiais para reforçar a segurança marítima na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974, O Código tem duas partes, uma obrigatória e uma recomendatória. Fonte: <http://www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscode.aspx>

Essa fragilidade institucional proporcionou o ambiente apropriado para o aumento da incidência de roubo armado e de atos de pirataria. Desde o ano 2000, os ataques a navios cresceram significativamente até atingir um pico em 2008, primeiramente em embarcações pesqueiras, por serem de mais fácil abordagem, e foram sendo gradativamente direcionados para navios-tanque e cargueiros.

A escalada da violência ao longo da costa da Nigéria foi em grande parte influenciada pelas atividades insurgentes e criminosas que ocorriam no Delta do Niger. Durante o período mais importante da insurgência, em meados da década de 2000, decorrente da intensa atuação de grupos armados como o MEND³², a insegurança marítima atingiu elevados índices, ao longo da costa do Delta do Niger, principalmente nas proximidades das localidades de Warri, Port Harcourt e Calabar. Simultaneamente, houve um aumento de atos de pirataria que ocorriam no litoral da cidade de Lagos, onde os ataques eram realizados relativamente próximos à costa, distantes cerca de vinte milhas náuticas do litoral. Esses atos visavam ao ganho financeiro e eram piores coordenados e menos bem-sucedidos do que os conduzidos no Sudeste do país. Naquele período, não havia registro de sequestros para cobrança de resgate. Os ataques visavam as cargas, o dinheiro em espécie e os pertences da tripulação.

As pressões internacionais de grandes potências, como os EUA e o Reino Unido, de grandes companhias de petróleo e de transporte marítimo, levaram o governo da Nigéria a incrementar e adotar medidas de segurança especiais. Foi instituída uma Força Tarefa Conjunta (Joint Task Force - JTF)³³ composta por militares do exército e da marinha e integrantes da

³² MEND - O MEND - Movimento para a Emancipação do Delta do Níger é um dos maiores grupos militantes no Delta do Níger. A organização pretende expor a exploração e a opressão do povo do Delta do Níger e devastação do meio ambiente natural, pelo Governo Federal e por empresas privadas envolvidas na produção de petróleo na região do Delta. Segundo "The Economist" esse grupo se apresenta como uma organização política que quer uma fatia maior da receita de petróleo da Nigéria para ir para a região empobrecida que fica em cima do óleo. Na verdade, é mais de uma organização guarda-chuva para vários grupos armados, que às vezes paga em dinheiro ou armas para lançar ataques. O MEND sido associado a ataques contra instalações petrolíferas, embarcações e oleodutos, como parte do conflito na região, engajando-se em ações, como sabotagem, roubo, destruição de propriedade, a guerra de guerrilha e sequestro. Objetivos declarados do MEND são exercer o controle do petróleo da Nigéria e obter reparações do governo federal para a poluição causada pela indústria do petróleo.

³³ JTF – em português significa Força-Tarefa Conjunta. Esse arranjo pode ser utilizado para compor organizações temporárias integradas por pessoal e meios de Forças Armadas e Policiais e por vezes de outras agências governamentais e não governamentais.

polícia nigeriana. A atuação dessa força foi eficaz para reduzir os índices de criminalidade no Delta do Níger, porém essa atuação provocou o alastramento da atuação dos criminosos que passaram a agir contra alvos menos protegidos, em áreas a oeste mais distantes da costa e em outras regiões do país e do GG. (ICG, 2012, p. 8).

Outro programa relevante lançado pelo governo na tentativa de desvincular os insurgentes dos criminosos foi o programa de anistia. Os esforços desse programa, implantado no governo do ex-presidente Umaru Musa Yar'Adua's, embora tenham beneficiado socioeconomicamente um significativo quantitativo de pessoas, não foram eficazes para conter a criminalidade e a violência dos militantes descontentes, no Delta do Niger. Mais recentemente, esforços conduzidos pela Agência de Administração e Segurança Marítima da Nigéria (NIMASA)³⁴, com vistas a incrementar a resposta às ameaças e reduzir o transporte ilegal de óleo e a pirataria, por meio da intensificação do patrulhamento, reduziram os índices de criminalidade no Delta do Níger, mas novamente não foram eficazes no litoral de Lagos. (ICG, 2012)

O governo passou a autorizar a Marinha da Nigéria a escoltar os navios que se aproximassem da costa. Entretanto, tais escoltas somente eram realizadas mediante pagamento do serviço, pelo navio. Outra tentativa ainda não legalizada é a introdução de guardas armados de companhias privadas. Além disso, a Nigéria vem recebendo durante todos esses anos apoio de parceiros importantes como os EUA, principalmente, além de ter aumentado significativamente as despesas com suas forças armadas e de segurança. Em 2012, recursos foram empregados para aquisição de novas embarcações e aeronaves para a marinha.

As grandes companhias petrolíferas e de transporte, reconhecendo as deficiências e as dificuldades do Estado nigeriano, estão cada vez mais contratando companhias privadas

³⁴ NIMASA - A Agência de Administração e Segurança Marítima Nigéria (NIMASA) é a agência marítima reguladora e promotora ápice. A Agência foi criada a partir da fusão da Autoridade Marítima Nacional e do Conselho industrial conjunta sobre o Trabalho Marítimo (ex-estatais do Ministério Federal dos Transportes), no dia primeiro de agosto de 2006, principalmente para a administração dos padrões de trabalho e de segurança dos marítimos e das companhias de transporte marítimo, regulamentando as atividades marítimas e de transporte marítimo, o trabalho dos marítimos a promoção do frete comercial e as atividades de cabotagem, bem como a prevenção e o controle do meio marinho. Essa Agência também implementa no âmbito doméstico as convenções da Organização Marítima Internacional (IMO) e da Organização Internacional do Trabalho (ILO).

de segurança, para escoltar os navios-tanque e patrulhar as plataformas de exploração no mar. Há um arranjo cada vez mais frequente entre a marinha e as companhias privadas. As companhias fornecem o pessoal de segurança, enquanto a marinha provê as escoltas de armas.

A efetividade e a continuidade dos esforços da Nigéria para incrementar a segurança marítima têm sido minadas, em decorrência da rivalidade entre agências governamentais por recursos e em decorrência da desnecessária e ineficiente superposição de sistemas e falta de cooperação no compartilhamento e troca de informações. O comitê presidencial estabelecido em 2004 para implantar o ISPS CODE não tem sua autoridade incrementada, mas continua a operar um sistema de vigilância marítimo paralelo ao da marinha. (HART, 2014)

No início de janeiro de 2012, o governo da Nigéria contratou por dez anos, a um custo total de 103,4 milhões de dólares, a companhia privada Global West Vessel Specialis Nigeria Ltda. Para operar junto à NIMASA e à marinha, a fim de patrulhar e monitorar as águas jurisdicionais da Nigéria e garantir o pagamento das taxas. De acordo com a imprensa nigeriana, suspeita-se de ligação dessa empresa com um ex-líder do MEND. Além disso, há críticas no que diz respeito à delegação de responsabilidade sobre questões de segurança nacional a uma entidade privada que pode colocar interesses financeiros próprios ou de outros como o MEND à frente dos interesses nacionais no combate às ameaças à segurança marítima. A NIMASA afirma que o papel da Global West se limitaria ao fornecimento de embarcações para o uso da marinha (ICG, 2012, p. 12 e 13; UKEJE; MVOMO ELA, 2013, p. 18).

Mais recentemente, a partir de 2012, os ataques passaram a ocorrer em decorrência de renovada insurgência no Delta do Níger. O surgimento de uma nova onda de violência colocaria em risco a eficácia do combate às finanças dos grupos criminosos, criando um ambiente favorável ao financiamento, ao fortalecimento da organização dos grupos que atuam na pirataria. O fracasso da anistia, as superposições e ineficiência na gestão dos contratos e operação dos sistemas de vigilância e monitoramento passam uma mensagem negativa às comu-

nidades locais de que o crime está compensando. Uma nova geração de jovens desempregados oferece mão de obra farta e sem perspectiva, apta a ser cooptada pelas organizações criminosas. Parece que esses jovens aprendem rapidamente as técnicas utilizadas pelos piratas (ICG, 2012).

Alguns militantes anistiados sentem-se abandonados pelo governo. Chamaram a atenção ao realizar um ataque a um gasoduto em fevereiro de 2012. No Delta do Níger, estão surgindo inúmeras novas áreas ocupadas por militantes. Outro aspecto importante a ser considerado é que a capacidade da Nigéria de combater a renovada violência no Delta do Níger pode ser ainda mais prejudicada pelo aumento da violência no Norte do país, em face das atividades do BOKO HARAM³⁵. É importante mencionar que a JTF continua atuando na região do Delta do Níger, mas a nova operação Pulo Shield é orientada para o combate ao roubo, transporte e refino ilegal de óleo cru e não para o combate à insurgência (ICG, 2012).

Considerando-se as estatísticas recentes apresentadas na seção 3.3 e o exposto nesta seção, nota-se que as medidas adotadas pelo governo não estão sendo eficazes em conter a violência e reduzir os índices de ocorrências de ameaças à segurança marítima. As ações no Delta do Níger e nas principais áreas próximas à costa da Nigéria ajudam a compreender as razões dos criminosos para ampliação da área de atuação. Ressalte-se que apesar da redução do roubo de carga, embora não significativa, houve um alarmante aumento dos sequestros para cobrança de resgate.

³⁵ Boko Haram, figurativamente, "*a educação ocidental ou não-islâmica é um pecado*", é uma organização fundamentalista islâmica de métodos terroristas, que busca a imposição da lei Sharia no norte da Nigéria. Boko Haram, uma seita islâmica difusa, atacou policiais e militares da Nigéria, clérigos rivais, políticos, escolas, edifícios religiosos, instituições públicas e civis com maior regularidade desde 2009. Alguns especialistas vêem o grupo como uma revolta armada contra a corrupção do governo, o uso abusivo das forças de segurança e a disparidade econômica regional. Argumentam que Abuja deve fazer mais para resolver o conflito entre o norte muçulmano e o sul cristão. O Departamento de Estado dos EUA considerou o Boko Haram uma organização terrorista estrangeira em 2013. As ações desse grupo incluem um ataque suicida em um edifício das Nações Unidas em Abuja em 2011, repetidos ataques que mataram dezenas de estudantes, a queima de aldeias, vínculos com o terrorismo regional e o sequestro de mais de duas centenas de meninas em 2014. Fonte: <http://www.cfr.org/nigeria/boko-haram/p25739>.

3.6 INICIATIVAS NO ÂMBITO DE ORGANISMOS REGIONAIS

As características das ocorrências de pirataria e de outros crimes marítimos no GG evidenciam a necessidade de uma resposta coletiva. Além da extensão da área geográfica e da fluidez dos criminosos demonstrada na capacidade de alterar a área de atuação de um país para outro, conjugada com as vulnerabilidades dos países do GG, a debilidade das instituições nacionais, a falta de cooperação e a negligência das instituições regionais de paz e segurança contribuem para ineficácia no combate às ameaças à segurança marítima no GG.

Não se pode deixar de considerar que como os crimes na sua maior parte ocorrem nas águas territoriais dos países limítrofes, a ajuda internacional perde força e o combate às ameaças é de fato um problema do Estado costeiro. Nesse sentido, a cooperação regional pode ser considerada razoável, guardadas as circunstâncias e as características da atuação dos criminosos na região.

Alguns problemas como a deficiência de coordenação e articulação, em face da divisão de áreas de atuação entre as organizações regionais CEEAC e CEDEAO, a falta de capacidade das forças navais e costeiras da maioria dos Estados, bem como a desconfiança dos Estados menos poderosos, em relação à Nigéria e à Angola dificultam se atingir maior eficiência no combate aos crimes no mar ao longo do litoral do GG. Embora a CEEAC tenha feito algum progresso, no que se refere ao desenvolvimento institucional e à integração no emprego dos recursos, o mesmo não pode ser dito em relação à CEDEAO. No âmbito dessa organização, conflitos internos e disputas entre Estados e a desconfiança em relação à Nigéria inviabilizaram o estabelecimento de uma resposta regional clara e firme à insegurança marítima nessa área do GG (ICG, 2012).

A CEEAC formulou uma estratégia de segurança para o GG, em 2009. Aquela estratégia era pautada no estabelecimento de um centro regional para segurança marítima e na

promoção da sinergia entre a CGG e a CEDEAO. O Centro Regional de Coordenação da Segurança Marítima da África Central (CRESMAC)³⁶ foi instalado na cidade de Point Noire em Camarões e funciona com fundos provenientes de uma taxa marítima ainda não plenamente regulada e com recursos provenientes dos orçamentos dos Estados membros. Os militares e civis que operam o centro são cedidos pelos países membros da CEEAC. No que tange à sinergia entre a CGG e a CEDEAO as ações concretas nesse sentido não surtiram o efeito esperado.

A estratégia da CEEAC consistiu de um acordo entre os Estados membros que possuía como objetivos o gerenciamento e o compartilhamento de informações; o patrulhamento conjunto do espaço marítimo; a introdução de uma taxa marítima regional; a aquisição de equipamentos para uso conjunto; e a realização de conferências marítimas periódicas.

Em função da extensão da área marítima a ser protegida, CEEAC dividiu uma área que se estende de Angola até a fronteira marítima sul da Nigéria, em três zonas geográficas: A, B e D. O ANEXO J apresenta a disposição geográfica dessas zonas. A zona D que cobre os litorais de Camarões, Gabão, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe era considerada a mais insegura. (ICG, 2012, p. 19).

Em maio de 2009, os países principais da CEEAC assinaram um acordo para o patrulhamento marítimo e o combate às ameaças à segurança nas zonas. O acordo resultou na execução de patrulhamento conjunto e na adoção de um plano denominado SECMAR³⁷. A implantação desse plano facilitou a manutenção de um inventário de recursos dos estados participantes da CEEAC e o estabelecimento de um centro de coordenação multinacional em Douala, que realizava a ligação entre as estações de radar daqueles estados e os seus centros

³⁶ CRESMAC – com sede em Point Noire no Congo, esse centro tem a tarefa de empregar de forma coordenada civis e militares especialistas dos estados membros e promover a sinergia entre a CGG e a CEDEAO. Fonte: International Crisis Group.

³⁷ SECMAR – Em 2009 foi estabelecido o plano SECMAR 1 que foi concebido para segurança marítima da Zona D, a mais perigosa. Essa zona era da atribuição do Gabão, São Tomé e Príncipe, Guiné Equatorial e Camarões. As ações visavam ao combate da pirataria, da pesca ilegal, do tráfico de drogas, da imigração ilegal e da poluição marinha. O SECMAR 2 foi estabelecido em fevereiro de 2011. Tentativas de envolver a CGG e a CEDEAO eram cruciais em face da importância da Nigéria, feito não concretizado. Fonte: International Crisis Group.

de operações navais. No longo prazo, o SECMAR incluiria a autorização dos navios dos Estados participantes, para operarem, no interior das águas territoriais dos Estados membros. Essa autorização incluía a possibilidade de fundeio, o direito à perseguição, o disparo de armas contra piratas, bem como operações conjuntas com outros estados participantes (ICG,2012)

Uma grande limitação para eficácia do plano era que as operações de segurança planejadas para a Zona D incluíam a cooperação entre marinhas cujas capacidades eram muito reduzidas. O inventário total dos quatro Estados que atuavam na Zona D era de quatro lanchas-patrolha. Para se ter uma ideia do que isso representa, somente a Missão Corymbe³⁸ mantida pela França, detinha quantidade equivalente de navios. Adicionalmente, deve-se considerar que a realização de patrulhas conjuntas, ações de busca e o direito de perseguição requerem grande integração, interoperabilidade, doutrina comum e formação de pessoal. Essas capacidades deveriam ser obtidas por meio de uma escola regional de treinamento de pessoal, na visão dos integrantes do *International Crisis Group*³⁹ (ICG, 2012, p. 19)

A situação na CEDEAO é ainda mais incipiente. Entretanto, o apoio de parceiros internacionais como o Reino Unido, a comissão da CEDEAO deu, em 2012, os primeiros passos para estimular e harmonizar as políticas marítimas dos seus Estados-membros. O seu recém-estabelecido escritório de segurança marítima sinalizou com a elaboração de uma estra-

³⁸ CORYMBE - A Missão Corymbe é conduzida pela Marinha da França para permitir a presença militar francesa em complemento às forças estacionadas na África Ocidental constituídas das Forças Francesas no Gabão (FFG) e dos Elementos Franceses no Senegal. (EFS). Possui três tarefas principais o pré posicionamento voltado para evacuação de não combatentes, atuando na proteção de nacionais franceses e europeus residentes na África Ocidental ; o apoio a outras forças francesas pré posicionadas ou as estacionadas no Senegal e no Gabão para realização de treinamentos e o combate à pirataria e ao roubo armado no mar. Tem como propósito a condução da diplomacia naval francesa visando aos interesses da França junto aos países costeiros do GG. O estreitamento dos laços com esses países se realiza por meio do embarque de militares e integrantes de forças navais e costeiras dos países do GG, a bordo de navios franceses, para realização de exercícios combinados para formação e capacitação das marinhas dos países do GG e ajuda à população local. Os navios que atuam nessa missão realizam operações e exercícios em uma área que se estende desde o norte do Senegal até a fronteira de Angola, com ênfase nos seguintes países : Costa do Marfim, Benin, Gana, Nigéria, Camarões, Gabão e São Tomé e Príncipe.

³⁹ *International Crisis Group* (ICG) - O *International Crisis Group* é uma organização sem fins lucrativos, organização independente, não-governamental comprometida com a prevenção e resolução de conflitos mortais. O ICG combina o trabalho de especialistas no campo com o trabalho de consciencialização a partir de nove escritórios regionais localizados nos quatro continentes. Atualmente, observa mais de sessenta conflitos internacionais. As sedes principais estão em Bruxelas, Washington DC e Nova Iorque. Fonte: <http://www.crisisgroup.org/>

tégia que evidencia a necessidade de uma governança integrada dos assuntos marítimos, Essa estratégia enfatiza a necessidade de contínuo compartilhamento de informações e destaca o imperativo de se aperfeiçoar a governança dos negócios de petróleo e gás, como forma de prevenir conflitos. (ICG, 2012, p. 19)

A CEDEAO tentou replicar o modelo da CEEDAC. Para isso, implementou um plano, no qual foram estabelecidas três zonas com um centro de coordenação, em cada uma dessas áreas. A Zona E, utilizada como piloto, foi criada em setembro de 2012, tendo se estabelecido em Lomé. Essa zona inclui a Nigéria, o Benin, Togo e o Níger. O plano em lide estabelece que os países integrantes de cada zona irão reunir os meios e empregá-los em conjunto, compartilhando a responsabilidade pela segurança marítima. Uma relevante dificuldade é que a cooperação para governança marítima é limitada no âmbito da CEDEAO por fatores que restringem uma maior integração política e econômica, tais como rivalidades, desconfianças e falta de recursos orçamentários, humanos e materiais.

Líderes dos países da CEDEAO temem que uma maior integração no combate possa afetar a soberania dos países pequenos. A principal desconfiança recai sobre a Nigéria frente aos demais membros da CEDEAO. Por considerem-na a “hegemon” do bloco, não abrem mão da soberania no mar territorial, temendo que a Nigéria possa tirar proveito para seus próprios interesses. O alastramento de conflitos gerou um distanciamento político dos países vizinhos, pelo receio de contaminação. As relações se tornaram mais tensas, pois afetaram o compartilhamento de informações, bem como a cooperação de um modo geral. Outros aspectos que dificultam maior integração dos países da CEDEAO são as disputas por fronteiras marítimas como a existente entre Gana e Costa do Marfim e as diferenças culturais, linguísticas e de funcionamento burocrático entre ex-colônias inglesas e francesas. Essas diferenças minam a confiança e dificultam a comunicação entre os governantes, mesmo quando são da mesma tribo de origem (ICG,2012).

Uma vez que as marinhas detêm maior acervo em embarcações e, portanto, maior capacidade operacional, essas instituições tendem a liderar as ações contra as ameaças à segurança marítima. Problemas operacionais relacionados à incompatibilidade e falta de interoperabilidade entre os sistemas de comunicações e culturas diferentes de confidencialidade das comunicações e das informações também impedem uma efetiva troca de informações entre os Estados costeiros.

A comissão da CEDEAO, na condição de um secretariado intergovernamental, não detém autoridade suficiente para influenciar as políticas marítimas e as medidas adotadas pelos Estados membros. A proposta de estratégia é meramente um guia com diretrizes e princípios comuns que deveriam balizar as políticas e estratégias internas dos Estados e não tem poder executivo. Com uma série de esforços trilaterais e bilaterais em andamento, as autoridades nacionais julgam que uma resposta mais robusta no nível regional poderia desviar da região o apoio internacional aos países da CEDEAO. (ICG, 2012, p. 20)

A cooperação inter-regional não consegue avanços práticos. A Conferência Ministerial das Áfricas Ocidental e Central (MINCOMAR)⁴⁰ vem trabalhando em estreita coordenação com a IMO no sentido de estabelecer uma rede funcional de guardas costeiras para facilitar a coordenação regional. Essa iniciativa não foi adiante em face dessa conferência ser composta por ministros do transporte que não detinham autoridade sobre assuntos de segurança e não estavam dispostos a abrir mão do orçamento por conta de ações de defesa.

A CGG, institucionalizada em 1999, visava a harmonizar as políticas dos Estados membros em assuntos de paz e segurança, gestão do petróleo e do gás natural, transporte e a livre circulação de pessoas e bens. O acordo original focava os principais conflitos por recursos naturais, entretanto a CGG tenta ainda se firmar como algo além de uma declaração de

⁴⁰ Visando assegurar um serviço de transporte marítimo de custo compensador e altamente seguro e pouco poluente, foi criada em 1975 a Organização Marítima das Áfricas Oeste e Central (Maritime Organisation for West and Central Africa - MOWCA) inicialmente como uma conferência ministerial. Em 1999, é institucionalizada e passa a ter a denominação em inglês de Ministerial Conference of West and Central African States on Maritime Transport (MINCONMAR).

intenções. A criação dessa comissão se deu no período da disputa entre Camarões e Nigéria pela fronteira marítima na região da península de Bakassi. As iniciativas no âmbito da CGG eram bloqueadas por tensões políticas. Camarões considerava que as decisões adotadas no âmbito da CGG eram tendenciosas em face da importância econômica da “hegemon” Nigéria, que tinha clara intenção de liderar a comissão. Os outros Estados membros temiam que as decisões favorecessem largamente as potências regionais como Angola e Nigéria.

Apesar da desconfiança em relação à Nigéria, a proximidade desse país da Zona D fez com que houvesse alguma cooperação entre a CEEAC e a CEDEAO, especialmente nos casos em que indivíduos que cometiam crimes nos países da CEEAC se refugiavam nas águas jurisdicionais da Nigéria. Como ainda resta desconfiança em relação à Nigéria, uma efetiva solução no âmbito político regional depende largamente de concertação com a participação das três organizações regionais: CEEAC, CEDEAO e CGG e não de um arranjo entre a Zona D e Abuja (ICG, 2012, p. 21).

Nesse sentido, a CGG realizou uma conferência sobre essa questão apoiando a elaboração de uma estratégia regional para paz, segurança e desenvolvimento regionais. A vantagem percebida dessa iniciativa é a de neutralizar interesses hegemônicos ao impor regras comuns a toda coletividade de países do GG, especialmente relevante para perseguição de criminosos, no mar aberto e a partir dele, na direção das águas interiores. Tal iniciativa visava ainda ao estabelecimento de marco legal para extradição e a introdução de procedimentos jurídicos para processar os criminosos capturados de qualquer nacionalidade, porém não se logrou alcançar tal meta naquela ocasião (ICG, 2012).

3.7 NIGÉRIA e SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Conforme discorrido nas seções 2.2 e 2.3, as prioridades das Políticas de Defesa e Externa do Brasil na África, recaem sobre os países da CPLP. Assim, pela proximidade geográfica com a Nigéria e em função da posição estratégica de São Tomé e Príncipe no GG, faz-se mister compreender as implicações e as vantagens que podem ser obtidas pela MB, com o estreitamento de laços de cooperação, em face da ativação recente de Grupo Apoio Técnico de Fuzileiros Navais, com vistas à capacitação da Guarda Costeira daquele país. O ANEXO K apresenta a posição geográfica do arquipélago de São Tomé e Príncipe no GG.

Em 2001, São Tomé e Príncipe, em função da descoberta de petróleo em suas águas jurisdicionais, apesar da assimetria entre os dois países, firmou um acordo com a Nigéria a delimitação de uma Zona de Desenvolvimento Conjunto (ZDC) (NASCIMENTO, 2011, p. 102). Esse acordo levou à afirmação de outros entendimentos relativos à exploração petrolífera que têm sido considerados gravosos para o arquipélago, tendo sido objeto de constante renegociação.

O compromisso firmado com a Nigéria levantou a questão da segurança na ZDC. Com o aumento da incidência de ilícitos no mar, foi discutida a possibilidade de criação de uma força militar conjunta para patrulhar a ZDC, iniciativa para a qual São Tomé e Príncipe, não dispunha de capacidade para honrar os possíveis compromissos que seriam assumidos. No fim de 2009, ventilou-se a criação de uma comissão militar e, isso, em princípio, poderia viabilizar a ativação da referida força conjunta para patrulhamento da ZDC. Tal iniciativa não foi adiante, em decorrência da assimetria existente entre os países e da falta de capacidade de São Tomé e Príncipe no tocante à segurança marítima. A segurança da ZDC estava de fato a cargo da Nigéria e seria tratada de acordo com os interesses daquele país.

Uma consequência possível da parceria com a Nigéria na ZDC poderia ser a im-

portação dos seus problemas internos. Dentre esses, citem-se os decorrentes do crescente fundamentalismo islâmico no Norte do país, os conflitos políticos e étnico-religiosos geradores de tensões regionais e, ainda, as práticas de pirataria e de roubo de petróleo. Embora sem arredar as petrolíferas da região, a turbulência causada pela militância separatista do Delta do Níger pesa sobre a produção petrolífera, obrigando à ponderação dos moldes da sua atividade, assim como sobre a distribuição dos benefícios sociais.

O entorno geográfico de São Tomé e Príncipe apresenta grandes perspectivas estratégicas e econômicas, em face do imenso potencial das reservas de hidrocarbonetos do GG. Ao mesmo tempo, em decorrência dos conflitos e das atividades de exploração petrolífera legais e ilegais representa a ameaça de importação de problemas sociais e econômicos das atividades ilícitas ou, ainda, de problemas ambientais. Em termos de segurança marítima, a situação ideal para o arquipélago será a pacificação social e da estabilidade política e institucional no GG, em particular, na Nigéria. (NASCIMENTO, 2011, p. 104)

Outro grande obstáculo é que os países do GG, por conflitos internos ou fronteiriços, privilegiaram os exércitos em detrimento das forças navais e costeiras, conforme visto na seção 3.2. Tal prioridade resultou em que a maioria dos países dispõe de pífia capacidade de transpor para as práticas, as políticas marítimas e as convenções internacionais subscritas pelos vários países. A dimensão regional, com consequências no comércio marítimo internacional, em nível global, ocasionou uma multiforme indução externa. (NASCIMENTO, 2011, p. 104)

A pequenez do Estado de São Tomé e Príncipe, diante do enorme desafio de garantir a segurança marítima e de explorar, em benefício próprio, os recursos naturais, abre uma excelente perspectiva para o Poder Naval brasileiro, decorrente da recente ativação do Grupo de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais (GAT-FN) naquele país. Essa perspectiva oferece uma oportunidade para estreitamento de laços com a Nigéria, ao mesmo tempo que pro-

porciona condições para garantir a presença efetiva do Brasil no GG, bem como para o exercício do Poder Brando do país, por meio da cooperação e da diplomacia naval, e da ampliação de sua influência no âmbito da CPLP, conforme preconizam os ditames da Política Externa, da PND e da END.

4 A PRESENÇA DE POTÊNCIAS ESTRANGEIRAS NO GOLFO DA GUINÉ

No presente capítulo, à luz do emprego de iniciativas no campo da Diplomacia Naval, com foco cooperação militar, do papel das marinhas no século XXI, segundo Geoffrey Till e do emprego do poder naval dentro do conceito do Poder Inteligente definido por Joseph S. Nye Jr. e das perspectivas de securitização do combate às ameaças à segurança marítima no GG, serão avaliadas as presenças de potências estrangeiras, como os EUA, a China, a França e o Reino Unido, no GG. Além disso, será analisada a concertação realizada no âmbito da O-TAN, sob a liderança dos EUA, para ampliação da influência daquela organização no Atlântico Sul.

4.1 DIPLOMACIA NAVAL, PODER INTELIGENTE E SECURITIZAÇÃO

No século XXI, a África vem sendo alvo de uma nova e intensa disputa por mercados e acesso a recursos naturais. Nesse sentido, os interesses econômicos têm sido de fundamental importância, pelo crescimento econômico dos países desse continente, pelo significativo fornecimento de óleo e gás para mercados importantes como os EUA e a Europa, pelos investimentos e pelas imensas reservas de recursos naturais. Essa é a realidade dos países do GG e da Nigéria, em especial, em função da sua população, do peso específico da sua economia e do potencial de suas reservas de hidrocarbonetos.

Essa nova disputa tem características diferentes. Nesse caso, o poder militar vem sendo amplamente utilizado na defesa dos investimentos realizados por diversos países, por meio de ações de cooperação bilateral e regional. A estratégia empregada pelas potências é o estreitamento dos laços. No caso das marinhas a clássica Diplomacia Naval vem sendo larga-

mente empregada com viés de cooperação entre poderes navais (TILL, 2009, p. 254). Essa cooperação tem buscado manter os laços entre ex-colonizadores e ex-colônias no caso da França e do Reino Unido e intensificar o relacionamento, na busca da ampliação da confiança e da “interdependência” com os países do GG, no caso dos EUA, da China e da OTAN.

Nota-se uma prevalência do Poder Brando sobre o Poder Robusto. Entretanto, as atenções crescentes do mundo desenvolvido diante do aumento das ocorrências de guerras civis e, no caso do GG, de insurgência e terrorismo na Nigéria e do aumento de casos de pirataria em 2013, têm gerado ampliada presença de marinhas de potências exógenas ao GG, como a dos EUA, dos países da OTAN e, mais, recentemente da China. Esses países buscam se valer do Poder Inteligente, combinando Poder Robusto e Poder Brando, por meio de ações coordenadas no campo diplomático, militar e econômico, de modo a proteger seus interesses na região. Nesses esforços, prevalecem ações que visam a legitimar as iniciativas, por meio de cooperação bilateral. Em alguns casos, o Poder Robusto é empregado, por meio de resoluções do CS da ONU, como no caso da Operação Serval liderada pela França, no Mali. Nessas situações, são realizadas intervenções, com enfoque “humanitário”, em atendimento à “solicitação” dos governos locais. Tudo isso é realizado com fulcro na “benignidade” definida por Joseph S. Nye Jr. (NYE JR. 2012)

Um questionamento importante se faz a respeito das ameaças aos interesses do Brasil, em região importante do seu entorno estratégico, no que diz respeito a esse quadro de ampliação da presença e dos investimentos de potências europeias, dos EUA e da China na região do GG. Torna-se relevante se avaliar se essa ampliação pode representar um processo de securitização ou mesmo macrossecuritização, de acordo com os preceitos de Barry Buzan. Nesse caso, é preciso identificar as consequências desse processo e em que medida isso afetaria ou mesmo inviabilizaria a consecução dos Objetivos Nacionais de Defesa do Brasil, relacionados à paz, estabilidade e segurança, no seu entorno estratégico.

4.2 INICIATIVAS INTERNACIONAIS

Em face da importância econômica da região do GG, principalmente, das reservas de hidrocarbonetos da Nigéria e de Angola, da garantia do acesso a outros recursos naturais estratégicos da região, observou-se, na década de 2000, o crescimento dos interesses de países desenvolvidos e em desenvolvimento na região.

Nesse contexto, o quadro recente de agravamento da insegurança marítima no GG gerou um aumento do apoio internacional aos países da região. Por meio de uma variada gama de iniciativas, “parceiros” tradicionais, como os EUA, o Reino Unido e a França, dentre outros, e países emergentes, como a China e o Brasil, vêm demonstrando interesses em apoiar os países do GG a combater as ameaças à segurança marítima e os ilícitos no mar. A crítica do *International Crisis Group* (ICG) é que a maioria do apoio prestado é voltado para a ampliação da capacidade das forças navais e costeiras de cada estado, individualmente. Todavia, esse apoio não é, via de regra, acompanhado de uma política regional, pautada em uma abordagem do problema que possibilite capacitar os estados costeiros para uma atuação coordenada e conjunta.

No caso dos EUA, destacam-se as iniciativas no âmbito do AFRICOM e da OTAN, como o programa APS, os exercícios SAHARAN EXPRESS e, principalmente, o O-BANGAME EXPRESS. Adicionalmente, os EUA desenvolvem parcerias bilaterais com a Nigéria e outros países do GG, com fulcro no aprimoramento do controle do tráfego marítimo e na capacitação de marinhas e guardas costeiras. Na Nigéria, apoia o aperfeiçoamento do programa denominado Regional Maritime Awareness Capability (RMAC), auxiliando na instalação de radares, equipamentos de comunicação e sistemas AIS⁴¹. Doaram cinco embarcações e,

⁴¹ *Automated Information System* (AIS) - O Sistema de identificação automática (AIS) foi projetado para fornecer informações sobre um determinado navio para outros navios, bem como para as autoridades costeiras automaticamente. A norma internacional IMO (*Regulation 19 of SOLAS*) exige que o AIS seja instalado a bordo de todos os navios de 300 toneladas ou mais que efetuem viagens internacionais, navios de carga de 500 toneladas ou mais que não efetuem viagens

mais recentemente, o antigo navio da guarda costeira estadunidense: o U.S. Cost Guard Cutter Chase, comissionado com o nome de NSS Thunder, em fevereiro de 2012. Os EUA apoiam e promovem exercícios conjuntos, como a operação HOT PORSUIT, realizada com as marinhas de Togo e do Benin.

No caso da China, destacam-se o volume de investimentos e o comércio com a África que atingiu cifras aproximadas a 200 bilhões de dólares em 2012 (VIEI-TAS; ABOIM, 2012, p.21). Uma característica importante da presença chinesa é a não contratação de mão de obra local e negligência no que tange à questão ambiental. Isso é alvo de críticas da opinião pública internacional e local. Mais recentemente, a China intensificou sua atuação na cooperação naval, fornecendo por meio do fornecimento de navios patrulha modernos e realização de visitas a portos da Nigéria que incluíram a realização de exercícios conjuntos com treinamento de pessoal da Marinha da Nigéria, em 2014 (PODER NAVAL, 2014).

No que tange à França, ressaltam-se a realização da Missão Corymbe, cuja área de atuação se estende do Senegal a Angola. Essa missão é realizada anualmente e está voltada para o apoio a tropas estacionadas no GG, em países como o Senegal e o Gabão, para a realização de exercícios e treinamentos de marinhas e guardas costeiras locais. Além disso, essa missão serve de preparação de Oficiais da Marinha da França recém-comissionados, em uma espécie de viagem de instrução. Cite-se ainda a presença francesa no Mali por meio da Operação Serval, a articulação do Plano *Support for Maritime Security in Gulf of Guinea* (SEC-MAR), voltado para o fortalecimento dos países do GG e para a coordenação regional da segurança marítima, e o programa *Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix* (RECAMP)⁴², voltado para capacitação dos países africanos em operações de paz.

internacionais e em todos os navios de passageiros, independentemente do tamanho. A exigência entrou em vigor para todos os navios, em 31 de Dezembro de 2004. Fonte: <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/AIS.aspx>.

⁴² O programa cíclico *Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix* (ReCAMP), instituído em 97, materializa esta estratégia e, juntamente com a criação de um conjunto de escolas militares nacionais de vocação regional (ENVR) destinadas à instrução e treino de militares, espalhadas pelos países africanos aderentes ao programa, constituem a espinha dorsal da atual cooperação militar francesa. O ReCAMP assenta no princípio da abertura a todos os países africanos; na transparência das contribuições dos participantes e no princípio da criação de capacidades apenas para Operações de Apoio à

O Reino Unido destaca-se por dispor de uma missão permanente daquele país na Nigéria e por desenvolver ações que vão além do campo militar, incorporando estratégias voltadas para companhias petrolíferas como o programa OCIMF⁴³ e o estabelecimento do Centro de Informações de Comércio Marítimo (MTISC-GoG)⁴⁴. Esse centro dissemina informações sobre incidentes e auxilia na adoção de medidas passivas e ativas contra pirataria e roubo armado. O Reino Unido apoia ações regionais no âmbito da CEDEAO e, com base nas experiências da Somália, certificou companhias para fornecer guardas privados para companhias de transporte marítimo.

Apesar do posicionamento brasileiro, contrário a intervenções no Atlântico Sul e dos esforços realizados no Conselho de Defesa Sul-americano (CDS) da União de Nações Sul-americanas (UNASUL)⁴⁵, a OTAN, nos últimos quatro anos, intensificou sua influência e sua presença, na África e na América do Sul, atraindo o Chile e a Colômbia, por meio de acordos vinculantes. No início de 2014, o México também manifestou o interesse de estabelecer vínculo permanente com a organização⁴⁶. O APÊNDICE C apresenta um panorama das iniciativas e ações realizadas pelos EUA, pela China, pela França, pelo Reino Unido e pela

Paz (OAP). Organiza-se distinguindo os países ou organizações doadoras e os países contribuintes africanos potencialmente participantes em OAP. É constituído por três vectores: a formação de quadros e treino de forças militares; a realização periódica de exercícios de OAP e o pré-posicionamento, e posterior fornecimento, do equipamento necessário ao levantamento de unidades para emprego em OAP. Cada ciclo do programa tem a duração de dois anos e é composto por quatro fases organizadas por um país africano anfitrião e pela França. O ReCAMP desenvolve-se atualmente em 40 países de África e encontra-se integrado na Política Europeia de Segurança e Defesa (PESD). Apesar da substancial alteração do modelo de cooperação francês e consequente redução de efetivos no continente, o país continua a manter-se ativo na prevenção e resolução de conflitos em África e parece ter aumentado a eficiência global do seu sistema de cooperação militar. Fonte: http://www.janusonline.pt/popups2010/2010_3_3_7.pdf. Acesso em 24/07/2014.

⁴³ A *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF) é uma associação voluntária de companhias que atuam na operação de transporte e de terminais óleo cru, refinado, produtos petroquímicos e gás. Esse fórum foi criado em 1970 para estabelecer medidas contra a poluição marinha decorrente das mencionadas operações. Fonte: <http://www.ocimf.com/>

⁴⁴ MTISC-GoG – esse centro foi criado para estabelecer um centro de informações sustentável e permanente no GG, totalmente custeado pelos países da região e por instituições marítimas com interesses no GG. O centro oferecerá informações atualizadas sobre a segurança marítima no GG, bem como assessoria e orientação na conduta dos marítimos para mitigar os riscos de atos ilícitos como pirataria e o roubo armado contra navios e embarcações. Fonte: <http://www.imo.org>.

⁴⁵ A União de Nações Sul-Americanas (UNASUL) é formada pelos doze países da América do Sul. O tratado constitutivo da organização foi aprovado durante Reunião Extraordinária de Chefes de Estado e de Governo, realizada em Brasília, em 23 de maio de 2008. Dez países já depositaram seus instrumentos de ratificação (Argentina, Brasil, Bolívia, Chile, Equador, Guiana, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela), completando o número mínimo de ratificações necessárias para a entrada em vigor do Tratado no dia 11 de março de 2011. A UNASUL conta hoje com oito conselhos ministeriais: a) Energia; b) Saúde; c) Defesa; d) Infraestrutura e Planejamento; e) Desenvolvimento Social; f) Problema Mundial das Drogas; g) Educação, Cultura, Ciência, Tecnologia e Inovação; h) Economia e Finanças. Fonte: <http://www.itamaraty.gov.br/temas/america-do-sul-e-integracao-regional/unasul>.

⁴⁶ Fonte: <http://www.defesnet.com.br/africa/>. Acesso em 25 de julho de 2014.

OTAN.

5 IMPLICAÇÕES E DESAFIOS PARA O PODER NAVAL - A COOPERAÇÃO BILATERAL E REGIONAL PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA NA NIGÉRIA

O presente capítulo tem como objetivo a elaboração de proposta de postura estratégica específica para o relacionamento do Poder Naval brasileiro com a Marinha da Nigéria, diante das ameaças e perspectivas do quadro geopolítico, econômico e estratégico-militar que foram abordadas ao longo do desenvolvimento dos capítulos 2,3 e 4 do presente estudo.

Visando à consecução desse objetivo, inicialmente serão discutidas as perspectivas de emprego, dentro do contexto da atuação do Poder Naval do Brasil em apoio à Política Externa do País, com foco na perseguição dos Objetivos Nacionais de Defesa, na costa oeste da África. Para isso, nos valeremos das perspectivas do emprego do Poder Militar (Poder Naval), dentro do conceito do Poder Inteligente, conforme definido por Joseph S. Nye Jr.. Esse referencial será conjugado aos conceitos de Diplomacia Preventiva e da “Boa Ordem no Mar”.

No prosseguimento, serão abordadas as perspectivas de atuação do Poder Naval na concertação no nível regional, no âmbito da UA, a fim de se identificar os ganhos percebidos das possibilidades de se chegar a uma estratégia de combate aos ilícitos transnacionais no mar do GG, levando-se em conta a relevância da Nigéria, para o êxito de qualquer iniciativa nessa região.

A seguir, são apontadas as necessidades de aperfeiçoamento das ações em curso junto à Nigéria no sentido de se ampliar a contribuição dessas iniciativas para aprimoramento da segurança marítima no GG, de acordo com os interesses nacionais nessa região.

Por fim, são apresentadas as necessidades de ajustes na postura estratégica da MB para África decorrentes do incremento da presença e do interesse de potências exógenas ao Atlântico Sul como os EUA, a França, a China e o Reino Unido, com vistas à contribuição do Poder Naval brasileiro para o enfrentamento das ameaças à segurança marítima, dentro do

contexto da defesa dos interesses nacionais, na costa oeste da África, em especial no GG e na Nigéria. Nesse contexto, avalia-se a necessidade de ampliação da influência e da presença do Poder Naval brasileiro, na busca da liderança do Brasil no Atlântico Sul.

5.1 PODER MILITAR, PODER INTELIGENTE E DIPLOMACIA PREVENTIVA

O Poder Militar é fundamental para o exercício do Poder Inteligente, pois confere ao Estado um importante instrumento tanto para o exercício do Poder Robusto quanto para o aproveitamento do Poder Brando. No caso do Poder Naval, dentro dos objetivos da PND e da Política Externa brasileira, o Poder Robusto deve conferir legitimidade à dissuasão das ameaças e credibilidade para o exercício do Poder Brando. A “atração” deve ser obtida por meio de um Poder Naval que inspire outras marinhas a segui-lo como exemplo. Nesse sentido, o Poder Naval do Brasil sofre com a competição da presença de marinhas de potências exógenas e isso aumenta a responsabilidade e os desafios no GG e na Nigéria em especial.

No enfrentamento desses desafios, é fundamental explorar os tipos de comportamento associados à Proteção e Assistência das dimensões do Poder Militar (NYE JR., 2012, p. 68), respectivamente, desenvolvendo as modalidades de alianças e operações de paz e fornecendo apoio e treinamento para desenvolvimento de capacidades. Para isso, é fundamental se desenvolver as qualidades estratégicas fundamentais de capacidade, confiança, competência e benignidade. A tabela constante do APÊNDICE E, apresenta as dimensões do Poder Militar.

A preservação da “Boa Ordem no Mar” deve ser a meta para a consecução dos Objetivos Nacionais de Defesa no GG. Para essa meta, a atuação do Poder Naval em apoio à Política Externa é uma forma de se exercer influência e persuasão. Para isso, deve-se incluir o emprego das Diplomacias Naval e Preventiva, conforme estabelecidas, na DBM. A Diploma-

cia Naval no apoio à Política Externa, convenientemente empregada, é capaz de influenciar a opinião pública e as elites dirigentes do país-alvo, reforçar laços de amizade, garantir acordos e alianças e demonstrar intenções em áreas de interesse, contribuindo para a adoção de ações favoráveis e dissuadindo as desfavoráveis. A Diplomacia Preventiva compreende ações sob a égide de organismos internacionais que compreendem as atividades destinadas a prevenir o surgimento de disputas entre as partes, a evitar que as disputas existentes degenerem em conflitos armados e a impedir que estes, uma vez eclodidos, se alastrem ou no combate a ilícitos transnacionais que afetem a segurança e paz internacionais.

5.2 A IMPORTÂNCIA DA REPRESENTAÇÃO EM ORGANISMOS MULTILATERAIS

São dignas de registro as perspectivas de influência da agenda das organizações multilaterais, como a ZOPACAS, a IMO, a UA e demais organizações integradas por países do GG, em favor de uma concertação que vise à estabilidade regional e, ao mesmo tempo, garanta os interesses nacionais na Nigéria e no GG.

É preciso considerar, entretanto, que há, entre o discurso e a prática, um grande distanciamento. De fato o Brasil logrou realizar um esforço para reunir em Salvador todos os países que compõem a ZOPACAS em um seminário. Esse seminário resultou em uma declaração que aponta a necessidade de os países membros combaterem à pirataria, o roubo armado e aos demais ilícitos transnacionais que se valem do Atlântico Sul e do GG, como região de trânsito. É fundamental, destacar que, apesar de o item 108 exortar o compromisso dos membros da ZOPACAS, quanto à necessidade de coordenação regional dos esforços de combate à pirataria e ao roubo armado, no GG, tal declaração não impõe compromisso para adoção, no curto, no médio ou no longo prazo, de qualquer ação concreta, ao menos, no que diz respeito à

segurança marítima (BRASIL, 2013b).

Nesse sentido, a inspiração nas práticas adotadas na Somália, chamadas de *Best Management Practices* (BMP), podem servir de exemplo para a implementação de uma estratégia que implique a adoção de procedimentos padronizados e, principalmente, de um planejamento e desenvolvimento de estratégias conjuntas, mediante o estabelecimento de um marco legal comum (IMO, 2011). Ressalte-se que, no GG, o primeiro passo para isso já foi realizado por meio da elaboração de um código de conduta, firmado pelos dezesseis países costeiros da região.

5.2.1 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

A consolidação da ZOPACAS constitui um dos maiores desafios para o Estado brasileiro no que tange aos Objetivos Nacionais de Defesa, no seu entorno estratégico. A manutenção da estabilidade regional tanto na América do Sul quanto na África ocidental é essencial para a consecução desse objetivo. No caso da África Ocidental, um dos principais desafios a serem enfrentados é o combate à pirataria, ao roubo armado e aos demais crimes transnacionais no GG. O outro enorme desafio é a defesa dos interesses nacionais nessa região, que atualmente responde por nosso maior e mais importante intercâmbio comercial, bem como pela maior parcela dos investimentos brasileiros, no continente africano.

Dentro desse quadro, é fundamental destacar dois aspectos presentes na costa oeste da África relacionada ao quadro geopolítico e econômico que caracterizam as estratégias de diversos países para essa região do continente africano: a primeira está relacionada à dificuldade de concertação e articulação estratégica em face das deficiências operacionais das marinhas e das divergências de interesses dos países do GG e a segunda decorre da presença militar cada vez maior de potências exógenas ao GG.

Como visto no capítulo 3, as capacidades das forças armadas dos países do GG, bem como dos poderes constituídos na Nigéria são incipientes. Além disso, as fragilidades institucionais, como a corrupção, e as incipientes estruturas dos Estados, aliadas à falta de interesse no combate aos ilícitos, no nível local, dificultam o êxito das ações governamentais da Nigéria e dos demais países da região no combate à pirataria e aos ilícitos no mar.

A falta de concertação regional no âmbito do GG é decorrente de rivalidades antigas, reforçadas pela desconfiança em relação à Nigéria e Angola, decorrentes das assimetrias entre esses Estados e as mencionadas potências regionais. Apesar da perspectiva representada pela aprovação do código de conduta na cúpula de Iaundé, os países menos poderosos do GG, ainda temem abrir mão de suas soberanias, a fim de se possibilitar a perseguição de criminosos dentro do mar territorial de países cuja capacidade das forças navais e costeiras é virtualmente inexistente.

O segundo aspecto relevante é a presença militar cada vez mais frequente de países exógenos como os EUA, a França e o Reino Unido e, mais recentemente da China. Esse advento impõe ao Brasil uma profunda reflexão sobre sua atuação na costa oeste da África, tanto no que se refere à defesa dos seus interesses econômicos quanto no que tange à garantia dos objetivos da ZOPACAS. Essa renovada e ampliada presença remete ao risco de securitização, haja vista a recente intervenção francesa no Mali e os interesses cada vez maiores dos EUA e da OTAN no combate às ameaças terroristas como BOKO HARAM, na Nigéria, a pretexto de suas supostas ligações com à *al-Qaeda*.

Diante desse quadro, este autor entende que o Poder Naval brasileiro deve adotar as seguintes posturas estratégicas, combinando o Poder Robusto e o Poder Brando:

- no nível regional, tirar proveito de suas representações junto à UA, junto à IMO e locais na África, para influenciar a elaboração de uma estratégia regional capaz de comprometer todos os 16 países do GG. Essa estratégia deve ser pautada nos pontos acordados na cú-

pula de Iaundé, realizada em junho de 2013;

- no plano multilateral, atrair a Nigéria e estar apto a intensificar a presença da MB, no GG, por meio da participação em exercícios promovidos pelos EUA (AFRICOM), pela OTAN, pela França e Reino Unido. A atração sobre a Nigéria deve incluir ainda convites visando à ampliação da participação daquele país em exercícios no âmbito da UNASUL, do IBAS e do ASA; e

- no plano do relacionamento bilateral, deve-se buscar, no curto e no médio prazos, a ampliação o relacionamento e o intercâmbio militar com a Nigéria, por meio da exploração da presença de Grupo de Apoio Técnico (GAT) e missões na região, como as que se instalaram na Namíbia, em São Tomé e Príncipe e em Cabo Verde, a fim de aproximar o Poder Naval do Brasil à MN. No médio e no longo prazos, deve-se buscar a ativação de um GAT e de uma Adidância Naval.

No entendimento deste autor, deve-se priorizar nos intercâmbios e no relacionamento às questões relacionadas à segurança marítima no GG, atribuindo ênfase ao combate à pirataria e ao roubo armado no mar. Nesse contexto, deve-se considerar as possibilidades de aprimoramento dos sistemas de informações, vigilância e do controle do tráfego marítimo e as medidas de segurança voltadas para as companhias de transporte marítimos, a exemplo dos trabalhos desenvolvidos pelo Reino Unido. Outro ponto relevante, a ser considerado, é a capacitação de forças locais em operações de paz e humanitárias, fundamental para se contrapor à securitização do combate às ameaças transnacionais no GG.

5.2.2 A Representação na União Africana de Nações

Com a crescente percepção da interdependência dos países vizinhos, a UA constitui um horizonte indutor de concertação política. O mesmo se pode dizer da lógica das demais

organizações regionais do GG. Todavia, além das assimetrias econômicas e sociais nos vários países, o Golfo da Guiné se caracteriza pela presença de potências regionais vistas como hegemônicas, como Angola e Nigéria, e, em outro nível, uma nova zona de disputa de influência entre os EUA e a China, da União Europeia, e do Brasil e, previsivelmente, da Índia. Dentro desse quadro, questiona-se como se obter a requerida cooperação política entre os Estados da região com vistas à preservação da segurança marítima no GG. (NASCIMENTO, 2011, p. 106)

Além disso, as ocorrências delituosas no mar poderão transbordar para países da região, como São Tomé e Príncipe, e fora da região, bem como se agravarem os problemas existentes para os quais os Estados da região não demonstram estar preparados. Entre essas ameaças, além da pirataria e do roubo armado, incluem-se a pesca ilegal, os fluxos de imigrantes ilegais, o roubo de petróleo e eventuais movimentos clandestinos de mercadorias, armas e drogas. O combate a tais ameaças deve incluir, além de ações no campo da defesa e da segurança, a busca da coesão social e de fortalecimento institucional. Assim, cresce de importância, a definição e, sobretudo, a observância de normas jurídicas capazes de conter a conflitualidade política e social, fundamental para a segurança marítima. (NASCIMENTO, 2011, p. 105)

Nesse sentido, a participação de representante da MB junto à MB, pode contribuir significativamente para a elaboração de uma Estratégia de Segurança Marítima 2050, capaz de assegurar os interesses do Brasil, no Atlântico Sul, e contribuir para aproximação de países do GG e concertação que persiga, no campo da defesa e da segurança os pontos acordados na cúpula de Iaundé, em 2013, quais sejam: a “Declaração de Iaundé”; o “Memorando de Entendimento”; e o “Código de Conduta”. No Memorando de Entendimento, dos objetivos estabelecidos no Art. 2, os relacionados ao combate à criminalidade e à implementação do sistema AIS são de especial interesse para o Poder Naval do Brasil (CEDEAO, 2013a). O Poder Naval

pode contribuir ainda com a consecução desses e dos demais objetivos, incluídos no mencionado artigo daquele memorando, por meio da influência na região, na intensificação do relacionamento com países-chave, em especial com a Nigéria e influenciando uma concertação regional no âmbito da UA, valendo-se de sua representação nesse organismo (LIMA, 2014).

Diferentemente do que foi na Cúpula de Iaundé, na qual o Brasil participou como observador, a representação do Brasil pode e deve ter atuação marcante. Essa representação confere ao Brasil a possibilidade do exercício pleno do seu Poder Brando. Para tal, deve-se explorar estrategicamente o poder de “atração” do país, encarado pelas nações africanas como um parceiro, sem viés imperialista ou neocolonialista. Esse poder de “atração”, deve ser empregado para garantir a continuidade dos pontos acordados na cúpula de Iaundé, com a possibilidade do estabelecimento de práticas semelhantes às adotadas no Golfo do Áden. Dessa forma, pode-se conferir legitimidade para elaboração de uma estratégia favorável aos objetivos da PND e da política externa brasileira, uma vez que tal representação proporciona a oportunidade para participação ativa na agenda em questão. Essa oportunidade possibilita explorar o que Joseph S. Nye Jr., no seu livro *O Futuro do Poder*, definiu como as três faces do Poder Brando. Deve-se, nesse caso, buscar maximizar a Terceira Face do Poder, na qual a “atração” exercida pelo Brasil, deverá ser empregada para influenciar e persuadir os países membros, moldando suas “preferências”, no sentido do estabelecimento de uma estratégia marítima que atenda aos interesses nacionais. Com isso pode-se contribuir para a estabilidade regional, influenciando favoravelmente a adoção de medidas relacionadas à segurança marítima, no seu entorno estratégico do Brasil, por meio da preservação da “Boa Ordem no Mar”, no GG. O APÊNDICE F apresenta as três faces do poder, de acordo com Joseph S. Nye Jr. (NYE JR. 2012, p. 127).

5.2.3 A Organização Marítima Internacional (IMO)

A IMO está contribuindo para construção de capacidades dos estados costeiros africanos, desde a Mauritânia até Angola, promovendo a atuação conjunta de autoridades governamentais ligadas às atividades marítimas, à proteção ambiental, à atividade de exploração de petróleo, finanças e justiça, na busca do aprimoramento das medidas de combate aos ilícitos no mar do GG. (ANYIMADU, 2013, p. 14)

Nesse contexto, as estatísticas recentes têm demonstrado que houve uma significativa redução das atividades de pirataria na Somália. Em 2011, foram registradas 199 ocorrências, número que foi reduzido para 70 em 2012 (ANYIMADU, 2013, p.5). Segundo Anyimadu, quatro fatores influenciaram significativamente essa redução:

- o primeiro foi a presença de patrulhas internacionais que atuam no Golfo de Áden e no Oceano Índico, diretamente no combate à pirataria. São realizadas patrulhas por forças internacionais pela EU, com meios da EU NAVFOR, no contexto da Operação ATALANTA⁴⁷, pela OTAN, por meio da Operação OCEAN SHIELD⁴⁸ e pela Força-Tarefa 151⁴⁹ liderada pelos EUA. Unilateralmente, a China, a Índia e a Rússia também conduzem patrulhas para garantir a segurança no interior da LCM estabelecida pelo *Internationally Recommended Transit Corridor* (IRTC) (IMO, 2009);

- o segundo foi a adoção das BMP pela maioria dos armadores. Essa adoção foi

⁴⁷ Em dezembro de 2008, a UE lançou a Força Naval da União Europeia (EU NAVFOR) Somália - Operação Atalanta, no âmbito da Segurança Comum e da Política de Defesa (PESD) e em conformidade com as resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas relevantes (CSNU) e do direito internacional. Essa operação foi uma resposta ao aumento dos níveis de pirataria e dos assaltos à mão armada ao largo do Chifre da África e no Oceano Índico Ocidental. Fonte: <http://eunavfor.eu/mission/>.

⁴⁸ Desde agosto de 2009, navios de guerra e aviões da OTAN patrulham as águas ao largo do Chifre de África, como parte da Operação OCEAN SHIELD. O propósito dessa operação é contribuir para os esforços internacionais de combate à pirataria marítima e participar em esforços de construção de capacidade com os governos regionais. Essa operação permite estreita cooperação com outras forças navais, incluindo forças navais lideradas pelos EUA, da UE e atores nacionais que operam contra a ameaça da pirataria na região. Em 19 de março de 2012, o Conselho do Atlântico Norte estendeu a operação até o final de 2014. Fonte: https://www.facebook.com/OperationOceanShield/info?ref=page_internal.

⁴⁹ Em conformidade com as resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas, e em cooperação com as forças de terceiros, a missão da Força-Tarefa Combinada CTF-151 é combater a pirataria e o roubo armado no mar em conjunto com parceiros regionais e outros, para desenvolver e aprimorar capacidades relevantes, a fim de proteger comércio marítimo mundial e garantir a liberdade da navegação. Fonte: <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>.

realizada por meio do estabelecimento de Procedimentos elaborados por Marinhas e Companhias de Transporte em conjunto proporcionando um guia para assessoramento daqueles que transitam em áreas de alto risco no Oceano Índico. Estima-se que os navios que empregam as medidas de autoproteção, prescritas nas BMP, têm quatro vezes menos chances de serem sequestrados.

- o terceiro foi o apoio internacional ao desenvolvimento de capacidade regional e local para ao aprimoramento dos sistemas legais, jurídicos e prisionais, que possibilitem os processos e a punição dos condenados. Para isso é fundamental se incentivar a possibilidade de acordo para perseguição dentro do mar territorial dos Estados costeiros por forças internacionais e a prisão e o processo por autoridades nacionais, com base em um acordo internacional.

- o quarto foi a possibilidade de se autorizar a presença de guardas privados armados a bordo de navios mercantes.

É preciso considerar que a concertação para adoção de medidas no GG, deverá ser bem mais difícil, uma vez que a quantidade de países envolvidos (16 países) diretamente, dificultará sobremaneira o consenso. Além disso, como visto no capítulo 3, embora os índices de pirataria tenham aumentado no GG, as ocorrências ainda têm grande concentração nas proximidades da costa dos Estados litorâneos.

Entretanto, não se pode descartar a possibilidade do estabelecimento de patrulhas internacionais com a presença do Brasil. Para isso advoga-se que o Brasil deve defender a posição, dentro da UA e junto à ONU, de que tais patrulhas devam ser conduzidas por forças navais da região. O apoio internacional deve ser preferencialmente utilizado para capacitação das marinhas e guardas costeiras dos países africanos.

A experiência da MB na Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL) pode ser um catalisador desse processo e conferir legitimidade à liderança do Brasil. Nigéria e

Angola, por seus pesos específicos na geopolítica local e para o Brasil, devem ser considerados como potenciais líderes para condução dessas patrulhas. Outro ponto a ser considerado na agenda é a adoção de práticas semelhantes ao programa BMP. Tais práticas podem servir de base para elaboração da Estratégia Marítima da UA 2050, bem como para a efetiva implantação e o aprimoramento do código de conduta, acordado na cúpula de Iaundé.

5.3 IMPLICAÇÕES DA PRESENÇA E DAS INICIATIVAS DE MARINHAS DE PAÍSES EXÓGENOS AO GOLFO DA GUINÉ

Conforme abordado no capítulo 4, nota-se uma ampliação da presença de marinhas de países exógenos ao GG, nessa região. Neste ponto, busca-se apontar as principais implicações dessa constatação para o Poder Naval brasileiro, no sentido de buscar medidas para se contrapor às ameaças e explorar oportunidades diante complexidade do quadro geopolítico e econômico resultante.

No que tange aos EUA, acredita-se que a postura adotada até o presente momento é a correta. Deve-se buscar estreitar os laços com o AFRICOM e participar ativamente dos exercícios multinacionais e eventos programados. O Poder Naval deve buscar um papel de protagonista participando com meios navais importantes como os NPaOc da Classe Amazonas, com ênfase nas atividades de Patrulha e Inspeção Naval e no combate à pirataria e ao roubo armado no mar. Esse estreitamento pode ser inclusive realizado por meio do convite para que a Marinha dos EUA participe de eventos programados no âmbito do ASA e do IBAS como a ATLASU, desde que se consiga a concordância dos países integrantes desses foros. Essa postura é válida, ainda, para a OTAN. Nesse caso, a ênfase deve ser a manutenção de laços de relacionamento com marinhas tradicionais como a do Reino Unido e da França.

Ressalte-se a ação do Reino Unido no campo do setor privado, estabelecendo o

Centro de Informações de Comércio Marítimo do GG (MTISC-GoG), em Gana. Essa iniciativa pode ser contemplada como uma das funções a serem incorporadas ao rol de tarefas do centro inter-regional de combate à pirataria acordado na cúpula de Iaundé, proporcionando informações sobre incidentes ocorridos, em todo o GG, via uma rede web segura que auxilie na adoção de medidas passivas e ativas contra pirataria e o roubo armado. Registram-se ainda as possibilidades de adoção de mecanismos de certificação de companhias de segurança para emprego de guardas armados nos navios e os esforços e apoio à concertação no âmbito regional no GG.

No caso da França, algumas lições e oportunidades podem ser exploradas com base nos exemplos das iniciativas francesas. Nesse sentido, identificam-se como relevantes o esforço para efetivação do plano SECMAR e se valer do exemplo da iniciativa do RECAMP.

No caso do SECMAR, a possibilidade de se obter uma maior sinergia e ação concreta por parte dos países da região é algo em que o Poder Naval brasileiro pode auxiliar, por meio da influência na elaboração da Estratégia Marítima 2050 da UA, aliadas às iniciativas bilaterais junto aos países mais poderosos como Nigéria e Angola e com os países de menor expressão econômica e geopolítica do GG. No longo prazo, deve-se prever a realização de acordos com a Nigéria e demais países da região para realização de patrulhas anuais conjuntas, no mar do GG.

No caso de iniciativas como o RECAMP, acredita-se que, em um primeiro momento, que a MB poderia incluir, nos exercícios realizados durante visitas aos portos africanos, treinamentos voltados para operações de paz terrestres e de caráter naval. Posteriormente, deve-se buscar tornar esses treinamentos um compromisso do Poder Naval brasileiro para o aprimoramento da capacitação da Nigéria em operações de paz, com base nas experiências adquiridas no Haiti e do Líbano.

No que se refere à China, acredita-se que a melhor forma de o Brasil se contrapor

às agressivas e eficientes iniciativas daquela potência é buscar oferecer à Nigéria e a outros países do GG vantagens comparativas que em, um primeiro momento, se traduziriam em redução de cobranças pela cooperação e ajuda oferecidas. Isso significa arcar inicialmente com os custos do fornecimento de meios e de equipamentos com vistas a conquistar a confiança e ao estabelecimento de laços de relacionamento entre marinhas.

Por fim, propõe-se incluir a visita do Navio-Escola BRASIL ao GG. Nessa visita, seriam realizadas atividades nos moldes das realizadas pela Marinha da França em 2014, apresentada na seção 4.2. Essa iniciativa deve incluir convites para participação de marinhas e forças costeiras de países do GG, com prioridade para Nigéria e países da CPLP. Essa visita além de contribuir para o estreitamento dos laços e da ampliação da interoperabilidade e da capacitação das marinhas, permite a conscientização dos futuros Oficiais da MB, a respeito da importância do GG e de países como a Nigéria, como área estratégica para atuação do Poder Naval do Brasil.

Tal iniciativa contribui ainda para conscientizar os futuros Oficiais da importância da compreensão dos aspectos que envolvem a defesa dos interesses do País, no seu entorno estratégico e a consecução dos Objetivos Nacionais de Defesa da PND, com ênfase na estabilidade, na paz e na segurança regionais. Essa visita poderia incluir a participação de GT que contaria com um navio anfíbio e um NPaOc ao menos, para realização de exercícios de Patrulha e Inspeção Naval, combate à pirataria, operações de paz e, eventualmente, ajuda humanitária, com realização de ações cívico-sociais e de operações de evacuação de não combatentes. No longo prazo, é fundamental se buscar investir em instalações de apoio para navios, em São Tomé e Príncipe, como base para se ampliar a capacidade de permanência na região.

5.4 A IMPORTÂNCIA DO RELACIONAMENTO DA MARINHA DO BRASIL COM A MARINHA DA NIGÉRIA

A Marinha da Nigéria tem como tarefas defender o país de agressões externas, manter a integridade territorial e a segurança das fronteiras; e atuar contra insurreições e atuar em proveito das autoridades civis, quando convocada pelo Presidente da República, mas sujeito às condições prescritas em ato da Assembleia Nacional. Além destas, a MN tem forte comprometimento com a proteção e o funcionamento do setor petrolífero *off-shore*. (ARAUJO, 2014).

A MN tem operado com grande dificuldade, em face da precariedade e baixa disponibilidade de meios navais. Considera-se que a situação é complexa no campo político e na área da segurança, especialmente no Golfo da Guiné, devido à ação de pirataria sobre embarcações de petróleo e, no Nordeste do país, pelo combate ao grupo radical islâmico BOKO HARAM. (BARBOSA, 2014)

Os meios navais de grande porte operativos são o NNS THUNDER doado pelo Governo americano em 2011, incorporado a NN no início de 2012 e o Navio-Patrolha recentemente adquirido junto à China. (ARAUJO, 2014)

Esses meios podem ampliar significativamente a capacidade de patrulhamento das águas jurisdicionais da MN, entretanto, o grau de aprestamento ainda é muito deficiente e os demais meios navais com disponíveis têm pequena autonomia e limitado poder de combate. O efetivo da MN é pequeno, cerca de 13 mil integrantes. A Guarda Costeira realiza a fiscalização da costa e operações de busca e salvamento. Há estudos para uma força conjunta de guarda costeira com o objetivo de, na área da África Ocidental, combater a pirataria, poluição dos mares, pesca ilegal e imigração clandestina.

No que se refere ao controle do tráfego e a vigilância marítima, a Nigéria dispõe sob a responsabilidade de Sistema Integrado de Radar para Vigilância Costeira e Marítima

(COMARASS, sigla em inglês) que possui 5 estações de radar em Bonny, Brass, Escravos, James Town e Lagos (ARAUJO, 2014). O Sistema opera com restrições e não está completamente integrado (BARBOSA, 2014).

No que tange às perspectivas de fornecimento de equipamentos e vendas de serviços na cooperação bilateral, é preciso considerar, que não há interesse manifesto do governo nigeriano em realizar gastos significativos, em face da atual conjuntura econômica, bem como pela possibilidade de barganha de apoio com potências como os EUA, Reino Unido, França e China que têm interesses econômicos importantes na região (FARIA, 2014).

Não podem deixar de ser consideradas, ainda, as fragilidades institucionais existentes, como o alto nível de envolvimento de autoridades governamentais em corrupção, as dificuldades de cooperação e coordenação dos diversos órgãos que atuam na segurança portuária e marítima. Essas fragilidades conjugadas com a falta de meios e aprestamento das forças navais e costeiras da Nigéria geram imensos desafios, principalmente, se levarmos em conta que estamos tratando da principal marinha dos países do GG.

Entretanto, em face da importância geopolítica e econômica da Nigéria para o GG é necessário buscar a formulação de uma estratégia de longo prazo para que o país possa de fato superar os óbices existentes e desenvolver uma capacidade crível de liderar o combate à insegurança marítima no GG, com seus próprios meios.

Para o Brasil e para o Poder Naval, esses óbices representam uma ameaça. Em que pese os desafios do reaparelhamento da MB, para a consecução dos Objetivos de Defesa Nacional na costa oeste da África, o estreitamento de laços com a Nigéria, a intensificação da presença e o exercício de um Poder Brando, respaldado por um Poder Robusto crível, são considerados por este autor ações estratégicas vitais para eficácia dos esforços voltados para a estabilidade regional no entorno estratégico, a defesa dos interesses nacionais e a proteção dos cidadãos brasileiros na região.

Outro aspecto a ser considerado é que as ofertas apresentadas pela MB, constantes do quadro anexo, para realização de cursos e prestação de assessoramento, bem como a possibilidade de ativação de um GAT de Fuzileiros Navais, não têm tido a resposta esperada do governo da Nigéria. Considera-se que a situação complexa no campo político e na área de segurança, especialmente, no Golfo da Guiné devido à ação de piratas e criminosos sobre embarcações de petróleo e, no Nordeste do país, pelo combate ao grupo radical islâmico BOKO HARAM, têm influenciado o andamento das negociações. Além disso, as necessidades de custeio têm tido impacto significativo na expectativa da Nigéria em relação ao apoio do Brasil (ARAUJO, 2014; BARBOSA, 2014; FARIA, 2014).

Pode-se dizer que as iniciativas e tratativas em curso no momento, constantes do APÊNDICE D, voltadas para a Nigéria, em particular, podem ser consideradas importantes, mas modestas e carecem de um redirecionamento, para que possam de fato contribuir com os objetivos da PND e da Política Externa do Brasil, bem como para a segurança marítima no GG.

A primeira necessidade de mudança relevante na política da MB para a Nigéria é o estabelecimento de uma aproximação em que as ofertas, em princípio, não impliquem custos relevantes para MN. A segunda é que o foco deve ser a segurança marítima. Nesse sentido, devem ser priorizadas iniciativas de preparação da MN para o combate ao roubo armado e à pirataria, no campo da repressão aos ilícitos transnacionais e no campo da prevenção. As iniciativas devem prever a oferta de cursos e assessoria no que tange às atividades de docagem e manutenção de navios, como as já incluídas no quadro anexo. Deve-se ainda incluir o oferecimento de apoio à implantação e ampliação de sistema AIS e de sistemas integrantes do SISTRAM, como o LRIT, em caráter experimental, inicialmente sem ônus para a MN.

Em paralelo, é fundamental viabilizar um aumento da presença do Poder Naval, na Nigéria, por meio de exercícios e adestramentos. O estabelecimento de entendimentos no

nível tático, por meio de cursos e adestramentos conjuntos, podem ampliar em muito a confiança mútua entre as marinhas de ambos os países.

Em face da multidisciplinaridade e da complexidade dos desafios do Poder Naval na Nigéria, no contexto da segurança marítima no GG, este autor considera que se deve elaborar política específica para esse país. Essa política deve ser implementada por meio de uma estratégia de médio e longo prazos, que inclui as seguintes etapas:

- 1ª Etapa: o estabelecimento de Plano Conjunto visando a um acordo de cooperação que incluiria os seguintes aspectos: a realização de cursos do CENTRO DE ALMIRANTE MARQUES DE LEÃO (CAAML), por militares da MN e da Guarda Costeira; a realização de cursos de militares da MN, na Escola de Operações de Paz de Caráter Naval no CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE MARQUES DE LEÃO, a de adestramentos específicos e a elaboração planos de patrulha e inspeção naval conjuntos entre a Nigéria e São Tomé e Príncipe, por meio da participação direta do GAT-FN de São Tomé e Príncipe. No nível da ZOPACAS, atrair a Nigéria para participação em exercícios no âmbito do IBAS e do ASA, bem como da UNASUL, como a FRATERNO, com a presença de observadores, inicialmente. No campo político deve-se realizar gestões visando a ativação do Centro Inter-regional de Combate à Pirataria, previsto na Cúpula de Iaundé;

- 2ª Etapa: aproveitando-se de uma concertação regional bem-sucedida estabelecer a aderência de outros países do GG, valendo-se da presença dos GAT na Namíbia e em outros países para elaborar um plano conjunto patrulhamento do GG, como um todo, sob a liderança da Nigéria e estendendo os adestramentos que passariam a envolver outros países do GG e parceiros extrarregionais. Consolidar o Centro Inter-regional de Combate à Pirataria e, em paralelo, influenciar os países da região a utilizarem os sistemas de controle marítimo empregados no Brasil, dentro do escopo do SISTRAM e adotarem medidas de proteção autorizadas pelo IMO, nos navios mercantes. Em face da confiança e da doutrina absorvida influenciar o

Alto Comando da MN para aquisição de embarcações e equipamentos produzidos pelo Brasil, bem como a contratação de assistência técnica para manutenção de meios navais; e

- consolidar uma missão naval permanente e ativar uma adidância naval na Nigéria. Nessa fase, acredita-se que com o estreitamento de laços, a confiança adquirida no aprendizado obtido pela MN, bem como pela doutrina compartilhada em conjunto, criará condições para que se inicie um vínculo que permita perenizar o relacionamento, com base nos resultados obtidos por iniciativas diretas junto à MN, bem como por iniciativas junto a outras marinhas de países da costa ocidental da África como a Namíbia, Cabo Verde, Angola e São Tomé e Príncipe, principalmente. Esses esforços permitirão ampliar a Consciência Situacional Marítima e a capacidade dos países do GG de preservar “Boa Ordem no Mar”.

6 CONCLUSÃO

A importância do Atlântico Sul está bem caracterizada tanto na Política Nacional de Defesa (PND) quanto na Estratégia Nacional de Defesa (END). As diretrizes e objetivos contidos nesses documentos impõem às FA, em particular à MB, que estejam preparadas para a defesa dos interesses nacionais nesse amplo espaço geográfico.

Verifica-se uma crescente importância de países da costa oeste da África, como Angola, Nigéria e África do Sul. Nesses países, observa-se um aumento dos interesses e da presença de potências exógenas ao Atlântico Sul, no GG. Tal presença é motivada pela abundância de recursos naturais, principalmente petróleo e gás. Nesse contexto, a atuação da Defesa deve privilegiar a adoção de medidas voltadas para o uso do chamado Poder Brando, definido por Joseph S. Nye Jr.

Assim, o Brasil deve explorar o seu Poder Brando, com a finalidade de defender seus interesses, exercendo poder por meio de influência política, cultural ou econômica. Em consonância com a PND e a política externa brasileira, essa influência deve ser exercida por meio de ações de natureza cooperativa e de integração, buscando fazer com que se estabeleçam alianças, acordos ou parcerias, decorrentes de decisões tomadas por fóruns de organizações multilaterais como a ONU ou por meio de tratativas bilaterais, a fim de proteger as pessoas, os bens e os recursos brasileiros no exterior; contribuir para a estabilidade regional e para a manutenção da paz e da segurança internacionais; e a intensificação da projeção do Brasil no concerto das nações, bem como maior inserção em processos decisórios internacionais.

Em relação à segurança marítima no Atlântico Sul, é essencial voltar os esforços para a proteção das LCM. Nesse sentido, o Poder Robusto é relevante, pois a defesa dos recursos e interesses no exterior requer capacidade dissuasória na prevenção de conflitos e

capacidade crível no caso de ser necessário o emprego da força, quer seja para a proteção de interesses nacionais, quer seja em apoio a uma ação multilateral apoiada pelo Brasil, no contexto do CS da ONU ou outros organismos ligados à ONU, como a UA, por exemplo.

Verifica-se a ampliação da participação ativa da MB junto aos países da costa oeste da África. Essa constatação pode ser comprovada pelos esforços junto à UA, aos organismos regionais, como a participação na cúpula de Iaundé, a promoção de exercícios no IBAS e no ASA, a participação em exercícios multinacionais promovidos pela OTAN e pelo AFRICOM e treinamentos realizados por meio de iniciativas bilaterais. Essas iniciativas bilaterais devem visar ao fortalecimento de marinhas e guardas costeiras de países da costa oeste da África. Nesse contexto, destacam-se a formação de oficiais e praças africanos em escolas militares brasileiras, a qualificação e a especialização de Oficiais e Praças em atividades específicas por meio da realização de inúmeros cursos e intercâmbios ofertados pela MB. No campo do apoio material, embora alguns contratos tenham sido firmados, as perspectivas para o fornecimento de produtos de defesa devem ser vistas como limitadas em face do potencial econômico incipiente de vários países da região.

No plano econômico, verifica-se que o GG tem significativa importância para os interesses do Brasil na África, com destaque para o acesso a fontes energéticas como hidrocarbonetos, o comércio exterior e a crescente presença de empresas brasileiras. No GG, destaca-se a Nigéria que é atualmente o maior parceiro comercial do Brasil na África e o maior fornecedor de óleo cru para o Brasil. A crescente insegurança marítima no GG é uma ameaça aos interesses do Brasil.

Ressalte-se que a Nigéria está no epicentro desse problema. Essa insegurança gera impactos expressivos que se refletem em perdas para as economias da região e nos acréscimos dos custos do transporte marítimo. Dessa forma, torna-se de mais alta relevância combater as ameaças ao tráfego marítimo de modo a se mitigar ou eliminar os prejuízos causados pelas

atividades ilícitas ao longo do litoral da Nigéria, principalmente no combate aos crimes contra a produção, o refino e o transporte de hidrocarbonetos no Delta do Niger. Os problemas com origem na Nigéria não afetam somente aquele país. 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 GG. 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. No que tange à pesca ilegal, a insegurança marítima tem impactos geoeconômicos amplos que ultrapassam o âmbito regional. Isto fica evidente, pelo aumento dos ataques realizados no litoral de outros países.

Os acordos e entendimentos firmados pelos chefes de estado dos países integrantes das CEEAO, CEEAC e CGG, na cúpula de Iaundé, em junho de 2013 representaram um grande avanço, pois, nessa reunião, estabeleceu-se um código de conduta que permite o a prisão e condenação de criminosos, bem como o respaldo jurídico internacional para as ações das forças navais, respeitadas as legislações nacionais e necessidade de autorização para perseguição nas águas territoriais dos estados costeiros.

Mesmo que se consiga um acordo que autorize a atuação de forças multinacionais no interior das águas territoriais dos Estados costeiros, em face da fragilidade das instituições dos países do GG e da falta de capacidade das marinhas e guardas costeiras da região a ajuda internacional é essencial. Essa ajuda é fundamental, tanto para auxiliar os países a definirem o papel de suas guardas costeiras e das marinhas, quanto para apoiar o treinamento, a formação de pessoal e o equipamento das forças navais e costeiras. Importante é ressaltar que o Código de Conduta firmado na Cúpula de Iaundé garante o respaldo legal para atuação de forças, mesmo no interior de águas territoriais dos estados costeiros.

Além disso, esse tipo de concertação deve incluir a promoção de ações de caráter social no nível local. Nesse sentido, a iniciativa da INTERPOL do *Project Scale* considera a

importância das comunidades locais no combate à criminalidade. A segurança marítima é essencial para segurança alimentar, para o crescimento econômico, bem como para a redução da incidência de ilícitos transnacionais. Ações desse tipo podem inspirar a ajuda internacional e o Poder Naval pode se valer de sua representação na UA para incentivar ações acordadas no memorando de entendimento e no código de conduta firmados na cúpula de Iaundé, minimizando as perdas de receitas da Nigéria, possibilitando que o Estado combata o poder paralelo das organizações insurgentes e criminosas, que, em alguns casos, substituem o Estado, na construção de estradas, financiando escolas e hospitais, competindo, dessa forma, pela lealdade da população.

Uma mudança no comportamento das ameaças refere-se à atuação dos criminosos na Nigéria. Os sequestros de navios para cobrança de resgate se intensificaram e passaram a ocorrer a maiores distâncias da costa. 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 do Delta do Níger. O fracasso da anistia promovida pelo governo nigeriano, as superposições e a ineficiência na gestão dos contratos e operação dos sistemas de vigilância e monitoramento passam uma mensagem negativa às comunidades locais de que o crime está compensando. Diante desse quadro, as medidas adotadas por autoridades de segurança não foram tão efetivas quanto aquelas postas em prática pelas companhias de transporte, como o estabelecimento de seguranças armados, aumento da vigilância e o uso de cidadelas. De maneira geral, o avanço alcançado no combate à pirataria até 2013, pode ser considerado modesto.

Nesse contexto, é importante considerar a possibilidade de se adotar práticas semelhantes às adotadas no Chifre da África, mais especificamente na Somália, e ressaltar os resultados alcançados com o estabelecimento de áreas seguras para o fundeio no Benin e em Togo, além do estabelecimento de áreas de um fundeadouro seguro, por companhia privada,

no litoral de Lagos, na Nigéria. A chave do êxito dessas iniciativas é o compartilhamento de informações e o investimento no aprimoramento da vigilância e do monitoramento do tráfego marítimo ao longo da costa.

Dentre os esforços realizados por países exógenos como os EUA, a China, a França e o Reino Unido destacam-se a realização de visitas de navios de guerra e forças navais e de exercícios conjunto, bem como diversos apoios específicos ao monitoramento e vigilância do tráfego marítimo e à repressão de ilícitos transnacionais no mar. Os EUA lideram esforços por meio do AFRICOM e da OTAN.

Em particular destaca-se a presença da França que realiza missões anuais com envio de grupos-tarefa ao GG, por meio da Operação Corymbe. Essa missão visa ao apoio às forças permanentes estacionadas no Gabão e no Senegal, para realização de qualificação de guardas-marinha, oficiais e praças franceses e de marinhas de países da região, em atividades de combate aos ilícitos no mar, como a pirataria e o roubo armado.

A China investe pesadamente na África Ocidental e na Nigéria, em particular. Mais recentemente passou a atuar na área da cooperação militar, tendo conduzido em, em 2014, visitas a portos e exercícios com a Marinha da Nigéria. Além disso, forneceu dois navios patrulha àquele país. O primeiro foi incorporado, no primeiro semestre de 2014.

O Reino Unido mantém uma missão permanente na Nigéria e realiza iniciativas que integram as companhias de transporte que operam na região com vistas a ampliar as informações relevantes e adotar medidas preventivas nos navios mercantes.

Nota-se no GG, que o Poder Militar vem exercendo papel fundamental para o exercício do Poder Inteligente. Esse poder confere ao Estado um importante instrumento tanto para o exercício do Poder Robusto quanto para o aproveitamento do Poder Brando. No caso do Poder Naval do Brasil, dentro dos objetivos da PND e da Política Externa, o Poder Robusto deve conferir legitimidade à dissuasão das ameaças e credibilidade para o exercício do Po-

der Brando. É importante ressaltar que o aumento da presença e dos interesses também apresentam oportunidades para o aumento da presença do Poder Naval do Brasil, uma vez que há consenso da necessidade de participação ativa e da ajuda internacional para a solução dos problemas da insegurança marítima na Nigéria e no GG, como um todo.

Outro desafio do Poder Naval é a questão da securitização. Muito embora não se disponha de elementos suficientes para se afirmar que há um processo de securitização em torno da temática do combate à pirataria, ao roubo armado e a outros ilícitos transnacionais no mar, no nível global. Entretanto no plano regional e mesmo local isso já é realidade. Constatase isso nas resoluções do CS da ONU, voltadas para a insegurança marítima no GG, que resultaram na realização da Cúpula de Iaundé. O Poder Naval do Brasil deve adotar uma postura estratégica de alcance regional que combine o Poder Robusto e o Poder Brando, nos planos multilateral e bilateral. No nível regional deve-se explorar a representação na UA, com vistas a revisão da Estratégia Marítima 2050, buscando uma concertação capaz de comprometer todos os 16 países do GG, com base nos pontos acordados na cúpula de Iaundé. No plano multilateral deve-se atrair a Nigéria e intensificar a presença da MB, no GG, por meio da participação em exercícios multinacionais promovidos pelos EUA (AFRICOM) e pela OTAN. Além disso, deve buscar possibilitar a ampliação da participação daquele país em exercícios conjuntos realizados no âmbito da UNASUL e do ASA, na costa oeste da África. No plano bilateral, deve-se ampliar, no curto e no médio prazos o relacionamento e o intercâmbio militar com a Nigéria, com a presença de GAT e missões na região, principalmente, por meio do GAT-FN de São Tomé e Príncipe. No médio e no longo prazos deve buscar a ativação de uma missão e de uma adidância naval naquele país.

A adoção da postura estratégica proposta deve contribuir para a preservação da “Boa Ordem no Mar”, ao atribuir prioridade ao combate à pirataria e ao roubo armado no mar e aos demais ilícitos transnacionais no mar, com fulcro na proteção de instalações de explora-

ção de petróleo no mar e na costa, dos navios de transporte de carga que afetem a segurança do comércio marítimo e das LCM de interesse do Brasil. Nesse contexto a atuação do Poder Naval em apoio à política externa, por meio de ações de Diplomacia Preventiva e Naval, é fundamental.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Eugénio Costa e BERNARDINO, Luís Manuel Brás. **A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Organizações Interzonais para Perseguição da Segurança Marítima na Bacia Meridional Atlântica.** Revista Militar. Lisboa, n 2532, p.43-61, jan. 2013. Disponível em: < http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=797> . Acesso em: 27 jul. 2014.

AMORIM, Celso. **Grande Estratégia e Poder Naval em um Mundo em Fluxo.** Aula Magna do Ministro do Estado da Defesa para os Cursos de Política e Estratégia Marítimas e Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2014. Palestra.

AMORIM, Celso. **Intervenção do Ministro da Defesa na VII Reunião Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.** Montevideu-Uruguai, 15jan.2013. Disponível: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/2013/pronunciamentos/discurso_ministro/zopacas.pdf> Acesso em: 29 maio 2014.

ANYIMADU, Adjoa. **Africa 2013/02 Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean.** Chatham House. London. 2012.

ARAUJO, Antonio Carlos. **Inédito.** Rio de Janeiro. 6 ago. 2014. Resposta a questionário submetido pelo autor.

CHATHAM HOUSE. **Maritime Security in the Gulf of Guinea.** Report of the conference held at Chatham House, Londres, Reino Unido. 2012. Conferência realizada em 6 de dezembro de 2012.

BÉGARIE, Hervé Coutau. **Géostrategie de l'Atlantique Sud.** ed. 1. Press de Universitaires de France. Paris. 1985.

BARBOSA, Luís Olavo. **Inédito.** Rio de Janeiro. 1 jul. 2014. Resposta a questionário submetido pelo autor.

BRASIL. **Boletim de Anual de Movimentação de Cargas 2013.** ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Brasília. 2014a. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2013/Tabelas/AnaliseMovimentacaoPortuaria.pdf>>. Acesso em 14 ago. 2014

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil,** 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 2007.

_____. **Decreto Nº 5.484 de 30 de julho de 2005.** Aprova a Política de Defesa Nacional. Brasília, 2005. Política Nacional de Defesa. Atualização. 2012. Disponível em: < http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2014.

_____. **Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008.** Aprova a Estratégia Nacional de

Defesa. Brasília, D.F., 2008. Disponível em: <[http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado e defesa/ END-PND](http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND)>. Acesso em: 27 jul. 2014.

_____. **O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico. América do Sul e Atlântico Sul.** IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília. 2014b.

_____. **MD-35-G-01. Glossário das Forças Armadas,** Brasília, DF, 2007.

_____. **Guia de Negócios Nigéria.** Ministério das Relações Exteriores. Brasília. 2013a. Disponível em: <[http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/Publicacoes/ComoExportar /GuiasNegocioAfrica/GNNigeria.pdf](http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/Publicacoes/ComoExportar/GuiasNegocioAfrica/GNNigeria.pdf)>. Acesso em 30 mai. 2014.

_____. **Declaração de Montevideu. VII Encontro Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul – ZOPACAS.** Ministério das Relações Exteriores. Brasília. 2013b. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-a-imprensa/vii-encontro-ministerial-da-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas-declaracao-de-montevideu>>. Acesso em 25 jun. 2014.

BRAZILAFRICA. **Nigéria.** 2014. Disponível em: <<http://www.brazilafrika.com/paises/nigeria/>>. Acesso em: 29 jul. 2014.

BUZAN, Barry, HANSEN, Lene. **The Evolution of International Security Studies.** Cambridge. Cambridge University Press. 2009.

BUZAN, Barry, WAVER, Ole. **Regions and Powers. The Structure of International Security.** Cambridge. Cambridge Press University Press. 2003.

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

CEDEAO. **Memorandum of Understanding among ECCAS, ECOWAS and GGC.** Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental. 2013a. Disponível em: <http://www.ecowas.int/publications/en/maritime_security/mou.pdf>. Acesso em 10 jul. 2014.

_____. **Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa.** Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental. 2013b. Disponível em: <http://www.ecowas.int/publications/en/maritime_security/code_of_conduct.pdf>. Acesso em 11 jul. 2014.

CHATHAM House. **Maritime Security in the Gulf of Guinea.** Report of the conference held at Chatham House, Londres, Reino Unido. 2012. Conferência realizada em 6 de dezembro de 2012.

CUNHA, Augusto da Silva. **A Segurança do Golfo da Guiné e o Papel de Angola.** Rio de Janeiro, Brasil, 2012b. In: III SIMPÓSIO DE MARINHAS DA COMUNIDADE DE PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA, 2012. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, em 11 de maio de 2012.

FARIA, Emilson Paiva de. **Inédito.** Rio de Janeiro. 7 ago. 2014. Resposta a questionário submetido pelo autor.

FEICKERT, Andrew. **The Unified Command Plan and Combatant Commands: Background and Issues for Congress**. Congressional Research Service, 2013. (Artigo). Disponível em: <<http://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R42077.pdf>>. Acesso em: 13 maio 2014.

FRANÇA. **Corymbe: Le Commandant Blaison en aviso-école pour l'envr de bata**. Ministère de la Défense. 2014. Disponível em <<http://www.defense.gouv.fr/operations/actualites/corymbe-le-commandant-blaison-en-aviso-ecole-pour-l-envr-de-bata>>. Acesso em 25 jul. 2014.

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>. Acesso em 21 jun. 2014.

HINSHAW, Drew, MCGROARTY, Patrick. **A Economia da Nigéria agora é a maior da África**. The Wall Street Journal. 2014. Disponível em: <<http://br.wsj.com/news/articles/SB10001424052702303456104579486061894837256?tesla=y>>. Acesso em 14 jun. 2014.

ICG. INTERNATIONAL CRISIS GROUP. **The Gulf of Guinea: The New Danger Zone Crisis Group**. Africa Report N°195. 2012. Disponível em: <<http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zoneenglish.pdf>>. Acesso em 14 jun. 2014.

IMO. **Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters Off the Coast of Somalia. Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden**. Organização Marítima Internacional. MSC.1-Circ.1333. Londres. 2009. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Pages/default.aspx>>. Acesso em 15 maio 2014.

_____. **Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters Off the Coast of Somalia. Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy**. Organização Marítima Internacional. MSC.1-Circ.1339. Londres. 2009. Disponível em: <<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>>. Acesso em 18 maio 2014.

LIMA, Paulo Cesar Potiguara de. **Inédito**. Rio de Janeiro. 6 ago. 2014. Resposta a questionário submetido pelo autor.

MOURA NETO, Julio Soares. **A Política e as Estratégias da Marinha do Brasil**. Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro. 2014. Palestra.

NASCIMENTO, Augusto. **São Tomé e Príncipe e os Desafios da Segurança Marítima no Golfo da Guiné**. Lisboa. Instituto de Defesa Nacional. Revista Nação e Defesa N° 128 - 5ª Série, p. 93-121. 2011. Disponível em: <<http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD128.pdf>>. Acesso em 15 jun. 2014.

NIGÉRIA-BRASIL. Centro de Negócios, Cultura e Cooperação. **Nigéria e Brasil assinam protocolo para expandir comércio**. Cambuquira. 2013. Disponível em: <<http://nigeriabrazil.org/brasil-e-nigeria-assinam-protocolo-para-expandir-comercio/>>. Acesso em: 30 jul. 2014.

NYE JR., Joseph S. **Soft Power. The Means to Success in World Politics.** New York. Public Affairs. 2004

NYE JR., Joseph S. **O Futuro do Poder.** São Paulo, Benvirá: 2012.

OCEANSBEYONDPIRACY. **The Human Cost of Maritime Piracy, 2012.** 2013. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report.pdf>>. Acesso em 21 jul. 2014.

PANAPRESS. **França quer reorganizar presença militar.** Agência Pan-africana de Notícias. 2008. Disponível em: <<http://www.panapress.com/Franca-quer-reorganizar-presenca-militar-em-%C3%81frica--3-425940-47-lang4-index.html>>. Acesso em 14 jun. 2014.

PODER NAVAL. China lança ao mar primeira corveta de exportação para a Nigéria. 2014. Disponível em: <<http://www.naval.com.br/blog/2014/02/24/china-lanca-ao-mar-primeira-corveta-de-exportacao-para-a-nigeria/>>. Acesso em 22 jul. 2014.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. **Os Desafios da Busca de um Poder Naval no Século XXI. Revista Marítima Brasileira,** Rio de Janeiro: v.133, n.6, 2013, p18-32, abr./jun. 2013.

ROCHA, Flávio Vianna. **O Estado-Maior da Armada e os Desafios do Século XXI.** Visita de Estudos do Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval - 2014. Brasília. 2014. Palestra.

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. 21 de fevereiro de 2014. Disponível em: <http://www.egn.mar.mil.br/>. Acesso em: 19 mar. 2014. Palestra.

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

VIEITAS, Deborah, ABOIM, Isabel. **África: oportunidades para as empresas brasileiras.** 2014. Disponível em: <http://www.bcgbrasil.com.br/Imprensa/Documents/Africa%20-%20oportunidades%20para%20empresas%20brasileiras%20_Revista%20Brasileira%20de%20Comercio%20Exterior.pdf>. Acesso em 14 jun. 2014

XINHUANET. **China fleet visits Nigeria.** EnglishNews. 2014. Disponível em: <http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-05/25/c_133359489.htm>. Acesso em 25 jun. 2014.

APÊNDICE A – O Atlântico Sul e os Países da Costa Oeste da África na PND e na END

Neste apêndice, buscar-se-á apontar os principais objetivos e diretrizes estabelecidos na PND e na END que representam implicações diretas para atuação do Estado Brasileiro, em particular, do Poder Naval, no que tange ao Atlântico Sul, com foco nos países situados na costa oeste da África. O conteúdo específico da PND e da END, é aqui apreciado, tendo como foco a defesa dos interesses nacionais no Atlântico Sul, com ênfase nos países da costa oeste da África.

- A Política Nacional de Defesa

Inicialmente, é essencial apresentar os conceitos de segurança e defesa, da maneira em que são expostos na PND. De acordo com a PND, a segurança, em linhas gerais, é a condição em que o Estado, a sociedade ou os indivíduos se sentem livres de riscos, pressões ou ameaças, inclusive de necessidades extremas. Por sua vez, a defesa é a ação efetiva para se obter ou manter o grau de segurança desejado. Nesse sentido, busca-se inicialmente identificar, em qual situação, a segurança do entorno estratégico do Brasil é considerada apropriada a manter o Estado a sociedade e os indivíduos livres de riscos, pressões ou ameaças. Dessa forma, torna-se capital apresentar o ambiente internacional, no qual está inserido o Brasil, sob a perspectiva da PND.

De fato, quando se analisa a apreciação do quadro e das tendências tal qual estabelecidos na PND, verifica-se como acertada a avaliação de que é baixa a probabilidade de um conflito generalizado entre Estados. Entretanto, de acordo com essa avaliação, constata-se a eclosão de conflitos de caráter étnico e religioso, exacerbam-se nacionalismos e verifica-se, em alguns casos a fragmentação de Estados. Pode-se acrescentar que passados

quase uma década e meia do início do século XXI, que os crimes transnacionais e grupos insurgentes ou “terroristas” têm em certa medida exercido papel mais relevante, respectivamente, para o financiamento e para o acirramento de disputas dentro de estados. (BRASIL, 2012)

Um questionamento se faz a respeito das zonas de instabilidade e da influência dos ilícitos transnacionais a respeito da possibilidade de transbordamento de conflitos, que ocorrem no entorno estratégico do Brasil, para o País e outros Estados da África e da América do Sul, bem como a possibilidade de afetar o comércio marítimo, dentre outras atividades econômicas relevantes, e, dessa forma comprometer a segurança marítima no Atlântico Sul. A persistência desses focos de incertezas é, também, elemento que justifica a prioridade à defesa do Estado, de modo a preservar os interesses nacionais, a soberania e a independência. (BRASIL, 2012)

Em um cenário em que a economia mundial passa por uma fase de recuperação da crise do “*subprime*”⁵⁰ norte-americana, verifica-se, nos países em desenvolvimento, um agravamento da situação socioeconômica e ambiental, da dependência externa e do atraso tecnológico, gerando, dessa forma, um ambiente propício ao surgimento ou fortalecimento de grupos insurgentes armados, por vezes inclinados à realização de ações “terroristas”. De acordo com a PND, blocos econômicos contribuiriam para acirrar a concorrência entre grupos de países. Na prática os blocos econômicos, formados na África e na América do Sul, não tem contribuído, tanto quanto se supunha, para o desenvolvimento regional e têm sido enfraquecidos por iniciativas bilaterais realizadas por países como EUA e China, por acordos realizados com a União Europeia ou diretamente com países como o Reino Unido e a França, em face de laços mantidos com ex-colônias. A situação socioeconômica dos países em

⁵⁰ Crise do *Subprime* nos EUA foi uma crise financeira desencadeada em 2006, a partir da quebra de instituições de crédito dos EUA, que concediam empréstimos hipotecários de alto risco (em inglês: *subprime loan* ou *subprime mortgage*), arrastando vários bancos para uma situação de insolvência e repercutindo fortemente sobre as bolsas de valores de todo o mundo, com forte impacto na retração da economia mundial nos anos subsequentes.

desenvolvimento, aliada ao movimento de recursos financeiros gerado pelos ilícitos transnacionais agrava ainda mais o quadro de instabilidade no entorno estratégico, causando desafios crescentes para a defesa dos interesses do Brasil, relacionados a manter o Atlântico Sul como uma zona de paz e cooperação. Verifica-se, dessa forma, que a configuração da ordem internacional permanece caracterizada por assimetrias de poder, e encontra-se permeada por tensões e instabilidades indesejáveis para a paz. (BRASIL, 2012)

O Brasil, nas suas políticas externa e de defesa, atribui prioridade aos países da América do Sul e da África, em especial aos da África Ocidental e aos de língua portuguesa, buscando aprofundar seus laços com esses países. Fica assim explicitado o foco do nosso esforço de cooperação. Dentro do escopo do presente estudo, verifica-se a relevância de se analisar os aspectos que afetam a estabilidade do entorno regional e em que medida o estreitamento dos laços com os países da costa oeste da África, por meio da intensificação da cooperação e do comércio com aqueles países, podem contribuir para segurança dessa região, em especial da segurança marítima no Atlântico Sul.

Outros esforços considerados relevantes para o Brasil são a consolidação da ZOPACAS e o diálogo continuado nas mesas de interação inter-regionais, como a ASA e o IBAS. (BRASIL, 2012) Entretanto, é necessário avaliar o potencial e que estratégias poderiam ser adotadas para se elaborar, em conjunto com os demais países desses fóruns, medidas a serem implantadas para garantir a segurança marítima no Atlântico Sul.

No que tange especificamente ao objeto do presente estudo, identificam-se como relevantes os seguintes Objetivos Nacionais de Defesa: defender os interesses nacionais, as pessoas, os bens e os recursos brasileiros no exterior; contribuir para a estabilidade regional; contribuir para a manutenção da paz e da segurança internacionais; e intensificar a projeção do Brasil no concerto das nações e sua maior inserção em processos decisórios internacionais.

(BRASIL, 2012) Em relação à segurança marítima no Atlântico Sul, verifica-se como essencial que os esforços devam estar voltados para a proteção das LCM.

Nesse sentido, identifica-se como capital avaliar se a busca de parcerias estratégicas, com o fim de ampliar o leque de opções de cooperação na área de defesa e as oportunidades de intercâmbio, podem de fato ampliar a inserção do País no concerto dos Estados e reafirmar seu compromisso com a defesa da paz e com a cooperação internacionais. Outro ponto a ser apreciado diz respeito a credibilidade das políticas externa e de defesa. Quanto a esse aspecto, há possibilidade de o Brasil ser questionado, no caso de o País não dispor de capacidade de projeção de poder apta a garantir a efetividade das iniciativas de cooperação e eventual participação em operações estabelecidas ou autorizadas pelo Conselho de Segurança da ONU. No presente estudo, pretende-se identificar os desafios do Poder Naval, vis-à-vis os interesses do Brasil na Nigéria, de modo a contribuir para segurança marítima no litoral da Nigéria.

- A Estratégia Nacional de Defesa

Dentre as diretrizes estabelecidas na END, identificam-se como relevantes para o presente estudo as seguintes: desenvolver, lastreada na capacidade de monitorar/controlar, a capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça ou agressão: a mobilidade estratégica; desenvolver o conceito de flexibilidade no combate, para atender aos requisitos de monitoramento/controle, mobilidade e presença; preparar as Forças Armadas para desempenharem responsabilidades crescentes em operações internacionais de apoio à política exterior do Brasil. Em tais operações, as Forças agirão sob a orientação das Nações Unidas ou em apoio a iniciativas de órgãos multilaterais da região, pois o fortalecimento do sistema de segurança coletiva é benéfico à paz mundial e à defesa nacional. Aqui se verifica a

necessidade de se atuar dentro do conceito do que Joseph S. Nye Jr. intitula de “Poder Inteligente” que resulta da combinação dos chamados Poder Brando e Poder Robusto. (NYE JR., 2012)

A participação em operações que exijam o uso da força pode requerer meios convencionais em condições de pronto-emprego e uma crível capacidade de apoio logístico à distância. Isso além de contribuir para dissuasão pode, em certa medida, contribuir para gerar uma atmosfera de confiança no Brasil, desde que essa capacidade seja acompanhada da condução de uma estratégia de defesa, pautada em uma política externa e de defesa voltada para promoção da estabilidade e segurança regionais. Para o presente, estudo identifica-se como relevante identificar as iniciativas junto aos países Africanos que podem ser efetivas para que se obtenha esse almejado ambiente seguro, em especial nos países da costa oeste da África, com foco na segurança marítima nas águas de interesse da Nigéria.

Dentre os objetivos estabelecidos na END, destacam-se como relevantes para o presente estudo, os seguintes:

- prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio; e a
- capacidade de participar de operações internacionais de paz, fora do território e das águas jurisdicionais brasileiras, sob a égide das Nações Unidas ou de organismos multilaterais da região. (BRASIL, 2008)

Outro aspecto relevante, no que tange à parte específica da END atribuída à MB, é a construção de meios para exercer o controle de áreas marítimas⁵¹ terá como foco as áreas estratégicas de acesso marítimo ao Brasil. Cabe uma observação no sentido de que, nesse ponto, a END se refere a duas áreas do litoral: a faixa que vai de Santos a Vitória e a área em

⁵¹ Controle de Áreas Marítimas – tarefa do poder naval que implica no controle entrada, trânsito e saída de navios e embarcações, em uma determinada área marítima, executada por uma força naval.

torno da foz do Rio Amazonas. Todavia, no entendimento do autor tal conceito deve ser estendido ao seu entorno estratégico. Assim, torna-se válido pensar em avaliar se as medidas adotadas em conjunto com países da costa oeste africana, em especial a Nigéria, contribuem para a segurança marítima local e regional, bem como se podem ter efeitos positivos para a defesa dos objetivos nacionais de defesa e dos interesses nacionais, na costa oeste da África.

No que se refere as ações estratégicas estabelecidas na END, atinentes aos países da costa oeste africana, identifica-se inicialmente a necessidade de se promover o incremento do adestramento, diante da possibilidade e do interesse do Brasil na participação em operações internacionais em apoio à política externa, com ênfase nas operações de paz e ações humanitárias, integrando Forças da ONU ou de organismos multilaterais da região. De acordo com a END, tais ações devem, em princípio, ser conduzidas em conjunto com outras ações estratégicas consideradas relevantes, como a de contribuir com a manutenção da estabilidade regional e a inserção internacional do País.

No que tange à manutenção da estabilidade regional, os Ministérios da Defesa (MD) e de Relações Exteriores promoverão o incremento das atividades destinadas a essa finalidade; e o MD e as Forças Armadas (FA) intensificarão o intercâmbio militar com as Forças Armadas das nações amigas, no caso do presente estudo, com países limítrofes ao Atlântico Sul. (BRASIL, 2008)

No tocante à inserção internacional, no caso do presente estudo, deve-se buscar analisar as possibilidades de incrementar o apoio à participação brasileira no cenário internacional, mediante a atuação do Ministério da Defesa, isoladamente, e, em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores, nos processos internacionais relevantes de tomada de decisão, aprimorando e aumentando a capacidade de negociação do Brasil; em ações que promovam a ampliação da projeção do País no concerto mundial e reafirmar o seu compromisso com a defesa da paz e com a cooperação entre os povos; em fóruns internacionais relacionados

com as questões estratégicas; - na intensificação da cooperação e do comércio com países da África; na consolidação da ZOPACAS, e o incremento na interação inter-regionais, como a CPLP e a cúpula ASA (BRASIL, 2008).

APÊNDICE B – Principais Inciativas de Cooperação e Relacionamento da Marinha do Brasil com Países da Costa Oeste da África

PAÍS/ÓRGÃO	TIPO	INSTRUMENTO	SITUAÇÃO E REALIZAÇÕES
NAMÍBIA	ACORDO DE COOPERAÇÃO - Criação da Marinha Namibiana 1994	CURSOS NA MARINHA DO BRASIL, MISSÃO DE ASSESSORIA NAVAL E GAT-FN	A MB já formou, até hoje, 1.364 Oficiais e Praças namibianos. Atualmente, 97 militares namibianos estão realizando cursos na Marinha do Brasil. Em 2009, foi estabelecido o Grupo de Assessoramento Técnico de Fuzileiros Navais (GAT-FN), constituído de 2 Oficiais e 12 praças. Em 2010, foi ativada uma Missão de Assessoria Naval na Namíbia, constituída de 5 Oficiais e 11 praças.
		CONSTRUÇÃO E FORNECIMENTO DE MEIOS	Um resultado prático no que tange ao interesse em adquirir meios navais fabricados no Brasil, foi a decisão da Namíbia em construir no Estaleiro INACE - Fortaleza (CE), sob o gerenciamento da Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON), o Navio-Patrolha <i>Brendan Simbwaye</i> de 200 t e as Lanchas-Patrolha <i>Möwe Bay</i> e <i>Terrace Bay</i> .
		LEVANTAMENTO DE PLATAFORMA CONTINENTAL (PC)	A EMGEPRON também foi contratada para realizar o delineamento e supervisão da execução do programa de levantamento da plataforma continental namibiana.
ANGOLA	ENTENDIMENTO TÉCNICO	LEVANTAMENTO DE PLATAFORMA CONTINENTAL (PC)	Assinado, em ABR2011, Entendimento Técnico entre os MD do Brasil e de Angola, com o objetivo de auxiliar Angola a obter os dados referentes ao mapeamento do fundo marinho a fim de reivindicar junto à ONU o reconhecimento da extensão de sua plataforma continental (PC). A EMGEPRON entregou ao Governo de Angola, em OUT2013, o Relatório de Submissão a ser encaminhado por aquele país à ONU, com o pleito de extensão da sua PC. O projeto foi concluído em 20 meses, contemplando, inclusive, a formação de pessoal angolano em cursos de mestrado e doutorado no Brasil.
CABO VERDE	MISSÃO NAVAL DO BRASIL COOPERAÇÃO TÉCNICA	Formação e Intercâmbio de Pessoal; o Fornecimento de Equipamentos; e a Cooperação na Área de Segurança Marítima.	Criação da Missão Naval em Cabo Verde, em AGO2013, cujo Núcleo foi inaugurado pelo MD em 19NOV2013, que será responsável pela condução da cooperação na área naval, incluindo a formação e o intercâmbio de pessoal; o fornecimento de equipamentos; e a cooperação na área de segurança marítima. Esta cooperação será focada em ações de formação de militares para a Guarda Costeira. Tais contribuições, dentre outras, levaram aquele

PAÍS/ÓRGÃO	TIPO	INSTRUMENTO	SITUAÇÃO E REALIZAÇÕES
			País a eleger o Brasil como significativo parceiro no âmbito da defesa. A intensificação da cooperação tem resultado em uma presença crescente da indústria de defesa brasileira na África.
		LRIT E LEVANTAMENTO DE PC	As ações contemplam, ainda, as negociações para a adesão de Cabo Verde ao Centro de Dados Regional do LRIT - Brasil; a assistência técnica e científica à proposta de extensão da plataforma continental de Cabo Verde; e a cooperação na área de oceanografia.
SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE	COOPERAÇÃO NAVAL	FORMAÇÃO DE GUARDA COSTEIRA	Apoio à formação de pessoal da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe. Criação do Grupo de Assessoramento Técnico de Fuzileiros Navais (GAT-FN) com 2 Oficiais e 5 Praças em JAN2014 e Transferência de uma Lancha de Inspeção Naval (LAEP-10) (ABR2014).
UNIÃO AFRICANA DE NAÇÕES (UA)	ASSESSORIA TÉCNICA	PARTICIPAÇÃO DE OFICIAL DA MB NA ELABORAÇÃO DE ESTRATÉGIA MARÍTIMA DA UA 2050	A MB mantém, a convite, desde JAN2014, 01 Oficial Superior como Assessor Técnico junto à União Africana, em Addis Abeba – Etiópia, visando contribuir na revisão da sua Estratégia Marítima (“2050 Africa Integrated Maritime Strategy”), em especial quanto aos aspectos relacionados ao combate às “novas ameaças”. Esse Oficial Superior acumulará o cargo, recém criado, de Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico na Etiópia.
NAMÍBIA E ANGOLA	EXERCÍCIO MULTINACIONAL	EXERCÍCIO “ATLANTIC TIDINGS 2015”	A MB vem contribuindo com as iniciativas para aumentar a Consciência Situacional Marítima, em cooperação com as Marinhas da África Austral, destacando-se o planejamento de um exercício multinacional com as Marinhas da África do Sul, Angola e Namíbia, que pretende-se seja bianual. O Exercício será denominado “ATLANTIC TIDINGS” e deverá ocorrer em 2015, sendo de caráter marítimo e ribeirinho, na costa oeste da África, incluindo exercícios combinados de controle de área marítima; ações antipirataria; operações ribeirinhas, em Angola; e treinamento contra as chamadas “novas ameaças” .
ANGOLA, BENIM, CABO VERDE, CAMARÃO	ADESTRAMENTO COM EMPREGO DE NPAOc da Classe “Amazonas”	VISITA E TREINAMENTO EM SEGURANÇA MARÍTIMA	Em 2012 e 2013, nas suas viagens para o Brasil, os três NPAOc da Classe “Amazonas”, adquiridos na Inglaterra, realizaram treinamento em Segurança Marítima e exercícios com as Marinhas e Guardas Costeiras de Angola,

PAÍS/ÓRGÃO	TIPO	INSTRUMENTO	SITUAÇÃO E REALIZAÇÕES
RÔES, GANA, GUINÉ EQUATORIAL, MAURITÂNIA, NAMÍBIA, NIGÉRIA, SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE E SENEGAL			Benim, Cabo Verde, Camarões, Gana, Guiné Equatorial, Mauritânia, Namíbia, Nigéria , São Tomé e Príncipe e Senegal.
AFRICOM E OTAN NO GOLFO DA GUINÉ	PARTICIPAÇÃO EM EXERCÍCIO MULTINACIONAL	EXERCÍCIO “OBANGAME EXPRESS”	O exercício OBANGAME EXPRESS tem como propósito promover a interoperabilidade e o treinamento combinado, visando incrementar a segurança marítima na região do Golfo da Guiné, incluindo a participação de Marinhas e Guardas-Costeiras da África Ocidental, EUA, países da OTAN, além do Brasil. Em 2012, a MB participou com 2 Oficiais no Estado-Maior. Em 2013, a MB participou com um (01) Oficial no Estado-Maior e uma (01) Equipe de Instrutores de segurança marítima. Em 2014, o exercício foi realizado no período de 7 a 23ABR, na área marítima da Nigéria e do Gabão, e a MB participará com um NPaOc Classe “Amazonas”.
ZOPACAS	VII REUNIÃO MINISTERIAL	Plano de Ação	Em 2013, em um esforço para revitalizar a ZOPACAS, ocorreu em Montevideú a VII Reunião Ministerial, sendo aprovado um Plano de Ação para o mapeamento e exploração dos fundos marinhos, para a preservação ambiental e para a segurança do transporte marítimo
ZOPACAS	I SEMINÁRIO SOBRE SEGURANÇA E VIGILÂNCIA DO TRÁFEGO MARÍTIMO, BUSCA E SALVAMENTO, EM SALVADOR	Concertação Regional	Em outubro de 2013, foi realizado, o I Seminário da ZOPACAS – Segurança e Vigilância do Tráfego Marítimo, Busca e Salvamento, em Salvador. Nesse seminário todos os países integrantes se fizeram representar.
ÁFRICA OCIDENTAL	AMPLIAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO EM REPRESENTAÇÕES DI-	Estabelecimento de Adidâncias	No escopo de estar presente efetivamente no continente africano, serão abertas as seguintes novas Adidâncias: Cabo Verde, Etiópia e Senegal.

PAÍS/ÓRGÃO	TIPO	INSTRUMENTO	SITUAÇÃO E REALIZAÇÕES
	PLOMÁTICAS		
ZOPACAS	CONTROLE DO TRÁFEGO MARÍTIMO E CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA	Centros Regionais e o LRIT	O Centro Regional de Tráfego Marítimo da Área Marítima do Atlântico Sul, desenvolvido para o intercâmbio de informações entre as Marinhas da Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, constitui-se em uma dessas iniciativas, que se soma às ações para a adesão de países da costa oeste africana, como Angola, ao Centro de Dados Regional Long-Range Identification and Tracking Ships (LRIT) Brasil-Uruguai.
CDA	CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA	Exercícios Multinacionais Bianuais	Em apoio ao desenvolvimento da Consciência Situacional Marítima dos países africanos, no âmbito da cooperação com os países da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral, a Marinha, dentre outras participações, estará presente nos exercícios multinacionais bianuais com as Marinhas da África do Sul, de Angola e da Namíbia.
SENEGAL	COOPERAÇÃO NAVAL	Construção e Fornecimento de Meios	Em abril de 2013, o Ministro da Defesa do Senegal e o Ministro Celso Amorim assinaram a Declaração de Intenções para aquisição, por aquele país, de dois Navios Patrulha, um da Classe Macaé, de 500 toneladas, e um da Classe Grajaú, de 200 toneladas.
CONSELHO DE SEGURANÇA DA ONU, CEEAC, CEEAO E CGG	ARTICULAÇÃO REGIONAL PARA O COMBATE ÀS AMEAÇAS À SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ COM FOCO EM AÇÕES CONTRA A PIRATARIA E O ROUBO ARMADO	Busca de Implantação de um Código de Conduta Comum	Em junho de 2013, a pedido do Conselho de Segurança da ONU, reuniu-se em Yaundé a Cúpula Tripartite de Chefes de Estado e de Governo, formada pela Comunidade Econômica dos Estados da África Central e Ocidental (CEDEAO) e pela Comissão do Golfo da Guiné, para debater a crescente preocupação com o quadro de insegurança marítima no Golfo da Guiné. Buscou-se, claramente, despertar a atenção dos países observadores (Alemanha, Bélgica, Brasil, China, EUA, Mauritânia e Reino Unido) e dos parceiros quanto à necessidade de melhorar a estabilidade regional e conduzir ações efetivas para proteção das atividades marítimas, bem como, obtenção de apoio financeiro e técnico para desencadear as ações subsequentes.
IBAS ÁFRICA DO SUL	DESENVOLVIMENTO CONJUNTO DE ARMAS	ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA	Com base no Acordo sobre Cooperação Técnica firmado entre os Governos do Brasil e da África do Sul, a Marinha avalia a possibilidade de desenvolvimento de tecnologias que possam ser empregadas em mísseis superfície-ar de médio alcance, semelhantes às utilizadas no míssil sul-africano UMKHONTO-IR.

PAÍS/ÓRGÃO	TIPO	INSTRUMENTO	SITUAÇÃO E REALIZAÇÕES
ÁFRICA OCIDENTAL	SEGURANÇA MARÍTIMA	CONCERTAÇÃO REGIONAL VOLTADA PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG.	Embora não represente uma ação direta da MB, cita-se a como relevante para a atuação da MB no contexto da segurança marítima no GG, a recente criação do Centro Inter-regional de Coordenação da Luta Contra a Pirataria no Golfo da Guiné, com sede em Duala – República dos Camarões. O estabelecimento desse centro visa à tempestiva troca de informações entre os países envolvidos, de forma a facilitar o processo de tomada de decisão e as ações combinadas e conjuntas em patrulhas marítimas.

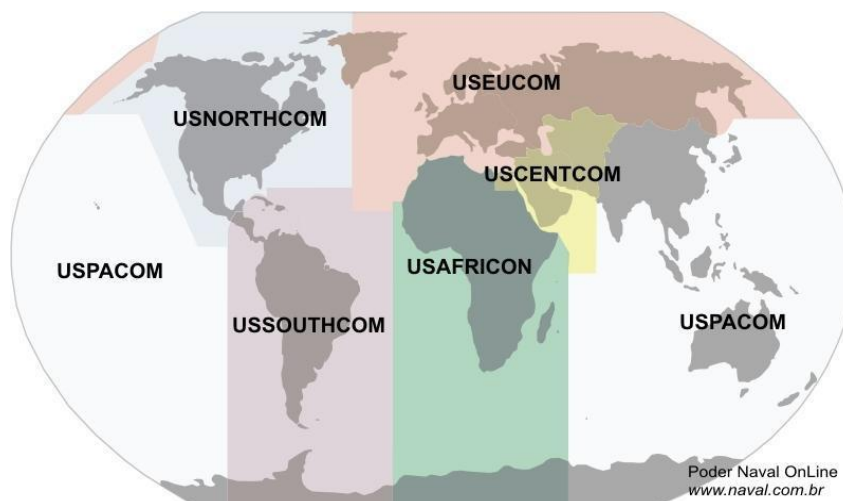
Fontes: MOURA NETO, 2014 e SOUZA, 2014.

APÊNDICE C – Panorama das Iniciativas e Ações dos EUA, China, França, Reino Unido e da OTAN

- ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Os EUA vêm, desde 2001, buscando intensificar sua presença, no continente africano. Tal intensificação vem se traduzindo em apoio direto à capacitação das forças navais e costeiras da região, bem como na busca da ampliação da CSM. Em 1998, os atentados nas embaixadas dos EUA no Quênia e na Tanzânia marcaram o início de uma mudança na política externa dos EUA para a região, culminando com os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, obrigou a uma reavaliação da política dos EUA vis-à-vis a África, bem como seu papel na guerra global contra o terrorismo. Em 2006, a Estratégia de Segurança Nacional mencionava a crescente importância geoestratégica e a alta prioridade da África para os EUA. (FEICKERT, 2013, p. 29).

A crescente concorrência da China forçou os EUA a rever a estratégia para com os países africanos. Em 06 de fevereiro 2007, o governo do presidente George W. Bush anunciou a criação de um novo Comando Combatente Unificado (UCC), o *United States Africa Command* (AFRICOM), para promover objetivos de segurança nacional dos EUA na África e o espaço marítimo adjacente.



Comandos Regionais dos EUA. Fonte: www.podernaival.com.br

Anteriormente à criação do AFRICOM, o envolvimento militar dos EUA no continente era dividido entre três Comandos: o Comando Europeu (EUCOM), o Comando Central (CENTCOM), e Comando do Pacífico (PACOM). A área de responsabilidade do AFRICOM inclui todos os países da África, exceto o Egito, de acordo com o mapa constante da figura supraapresentada (FEICKERT, 2013, p. 29 e 30). Entretanto, o AFRICOM relaciona-se com o Egito para questões de segurança.

As iniciativas americanas foram abrangentes, mas nota-se um foco na Nigéria. Esse foco decorre da importância daquele país para o abastecimento de petróleo dos EUA, bem como da União Europeia. A marinha dos EUA visita regularmente a Nigéria a fim de conduzir treinamentos com a marinha da Nigéria, por meio do programa *African Partnership Station* (APS).

Desde 2007, os EUA estão apoiando a Nigéria no aprimoramento do programa daquele país denominado RMAC auxiliando na instalação de radares, equipamentos de comunicação e sistemas AIS, em diversos pontos ao longo EUA doaram cinco embarcações e, mais recentemente, doaram o antigo navio da guarda costeira estadunidense: o U.S. Cost Guard Cutter Chase. Esse navio foi incorporado à marinha nigeriana em fevereiro de 2012, tendo sido comissionado com o nome de NSS Thunder. Os EUA realizam apoiam e promovem exercícios conjuntos como a operação HOT PURSUIT que envolveu as marinhas de Togo e do Benin. (ICG, 2012, p. 22)

No período de abril a maio de 2012, os EUA promoveram um grande exercício conjunto que envolveu onze países do GG, denominado SAHARAN EXPRESS. Esse exercício incluiu atividades de interdição marítima, abordagem de navios e embarcações suspeitas, visita e inspeção voltadas para apreensão de cargas suspeitas, combate à pesca e imigração ilegais. (UKEJE; MVOMO ELA, 2013, P.30)

Os EUA em conjunto com a OTAN, conduzem o exercício OBANGAME EX-

PRESS que tem como propósito promover a interoperabilidade e o treinamento combinado, visando incrementar a segurança marítima na região do Golfo da Guiné, incluindo a participação de Marinhas e Guardas-Costeiras da África Ocidental, além do Brasil. A MB participou das edições de 2012, 2013 e 2014. Em 2014, o exercício foi realizado no período de 7 a 23ABR, na área marítima da Nigéria e do Gabão, e contou com a participação de um NPaOc Classe “Amazonas” (SOUZA, 2014).

No total, os EUA já realizaram gastos da ordem de 35 milhões de dólares em treinamento e capacitação de marinhas e guardas costeiras de países do GG, no aprimoramento de instalações de radar, dentre outras, bem como na doação de navios e embarcações novos ou reconicionados. (UKEJE;MVOMO ELA, 2013, p. 30)

- A PRESENÇA DA CHINA

A China nos últimos quinze anos vem investindo pesadamente na África. A presença e os investimentos da China em fontes recursos naturais, nesses anos, não apenas atraíram a atenção dos países do continente africano, mas provocaram uma alteração da percepção do resto do mundo sobre o potencial daquele continente.

Ademais, a importância econômica da China é preponderante, há algum tempo. Ressalta-se que os EUA foram ultrapassados como principal parceiro econômico do continente africano, em 2009. O investimento chinês no continente aumentou 30 vezes, entre 2005 e 2011. O volume de comércio em 2011 foi da ordem de 166 bilhões de dólares em 2011. Nesse mesmo ano os EUA tiveram um volume de US\$ 95 bilhões de dólares, segundo dados do Ministério do Comércio chinês. No período de 2001 a 2010, os empréstimos concedidos pelo China Exim Bank para a economia africana foram estimados em US\$ 67,2 bilhões, contra US\$ 54,7 bilhões do Banco Mundial. Além da África do Sul, os investimentos e créditos chineses estão concentrados na Nigéria, Zâmbia, República Democrática do Congo e Angola. Em

2012, o comércio desse país com a África alcançou cifras que se aproximam a 200 bilhões de dólares (VIEITAS; ABOIM, 2014, p. 21)

A presença e a forma de atuação da China na África são alvos de críticas de africanos e de países ocidentais desenvolvidos. A China, com seu interesse quase exclusivo na exploração de recursos naturais, diferentemente das agências de fomento americanas, europeias e japonesas, tem adotado uma postura estritamente comercial, sem condicionantes socioambientais, e provido financiamentos abundantes aos países africanos. No entanto, apesar do enorme volume de capital investido, a presença da China no continente é percebida com restrições. A mão de obra empregada é na quase totalidade chinesa, ao contrário do modelo de negócios das empresas brasileiras, por exemplo. (VIEITAS; ABOIM, 2014, p. 23)

No que concerne aos interesses chineses na segurança marítima do GG, verifica-se, mais recentemente, uma mudança de postura daquele país. A China está ampliando suas relações bilaterais⁵² e a presença militar na África, ingressando na área de cooperação e fornecimento de equipamentos militares a países do continente, bem como investindo na realização de exercícios e treinamentos com forças navais da região, como no caso da Nigéria.

Em 2012, a indústria naval brasileira assistiu a Nigéria contratar dois navios-patrolha na China, por US\$ 70 milhões. O *People's Daily Online* chinês noticiou que a primeira corveta (de uma encomenda de duas unidades) construída para a Nigéria foi lançada ao mar no dia 27 de janeiro de 2014. O navio com indicativo visual F91 é o primeiro do projeto P18N para a Marinha Nigeriana, derivado da corveta Type 056 em construção para a Marinha do Exército de Libertação Popular da China (People Liberation Army Navy - PLAN). Deslocando 1.800t e dotado de características furtivas (stealth), que resultam em eco no radar equivalente a um navio de 500t, o navio será usado para patrulhar a costa nigeriana, protegendo a zona econômica exclusiva, realizando missões de busca e salvamento e prevenindo a poluição

52

Em setembro de 2011, a China doou quatro milhões de euros para aquisição de uma embarcação de patrulha pelo governo da Nigéria.

marinha. Pelas características furtivas, pode se aproximar de navios mercantes sequestrados, sem ser detectado com antecedência. Essas características lhe conferem grande vantagem quando empregado em missões antipirataria e contra o roubo armado (PODER NAVAL, 2014).

Recentemente, em maio de 2014, o 16º Esquadrão Naval de Escolta da PLAN realizou uma visita de quatro dias à Nigéria. O Grupo-Tarefa (GT) era composto por duas fragatas missilísticas, a YANCHENG e a LOUYANG e o navio de apoio TAIHU. O efetivo do GT era de aproximadamente 660 militares. O comandante do GT, o Senior Captain Li Pengcheng declarou que a visita ampliaria as relações entre as marinhas, bem como entre os dois países e que aquela era uma “jornada da paz, amizade, cooperação que reafirmava o compromisso solene da China de salvaguardar a paz no mundo e promover a amizade com a Nigéria. Durante a visita foram conduzidos programas de encontros entre autoridades navais, intercâmbio profissional e treinamentos conjuntos (XINHUANET,2014).

A visita e o fornecimento de navios chineses à Nigéria evidenciam os interesses de estender a sua influência, no continente africano, em particular no GG, por meio da intensificação da cooperação e da presença militar, dessa feita com viés do emprego do Poder Brando e do doutrinação.

- A FRANÇA

A presença francesa na África remonta ao período colonial. A França mantém ligação estreita com suas ex-colônias, por meio de institutos, acordos, iniciativas e eventos de naturezas diversas, bem como pela presença, cooperação e intercâmbio militares. No que se refere a presença militar, mantém uma base militar no Senegal para, de acordo com autoridades francesas, garantir uma melhor cooperação no domínio da segurança e da prevenção dos conflitos com a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO). Os acordos de defesa franco-senegaleses datam de 29 de Março de 1974. Nos termos destes acor-

dos, cerca de um mil e 200 militares franceses, pertencentes às forças terrestre, aérea e à marinha estão lotados no Senegal. A França havia assinado, até 2008, acordos de defesa com Camarões, as ilhas Comores, a Costa do Marfim, o Djibuti, o Gabão, a República Centroafricana, o Senegal e o Togo. (PANAPRESS, 2008)

Para assegurar seus interesses econômicos, a França reforça o seu dispositivo militar na África e continua a manter bases permanentes em Libreville (Gabão) e Djibuti, ocupa o Mali e a República Centro Africana e dispõe tropas estacionadas em países como Mauritânia, Níger, Costa do Marfim, Burkina Faso, Camarões e Chade⁵³.

Recentemente, a França liderou a intervenção militar no Mali, denominada Operação Serval (em francês: *Opération Serval*, uma referência ao felino africano). Trata-se de uma operação militar realizada no norte do país, no início de 2013, pelas Forças Armadas Francesas, com apoio logístico das Forças Armadas dos EUA e de outros países europeus. A intervenção estrangeira ocorreu a pedido da junta militar que governa o Mali, desde o golpe de 2012, golpe apoiado pelos EUA e a UE. Essa intervenção contou com o apoio de países africanos e ocidentais, tendo sido autorizada pelo CS da ONU. O objetivo da intervenção é deter o avanço de tuaregues e rebeldes islâmicos do Azauade, movimento supostamente ligados à Al Qaeda, que exerciam de facto o controle sobre norte do país, desde 2012.

Aqui, além do tradicional relacionamento norte-sul, embora por solicitação do Mali, nota-se o interesse de se manter a presença, os laços de dependência sul-norte e coloniais, bem como o que é mais comprometedor, do ponto de vista dos interesses brasileiros no seu entorno estratégico; é crescente o viés do combate ao terrorismo. Tais ocorrências representam ameaças à segurança e à estabilidade regional e caracterizam o amplo processo de securitização e ampliação significativa da presença militar de países exógenos à África. Embora seja um país mediterrâneo, o Mali faz fronteira com países como o Senegal, a Guiné Bissau, dentre outros países que tem responsabilidades para com a segurança marítima na região do

⁵³ Fonte: <http://www.odiariorio.info/>.

GG. Nessa área, a França reforçou as parcerias com Camarões, Gabão, Guiné Equatorial e Congo, visando à proteção da costa e às instalações petrolíferas desses países. (ICG, 2012, p.3)

A França apoia suas ex-colônias por meio de iniciativas bilaterais que incluem o trabalho de assessores a autoridades militares. Em 2011, deu início a um projeto de três anos para apoiar Gana, Togo e o Benin a formular e implantar suas estratégias de segurança marítima. Além disso realiza treinamentos com civis e com as forças terrestres desses três países no sentido de aprimorar a coordenação dos esforços. Chamado de SECMAR (Support for Maritime Security in the Gulf of Guinea), o projeto foi posteriormente aumentado, passando a incorporar a Nigéria, a Costa do Marfim e a Guiné. Esse projeto visa fortalecer a soberania dos estados por meio do aperfeiçoamento de suas capacidades de gerenciamento interno dos assuntos e atividades de segurança, promovendo a coordenação regional. Outra contribuição importante é o *Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix* (ReCAMP) (ICG, 2012, p. 22). Essa iniciativa visa à capacitação de forças africanas para participação em missões de paz.

Desde 1990, a França mantém presença quase permanente no GG, dentro do escopo da Missão Corymbe. Além da condução da diplomacia naval francesa e o apoio à capacitação e a formação de marinhas e forças costeiras dos países do GG, essa missão visa ao apoio de forças pré-posicionadas e ao pré-posicionamento de meios, a fim de apoiar a realização de operações e exercícios das forças armadas francesas no GG, região de interesse estratégico para a França. Dentre as tarefas destacam-se a realização de Evacuação de Não Combatentes, apoio à forças francesas na região como as estacionadas no Senegal e no Gabão e o combate à pirataria ao roubo armado. A área de atuação dessa missão se estende desde o Senegal até Angola, incluindo todos os países costeiros do GG e São Tomé e Príncipe. (FRANÇA, 2014)

A missão tem o duplo propósito de manter cooperação com os países da região, especialmente aqueles com os quais mantém acordos de defesa, e defender os interesses eco-

nômicos, incluindo a segurança de suas companhias petrolíferas (ICG, 2012, p. 20) e (UKEJE; MVOMO ELA, 2013, p. 29).

A dimensão da presença da Marinha da França na África pode ser compreendida por meio da realização da Missão Jeanne d'Arc 2014 que foi conduzida, dentro do escopo da Missão Corymbe, em abril de 2014. No dia 12 de março, o Navio de Propósito Múltiplo BPC *Mistral* e a Fragata de emprego geral *La Fayette*, suspenderam do porto de Brest, França, para se posicionarem estrategicamente no Oceano Atlântico, realizando operações militares e operações bilaterais com as Marinhas de países amigos. Essa missão contou, com a participação de 156 guardas-marinha e oficiais em estágio de formação militar inicial. Nesse total, havia 18 mulheres e 14 estrangeiros, dentre eles um brasileiro⁵⁴. Nessa comissão, foi realizada a Missão Corymbe que visa, como exposto anteriormente nesta seção, à defesa dos interesses franceses no Golfo da Guiné e no Oeste da África, por meio de da realização de exercícios e operações e intercâmbios com marinhas e forças costeiras da região.

- O REINO UNIDO

As iniciativas do Reino Unido para a segurança marítima no GG, embora não tenham o vulto das americanas, utilizam métodos e práticas semelhantes, apoiando diretamente as marinhas da região e buscando o aumento de suas capacidades logísticas. A Marinha inglesa realiza duas ou três visitas anuais e mantém permanentemente ativada uma missão de cooperação de instrução com a Marinha da Nigéria (MN).

Entretanto, uma diferença fundamental é que o Reino Unido busca além disso, a coordenação e o apoio às companhias multinacionais petrolíferas no combate à pirataria, ao roubo armado e à sabotagem e no aprimoramento do relacionamento entre essas companhias e as

⁵⁴ O 2º Tenente Lohan Frias Molina Lopes, após o término de sua viagem a bordo do NE *Brasil*, foi escolhido para ser o representante da MB naquela missão que se destinava à conclusão da formação profissional dos oficiais da Marinha da França. Fonte: <http://www.defesaaereanaval.com.br/>

comunidades locais que faz parte do elenco de causas socioeconômicas da criminalidade que afeta a segurança marítima no GG.

Adicionalmente, às iniciativas bilaterais junto à Nigéria, o Reino Unido, apoia o Fórum Internacional de Companhias Petrolíferas (OCIMF), nos seus esforços de estabelecer uma Centro de Informações de Comércio Marítimo do GG (MTISC-GoG), em Gana. O Centro coleta e dissemina informações sobre incidentes ocorridos, em todo o GG, via uma rede web segura que auxilie na adoção de medidas passivas e ativas contra pirataria e o roubo armado e reduz a dependência para a proteção dos navios, da atuação das debilitadas marinhas e forças costeiras dos países do GG. (UKEJE; MVOMO ELA, 2013, p. 30). Essa é uma outra diferença da atuação do Reino Unido no GG. Trata-se de uma parceria que envolve o governo e entidades privadas baseada em experiências realizadas na costa da Somália. (ICG, 2012, p. 22)

Ainda com base nas experiências da Somália, o Reino Unido está estabelecendo um sistema próprio de credenciamento e certificação de companhias para realizarem a segurança marítima de navios de bandeira daquele país. Entretanto, é necessário ressaltar que a IMO não regulou uma norma, estabelecendo um padrão universal. Todavia, autorizou o uso de guardas privados a bordo por meio de resolução em 2012 (ICG, 2012, p. 26).

O Reino Unido apoiou a iniciativa da CEDEAO de estimular e harmonizar as estratégias marítimas dos estados membros dessa comunidade que visava replicar os esforços da CEEAC abordada na seção 3.4. O Reino Unido financiou a participação de um oficial da marinha nigeriana como Oficial de Segurança Marítima junto àquela comunidade, por dois anos, a partir de 2011 e a realização de um seminário sobre a segurança marítima no GG, no início de 2012 (ICG, 2012, p. 20).

- INICIATIVAS NO ÂMBITO DA OTAN

Cinco anos e meio depois de ter ativado um AFRICOM, sediado nos arredores da cidade alemã de Stuttgart, o governo dos EUA está intensificando a presença de sua Marinha e de forças navais europeias no litoral noroeste do continente africano. Os EUA reforçam a importância da realização do exercício OBANGAME EXPRESS no GG, levando a costa oeste africana marinhas de países da OTAN, sem tradição no Atlântico Sul como a Turquia e a Dinamarca, por exemplo. Em apenas quatro edições do exercício naval no GG – área de concentração de LCM de escoamento do petróleo produzido na Nigéria e em outros países da região – a *US Navy* passou de nove para 22 o número de marinhas envolvidas na realização desse exercício, incluindo a MB⁵⁵.

Em 2011, o OBANGAME EXPRESS reuniu cinco marinhas do chamado “continente negro” lideradas pela Nigéria, além dos EUA e de três aliados europeus: Bélgica (país-sede da Otan), França e Espanha. Este ano, navios de nada menos do que nove países europeus se juntaram aos americanos para o treinamento de onze (11) forças navais africanas, inclusive embarcações das Marinhas da Turquia⁵⁶ e da Dinamarca. Os turcos têm como objetivo estratégico mostrar o potencial de suas embarcações militares de construção nacional às autoridades de marinhas de países africanos.

Em 2010, por duas vezes, autoridades do Departamento da Defesa dos EUA e da OTAN tentaram cooptar o governo brasileiro a apoiar uma iniciativa que eliminava a divisão entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, com o objetivo evidente de estender para baixo da linha do Equador a área de ação da OTAN. O ministro da Defesa da época, Nelson Jobim, assessorado pelo Itamaraty, rejeitou a proposta. Apesar da posição brasileira e dos esforços junto ao Conselho de Defesa Sul-americano (CDS), da União de Nações Sul-americanas (UNA-

⁵⁵ Fonte: <http://www.defesanet.com.br/africa/>. Acesso em 25 de julho de 2014.

⁵⁶ A força-tarefa turca era composta por quatro unidades: as fragatas “F-495 TCG Gediz” e “F-245 TCG Oruçreis”, a corveta “F-511 TCG Heybeliada” e o petroleiro “A-595 TCG Yarbay Kudret Güngör”, designados, no início do ano, para fazer uma viagem de *circum* navegação pela África. Fonte: <http://www.defesanet.com.br/africa/>. Acesso em 25 de julho de 2014.

SUL)⁵⁷, nos últimos quatro anos, verificou-se o aumento da influência da OTAN, na África e na América do Sul. Deixaram-se atrair pela OTAN os governos do Chile e da Colômbia. No início de 2014, o México também manifestou o interesse de estabelecer vínculo permanente com a organização⁵⁸.

⁵⁷ A União de Nações Sul-Americanas (UNASUL) é formada pelos doze países da América do Sul. O tratado constitutivo da organização foi aprovado durante Reunião Extraordinária de Chefes de Estado e de Governo, realizada em Brasília, em 23 de maio de 2008. Dez países já depositaram seus instrumentos de ratificação (Argentina, Brasil, Bolívia, Chile, Equador, Guiana, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela), completando o número mínimo de ratificações necessárias para a entrada em vigor do Tratado no dia 11 de março de 2011. A UNASUL conta hoje com oito conselhos ministeriais: a) Energia; b) Saúde; c) Defesa; d) Infraestrutura e Planejamento; e) Desenvolvimento Social; f) Problema Mundial das Drogas; g) Educação, Cultura, Ciência, Tecnologia e Inovação; h) Economia e Finanças. Fonte: <http://www.itamaraty.gov.br/temas/america-do-sul-e-integracao-regional/unasul>.

⁵⁸ Fonte: <http://www.defesanet.com.br/afrika/>. Acesso em 25 de julho de 2014.

APÊNDICE D – Iniciativas e Tratativas da Marinha do Brasil com a Marinha da Nigéria

Atualizado em Janeiro de 2014 Fonte: Faria, 2014.

MARINHA NIGERIANA (MN)	
Cursos e Estágios do CENPEM/2013	Estado-Maior da Armada Tenente Comandante BAMIBELE AWRENCE RAYMOND realiza Estágio Intensivo de Idioma Português e Ambientação (EIPA), no Centro de Estudos de Pessoal (CEP), em 2014.
Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores na Escola de Guerra Naval CEMOS 2014	ENV convite ao CEMOS/20 AGU confirmação da MN, até <u>13OUT/2013</u> , à vaga ofertada. <u>Evento não concretizado.</u>
Desenvolvimento de Bases (Naval Dockyard Limited)	Diretoria Geral do Material da Marinha Programação de Estágios no AMRJ. Envio de Equipe constituída por 2 Oficiais superiores, 1 Oficial subalterno e 2 sargentos do Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro, à Nigéria, para adestramento de docagem, no período 17 JAN até 18FEV2014.
Estágios, no AMRJ e na MN, para reciclagem Engenheiros MN	
Dispêndios da MN com Cursos e Estágios na MB	EMGEPRON Empresa de Projetos Navais Previsão de Realização de Cursos e Estágios na MB por integrantes da MN Evento não concretizado.

MARINHA NIGERIANA (MN)	
Revitalização do Estaleiro da Marinha Nigeriana	Empresa de Projetos Navais Aguarda-se resposta da MN para <u>confecção da</u> Proposta Técnico Comercial para Revitalização.
Comercialização de Embarcações pela MB	Empresa de Projetos Navais Aguardando informações quanto ao tipo (modelo, tamanho e especificações) de embarcações de interesse da MN, para envio de Proposta Técnico-Comercial.
Visita ao Comando do Controle do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) e SALVAMAR BRASIL	Comando de Operações Navais (ComOpNav) Aguardando posicionamento da MN.
Embarque em Navios Patrulha Classe “Grajaú”	<u>Aguarda-se posicionamento da MN</u> , quanto aos períodos sugeridos. Programando embarque de, até 30 dias, para Oficiais nigerianos, a partir FEV2014. Aguardando confirmação de interesse da MN..
Adestramentos na Área de Segurança Marítima	Realizada por meio do NPaOc Araguari, em Lagos – Nigéria, no período de 01 a 03/SET/2013. Adestramento concluído, <u>evento encerrado.</u>
Exercício “OBANGAME EXPRESS/2014”	Participação brasileira, ocorreu em ABR/2014, em adestramento na costa oeste africana, no contexto da ZOPACAS. <u>Evento encerrado.</u>
Exercício “ATLASUR/2014”	Possibilidade de participação no exercício, em 2014.

MARINHA NIGERIANA (MN)	
Curso Expedito de Controle de Tráfego Marítimo	Comando do Controle do Tráfego Marítimo (COMCONTRANO) Evento programado e não concretizado.
Visita de Fuzileiros Navais da MN ao Brasil	Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais Programada visita de, até 4 Oficiais da MN. Previstas visitas a Indústrias Nacionais de Defesa, com apoio da EMGEPRON.
Criação de um Grupo de Assessoria Técnica (GAT)	Realização de estudo de criação de GAT, a fim de contribuir com o desenvolvimento nos campos de pessoal e material de FN da MN.

APÊNDICE E – Dimensões do Poder Militar

	Comando ←		→	Cooptativo
Comportamento	Coerção Básica	Ameaça de Coerção	Proteção	Assistência
Modalidades	Combate e Destruição	Diplomacia Coerciva	Aliança e operações de paz	Ajuda e treinamento
Qualidades Fundamentais	Competência	Capacidade e Credibilidade	Capacidade e Confiança	Competência e Benignidade
Recursos Estruturados	Efetivos, armas e táticas	Diplomacia Ágil	Tropas e Diplomacia	Organização e Orçamento

Fonte: Nye Jr., 2012, p. 68.

APÊNDICE F – As Faces do Comportamento do Poder

1ª FACE: uso da atração para mudar as preferências de outrem
2ª FACE: uso da atração para que outrem encarem a agenda como legítima
3ª FACE: uso da atração para moldar as preferências de outrem

Fonte: Nye Jr., 2012, p. 127.

APÊNDICE G - Questionários

I - Questionário enviado à Divisão de Relações Internacionais do Estado Maior da Armada (EMA-31)

A aplicação deste questionário visa coletor informações relevantes para o desenvolvimento de monografia a ser apresentada por este Oficial-Aluno do CPEM-2014, com o tema o Brasil e os Países da Costa Oeste da África e a Segurança Marítima no Atlântico Sul cujo título é o seguinte: Os Desafios do Poder Naval Brasileiro para a Segurança Marítima no Golfo da Guiné: o caso da Nigéria.

1) Quais são as demandas dos países do Golfo da Guiné (GG), em especial da Nigéria, em relação a parcerias de cooperação com a Marinha do Brasil?

R - Os países africanos demonstram interesse na obtenção de meios, todavia alegam não ter condições para aquisição e solicitam a doação de meios sem ônus ou seja, que os custos sejam pagos pelo Brasil. Demonstram interesse na realização de cursos, porém, da mesma forma solicitam que sejam também custeados pelo Brasil. A Nigéria manifestou ainda o interesse no assessoramento sobre arsenal de marinha, com ênfase nas atividades de manutenção e docagem.

2) Como o Poder Naval brasileiro pode contribuir para elaboração da estratégia para segurança marítima, no âmbito da União Africana de Nações (UA), que contribua para o aprimoramento da segurança marítima no GG, em especial, como ações voltadas para segurança das águas jurisdicionais da Nigéria podem contribuir para isso?

R - A MB pode ajudar oferecendo seus cursos no Brasil e eventualmente adestramentos conduzidos por navios em viagens aos portos desses países.

3) Quais as ações em curso do Poder Naval brasileiro que contribuem para a segurança no GG, em especial aquelas realizadas em parceria ou para cooperação com a Nigéria?

R - As ações em curso estão apresentadas no quadro anexo, Verifica-se que a Nigéria não consegue cumprir os compromissos, em parcela significativa dos eventos acordados.

4) Em que medida as ações cooperativas da Marinha do Brasil, existentes com marinhas de países africanos, contribuem para a segurança marítima do GG e podem ser estendidas ou ofertadas à Nigéria?

R - O fato é que a grande maioria dessas Marinhas não podem ser consideradas Marinhas efetivamente, em face das deficiências estruturais de pessoal e de meios, bem como da pequena quantidade e da própria capacidade operacional dos meios disponíveis. Além disso, apesar dos esforços do Brasil e de outros países a maioria dos países do GG, sem ajuda internacional, não dispõe de capacidade para garantir a segurança marítima nessa região. A maioria dessas Marinhas não tem capacidade de colocar um NPa para patrulhar suas AJ, garantindo a soberania nacional. O desafio da Marinha do Brasil para esta ajuda é enorme devido principalmente às distancias envolvidas, à falta de recursos financeiros de ambas as partes, à dificuldade da língua, pois a maioria não fala português, e à cultura dessas nações que são diferentes da ocidental.

5) Que iniciativas da MB estão previstas ou em curso e as que foram realizadas nos últimos anos? Há realização de treinamentos da Marinha e da Guarda Costeira? São realizados exercícios conjuntos para o combate à pirataria e ao roubo armado? Há doações, arrendamentos ou venda de meios navais à Nigéria? Que outras iniciativas de cooperação e integração estão em curso? Há algum acordo?

R- As iniciativas previstas encontram-se no quadro anexo.

6) As Forças Navais ou da Guarda Costeira sob a coordenação do AFRICAN COMMAND (AFRICOMM) dos EUA tem atuado na costa da Nigéria? Há ou houve exercícios conjuntos com participação do Brasil? Há ou houve iniciativas para capacitação de forças da Nigéria com participação da Marinha do Brasil? Quais os resultados percebidos?

R - As Forças Navais dos EUA atuam em adestramentos e exercícios. Um exemplo dessa atuação é o exercício conjunto OBANGAME, realizado anualmente, com vários países do GG e de outras regiões. Em 2014, a Marinha do Brasil participou com um Navio Patrulha da Classe Amazonas. A MB planeja participar sempre nos próximos anos, sujeito à disponibilidade de navios.

7) No que tange a China, França e Reino Unido ou outra potência, há iniciativas semelhantes? Caso afirmativo solicito informar se há exercícios conjuntos, iniciativas para capacitação de forças da Nigéria, doação de meios navais e equipamentos. Esses países investiram em exercícios, doações de meios e equipamentos e capacitação de forças na Nigéria e se há acordos bilaterais?

R- A França e o Reino Unido realizam exercícios e adestramentos regularmente com países do GG. Quanto à China não há evidências de tais iniciativas, acredito que não haja, pois este país atua principalmente na área econômica. Quanto doam navios ou vendem a baixo custo não estão preocupados com instrução ou adestramento.

8) O Governo da Nigéria demonstrou algum interesse em solicitar cooperação do Brasil para o combate dos delitos em suas águas jurisdicionais, apoio para capacitação de suas forças navais e costeiras, aquisição ou doação de equipamentos, adestramentos e exercícios conjuntos com o Brasil e países do Atlântico Sul, realização de cursos ou visitas à Marinha do Brasil ou apoio à sinalização náutica, levantamento PC, controle do tráfego marítimo e adestramento específico de patrulha e inspeções navais?

R – As solicitações desse país encontram-se no quadro anexo.

9) Que esforços no âmbito a União Africana (UA), podem contribuir com a ampliação da consciência situacional marítima dos países no Golfo da Guiné? Quais as orientações para a participação do Brasil, no âmbito da UA?

R - No momento, somente há autorização para participação da MB em exercícios. A cooperação bilateral da Marinha do Brasil com as marinhas da região também é uma opção que deve ser considerada de acordo com as disponibilidades de recursos e as prioridades da política externa do Brasil, como por exemplo as atividades realizadas em Cabo Verde, São Tomé e Príncipe e na Namíbia.

10) Quais as perspectivas de iniciativas conjuntas no âmbito da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)?

R - As perspectivas não são animadoras, porque os países africanos alegam não dispor de recursos para custear o aparelhamento de suas forças navais e costeiras.

Brasília, em 7 de agosto de 2014.

EMILSON PAIVA DE FARIA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

II - Questionário enviado à Divisão de Inteligência Estratégico-Militar do Estado-Maior da Armada (EMA-356)

A aplicação deste questionário visa coletar informações relevantes para o desenvolvimento de monografia a ser apresentada por este Oficial-Aluno do CPEM-2014, com o tema o Brasil e os Países da Costa Oeste da África e a Segurança Marítima no Atlântico Sul cujo título é o seguinte: Os Desafios do Poder Naval Brasileiro para a Segurança Marítima no Golfo da Guiné: o caso da Nigéria.

1) Qual a missão e capacitação e perspectivas da Marinha da Nigéria no combate à pirataria e ao roubo armado?

R - A Marinha da Nigéria (MN) tem como tarefas defender o país de agressões externas, manter a integridade territorial e a segurança das fronteiras; e atuar contra insurreições e atuar em proveito das autoridades civis, quando convocada pelo Presidente da República, mas sujeito às condições prescritas em ato da Assembléia Nacional. Além destas, a MN tem forte comprometimento com a proteção e o funcionamento do setor petrolífero *off-shore*. A MN tem atuado com grande dificuldade, em face da precariedade e baixa disponibilidade de meios navais. Considera-se que a situação é complexa no campo político e na área de segurança, especialmente, no Golfo da Guiné devido ação de pirataria sobre embarcações de petróleo e no nordeste do país pelo combate ao grupo radical islâmico BOKO HARAN.

Organização administrativa e operativa

- (1) Quartel General da Marinha, em Abuja
- (2) Base Naval de Abuja - apóia administrativamente o QG da Marinha
- (3) Comando Naval de Oeste, em Apapa
 - Meios navais da Frota do Oeste;
 - NNS BEECROFT, Base Naval em Apapa;
 - NNS DELTA, Base Naval em Warri;
 - NNS LUGARD, Base Naval em Lokoja;
 - Estação Aeronaval, Ojo, Lagos;
 - Hospital Central Naval, Ojo, Lagos;
 - Grupo de Suporte da Frota Oeste, Apapa;
 - NNS WEY, Unidade de Manutenção de Marinha, Ojo;
 - Bases Operacionais Avançadas e, Igbokoda and Escravos nos Estados de Ondo e Delta, respectivamente;
 - Escolas Navais Secundárias, em Abeokuta e Ojo; e
 - Hospital Naval de Warri.
- (4) Comando Naval do Leste, em Calabar
 - Meios navais da Frota do Leste;

- NNS Victory, Base Naval em Calabar;
- NNS Pathfinder, Base Naval em Port Harcourt;
- NNS Jubilee, Base Naval em Ikot Abasi;
- Bases Operacionais Avançadas de Bonny e Ibaka, nos Estados de Rivers e Akwa Ibom;
- Grupo de Suporte da Frota Leste, em Calabar;
- Hospitais Navais de Calabar e Port Harcourt; e
- Escolas Navais Secundárias em Calabar e Port Harcourt.

(5) Comando Naval Central, na Ilha de Brass (ainda em fase de implantação)

- Meios navais da Frota Central;
- Base Operacional Avançada de Eguwema; e
- Grupo de Suporte da Frota Central, Ilha de Brass.

b) Meios navais:

(1) Uma Fragata classe "MEKO - 360" (F-89 ARADU) – não operacional

- Deslocamento: 3.360 t

(2) Quatro Corvetas classe "Vosper Thornycroft Mark 9" (F-81 DORINA, F-82 OTOBO, F-83 ERINOMI, F-84 ENYIMIRI) – não operacionais

- Deslocamento: 680t

(3) Um Cutter classe "Hamilton" (F-90 THUNDER)

- Deslocamento: 3.250t

(4) Três Navios-Patrolha rápido da classe "COMBATANT IIIB" (P-181 SIRI; P-182 AYAM, P-183 EKUN)

- Deslocamento: 385 t

(5) Dois Navios de Desembarque do tipo "RO-RO 1300" (LST-1312 AMBE e LST-1313 OFIOM)

- Deslocamento: 1.470t

- Capacidade de carga: 460 t ou 220 soldados equipados; pode carregar tanques de até 40 t.

(6) Três Navios Patrulha rápido de classe FPB-57 (P-178 EKPE, P-179 DAMISA, P-180 AGU)

- Deslocamento: 418 t

(7) Quatro Navios Patrulha do tipo "BROOKE MARINE" (P-167 MAKURDI, P-168 HADEJIA, P-171 JEBBA, P-172 OGUTA)

- Deslocamento: 115 t

(8) Duas Lanchas Patrulha da classe Sea Eagle (P174 BURUTU, P? ZARIA)

(9) 5 Lanchas Patrulha da classe Manta

(10) Quatro Navios Patrulha da classe "ABEKING AND RASMUSSEN" (P-166 YOLA, P-165 ARGUNGU, P-169 BRAS, P-170 EPE)

- Deslocamento: 90t

(11) Um Barco Patrulha Classe Andoni (P-100 ANDONI)

- Deslocamento: 150 t

(12) Seis Lanchas Patrulha da classe Shaldag MK2 (P-247, P-264, P-265,

(13) Cinco Barcos Patrulha da classe "Defender" (P-316 e outros 4)

- Autonomia 150 MN

Os meios navais de grande porte operativos são o NNS THUNDER doado pelo Governo americano em 2011, incorporado a NN no início de 2012 e o Navio-Patrulha recentemente adquirido junto à China. O efetivo da MN é pequeno, cerca de 13.000 integrantes. Há um Guarda Costeira realiza a fiscalização da costa e operações de busca e salvamento. Há estudos para uma força conjunta de guarda costeira com o objetivo de, na área da África Ocidental, combater a pirataria, poluição dos mares, pesca ilegal e imigração clandestina. No que se refere ao

controle do tráfego e a vigilância marítima, a Nigéria dispõe sob a responsabilidade de Sistema Integrado de Radar para Vigilância Costeira e Marítima (COMARASS, sigla em inglês) que possui 5 estações de radar em Bonny, Brass, Escravos, James Town e Lagos. O reaparelhamento da NN previsto para orçamento 2012/2013 prevê a aquisição de 03 Barcos patrulha de águas interiores (classe SHALDAG com 24 m); 03 barcos de patrulha rápido de 24 mts fabricados pela empresa francesa OCEA; 02 NP/Oc de 1.800 Ton de fabricação chinesa (custo total de US\$150 milhões); e 6 navios patrulha da classe BURUTU (SUN CRAFT EAGLE MK OPV, com 38 m). A NIGÉRIA solicitou aos EUA a doação dos seguintes navios da Guarda Costeira americana previstos para desativação: o USCGC JARVIS (classe HAMILTON, 3250 ton, 115 m), que foi desativado em dezembro de 2012, e de um barco patrulha (classe ISLAND CUTTER, com 34 m) que será desativado em 2013.

2) Qual o sistema de Defesa de Costa da Nigéria? A Nigéria dispõe de Guarda Costeira ou uma Polícia Marítima? Caso afirmativo, essa corporação tem poder de polícia para combater o roubo armado e outros delitos no mar territorial?

R - Existe um Sistema Integrado de Radar para Vigilância Costeira e Marítima (COMARASS, sigla em inglês) que possui 5 estações de radar em Bonny, Brass, Escravos, James Town e Lagos. O Controle Naval dos portos é exercido pela Nigerian Ports Authority. A Guarda Costeira tem como tarefas além da fiscalização da costa e operações de busca e salvamento, há estudos para uma força conjunta de guarda costeira com o objetivo de, na área da África Ocidental, combater a pirataria, poluição dos mares, pesca ilegal e imigração clandestina.

3) Qual o interesse e a participação da MB na Cúpula de Iaundé, a importância para o combate à pirataria, resultados alcançados e perspectivas?

R - Os atos de pirataria no Golfo da Guiné superaram em número, nos últimos meses, os incidentes verificados ao largo da Costa da Somália e no Índico em geral. Entre 2009 e 2012, registraram-se 197 ataques no mar contra navios mercantes no Golfo da Guiné, região de origem de 70% das exportações de petróleo da África. Tais ações põem em risco a segurança do comércio internacional e são motivo de preocupação, notadamente em razão de possíveis vínculos com grupos terroristas regionais africanos. Os estudos e a prática apontavam portanto para a necessidade de ação concertada, de cooperação e coordenação regional. O Brasil tem interesse permanente na estabilidade e segurança do Atlântico Sul. A política de defesa brasileira para o Atlântico Sul busca auxiliar os países africanos da região a fortalecer seus meios nacionais, em particular suas Marinhas e Guardas Costeiras, para que possam exercer plenamente as funções de patrulhamento e defesa de seus territórios e águas jurisdicionais. Em 24 e 25 JUN 2013, o Brasil participou, como observador, da Cúpula de Chefes de Estado e de Governo da Comunidade dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), da Comunidade dos Estados da África Central (CEEAC) e do Conselho do Golfo da Guiné (CGG), que se encerrou ontem, 26 de junho, em Iaundê, na República de Cameroun. O Governo brasileiro foi representado pelo Embaixador do Brasil em Iaundê, Nei Futuro Bitencourt, e pelo Comandante de Operações Navais da Marinha do Brasil, Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Palmer. Também participaram como países observadores a Alemanha, a Bélgica, a China, os Estados Unidos, a França, a Mauritânia e o Reino Unido. Aprovaram-se na Cúpula de Iaundê dois documentos que orientarão as ações de combate a ilícitos no Golfo da Guiné nos planos normativo e operacional, inclusive no que toca à estruturação de órgãos e capacidades nacionais de vigilância e de combate aos ilícitos marítimos. Trata-se do Código de Conduta e da Declaração Política sobre a Segurança Marítima no Golfo da Guiné. Acordou-se, também, Memorando de Entendimento trilateral entre a CEDEAO, a CEEAC, e o CGG. Decidiu-se, ainda, estabelecer o "Centro Inter-regional de Coordenação na Luta contra a Pirataria no Golfo da Guiné", com

sede na capital de Camarões. Essas medidas permitirão aos países africanos participantes da Cúpula de Iaundé dar cumprimento às Resoluções 2018 (2011) e 2039 (2012) do Conselho de Segurança das Nações Unidas, o qual os encorajou a desenvolver um plano regional para o enfrentamento da questão dos ilícitos ocorridos no mar. Acredita-se que os instrumentos aprovados na cúpula de Iaundé, com destaque para o Código de Conduta e a implantação do Centro Inter-regional, representam um avanço para o estabelecimento de um marco legal e a base para a elaboração de um plano com base em efetivas ações concertadas em nível regional.

4) Quais as ações de cooperação previstas ou em curso com a Marinha da Nigéria

R - A cooperação brasileira inclui, além da oferta de vagas em suas escolas militares para formação de oficiais e praças, a realização de exercícios conjuntos militares, navais e aéreos, inclusive com simulação de ações antipirataria. Dois Navios-Patrolha Oceânicos da Marinha do Brasil, o "Amazonas" e o "Apa", realizaram em 2012 e 2013, visitas a diversos portos africanos, onde foram conduzidos treinamentos antipirataria. Novas visitas, do Navio-Patrolha Oceânico "Araguari", estão previstas para 2013. Entre outros exercícios militares multinacionais realizados pelo Brasil com parceiros africanos, estão o Atlasur, o Atlantic Tidings e o IBSAMAR.

Brasília, em 6 de agosto de 2014.

ANTONIO CARLOS DE ARAUJO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1-FN)

III Questionário enviado à Adidância de Defesa do Brasil na Etiópia

A aplicação deste questionário visa coletar informações relevantes para o desenvolvimento de monografia a ser apresentada por este Oficial-Aluno do CPEM-2014, com o tema o Brasil e os Países da Costa Oeste da África e a Segurança Marítima no Atlântico Sul cujo título é o seguinte: Os Desafios do Poder Naval Brasileiro para a Segurança Marítima no Golfo da Guiné: o caso da Nigéria.

Considerando que os atos de pirataria, conceitualmente, são aqueles ocorridos fora do mar territorial de 12 milhas náuticas (MN), bem como o aumento da presença e do interesse do Brasil e da Marinha do Brasil, nos países da costa oeste da África, em especial os situados no Golfo da Guiné, em face do potencial mercado e pela possibilidade de acesso aos recursos naturais, bem como para manutenção do Atlântico Sul como uma região pacífica e livre de ameaças, solicito que sejam respondidos os seguintes questionamentos, até o dia 05 de julho de 2014

Qual a expectativa da atuação do representante da Marinha do Brasil, como convidado pela UA, para contribuir na elaboração dessa estratégia para o aperfeiçoamento do combate aos delitos nas águas jurisdicionais da Nigéria?

R- O Representante da MB na UA prestará Assessoria Técnica no âmbito estratégico-marítimo do teatro continental africano, portanto não somente na Nigéria. A UA ativou nova célula de "Segurança Marítima" dentro da estrutura do Departamento de Paz e Segurança, on-

de o Assessor Técnico deverá desenvolver, em interação com outros setores daquele Organismo Internacional, políticas de segurança marítima, incluindo-se combate à pirataria, pesca ilegal, tráfico de seres humanos, tráfico internacional de armas, controle do tráfego marítimo e outros delitos que possam ser cometidos em águas internacionais do continente africano.

Addis Abeba, em 6 de agosto de 2014.

PAULO CESAR POTIGUARA DE LIMA
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Adido de Defesa, Naval, do Exército e
Aeronáutico na Etiópia

IV Questionário enviado à Adidância de Defesa do Brasil na Nigéria

A aplicação deste questionário visa coletar informações relevantes para o desenvolvimento de monografia a ser apresentada por este Oficial-Aluno do CPEM-2014, com o tema o Brasil e os Países da Costa Oeste da África e a Segurança Marítima no Atlântico Sul cujo título é o seguinte: O Brasil e a Segurança Marítima no Atlântico Sul: o caso da Nigéria.

Considerando que os atos de pirataria, conceitualmente, são aqueles ocorridos fora do mar territorial de 12 milhas náuticas (MN), bem como o aumento da presença e do interesse do Brasil e da Marinha do Brasil, nos países da costa oeste da África, em especial os situados no Golfo da Guiné, em face do potencial mercado e pela possibilidade de acesso aos recursos naturais, bem como para manutenção do Atlântico Sul como uma região pacífica e livre de ameaças, solicito que sejam respondidos os seguintes questionamentos, até o dia 05 de julho de 2014

1) Quais são as principais ameaças ao comércio marítimo internacional na Nigéria? Refiro-me especialmente à pirataria e roubo armado de cargas e sequestros? Quais são as principais ocorrências? Em que regiões do litoral ocorrem? Quais os principais alvos? Quais os prejuízos a economia e ao comércio marítimo? Há estatísticas?

R- Em princípio, no GG, as ocorrências se dão dentro das águas jurisdicionais dos países costeiros. O litoral da Nigéria, Benin e Togo são consideradas áreas de grande risco para o tráfego marítimo. Nessas áreas destacam-se as seguintes atividades ilícitas:

- a pirataria e roubo armado no mar - até 2013, no Golfo da Guiné, os piratas lançavam seus ataques, principalmente a partir da Nigéria, com a finalidade de roubar a carga, equipamentos e bens de valor dos navios e suas tripulações;

- o roubo de óleo e de carga – consiste de ataques a navios-tanque com produtos químicos e petroleiros transportando óleo refinado são muito bem orquestrados e demonstram que os criminosos detêm bom conhecimento sobre a operação desses navios, assim como informações precisas sobre localização e o tipo de carga transportada. Navios-tanque são normalmente atacados nos locais de fundeio ou nos pontos de transferência de carga entre navios no mar, sítios em que os navios se encontram mais vulneráveis a ataques. Durante as ações, os criminosos mantêm a tripulação do navio sob custódia, enquanto a carga é transferida para embarcações, geralmente, menores, para ser revendida em terra. A Nigéria Em meados de 2012, segundo dados estimados,

o produto do roubo de óleo variava entre cento e cinquenta a quatrocentos mil barris de petróleo, por dia. As perdas em receita atingiam, por vezes, a casa de um bilhão de dólares por mês;

- pesca ilegal, não relatada e não regulada – *Illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing* - a África Ocidental é uma das regiões do planeta, de maior incidência dessa atividade ilícita. Em torno de quarenta por cento (40%) do pescado da África Ocidental é obtido de forma ilegal. Os países da África Ocidental têm um prejuízo estimado em mais de um bilhão de dólares, anualmente, em face da pesca ilegal. Há indícios de ligações entre os barcos envolvidos na pesca ilegal com outras formas de crime organizado; e

- contrabando de mercadorias, tráfico de pessoas, armas e drogas – muitos portos dispõem de segurança e vigilância deficiente. A capacidade existente é degradada por conta da corrupção. De acordo com a ONUDC, estima-se que cinquenta (50) toneladas de cocaína, destinada à Europa, transitam pela África Ocidental anualmente. Essa quantidade de cocaína comercializada ilegalmente movimenta um valor de dois bilhões de dólares.

As atividades ilícitas ocorrem na maioria dos casos dentro das águas territoriais. Trata-se de um problema para ação policial. Porém, na Nigéria e na maioria dos países da costa oeste da África, nem as marinhas, nem as guardas costeiras são bem equipadas. Em 2012, as ocorrências no GG ultrapassaram as do Golfo de Áden. A gravidade da situação da insegurança marítima no GG chamou a atenção do CS da ONU, por meio de informações e relatórios resultantes do acompanhamento da Organização Marítima Internacional (IMO), bem como em face dos apelos de chefes de estado, como o presidente do Benin. Em resposta a essa situação, o CS da ONU adotou a resolução de número 2039/2012, que cobrava dos países da região a adoção de medidas urgentes, para o combate à pirataria, nos níveis nacional e regional. Em decorrência foi realizada a cúpula Iaundé, na qual o Brasil se fez representar. Nessa cúpula, foram aprovados importantes instrumentos como um código de conduta que permite a atuação de força de um país, em perseguição a piratas, no mar territorial de outros países, desde que autorizado pelo país costeiro. Em 2013, houve um significativo aumento das ocorrências, com incremento de sequestros, para cobrança de resgate e aumento das distâncias da costa dos ataques na costa da Nigéria, que chegaram a ocorrer a 150 milhas do litoral. Ver anexo artigo da organização RISK MAP MARITIME, escrito por Tim Hart, que apresenta um panorama, bastante detalhado das ameaças e das perspectivas das ações, locais, regionais e internacionais do combate dos ilícitos no mar do Golfo da Guiné

2) Quais são as principais ameaças às instalações portuárias e terminais petrolíferos e de gás localizados no litoral e nos estuários dos rios situados nas proximidades da costa da Nigéria, com ênfase naqueles situados no Delta do Níger?

R- As principais ações são as de sabotagem e furto de óleo de oleodutos por criminosos sediados no Delta do Níger que causam sérios prejuízos para as empresas transnacionais, para a economia local e internacional.

3) Existe ligação das ameaças mencionadas nas perguntas 1 e 2 com os delitos de caráter transnacional como o tráfico de armas, drogas e de pessoas? Caso afirmativo, qual a correlação? Existem estatísticas a respeito?

R- Há evidências que indicam a ligação dos crimes cometidos no mar da Nigéria e no Delta do Níger a movimentos insurgentes como o Movimento de Emancipação do Delta do Níger. Em face do vulto financeiro das atividades ilícitas, principalmente do roubo de óleo, há forte

indícios de que recursos sejam empregados para financiar atividades insurgentes e terroristas, principalmente, de sabotagem a oleodutos.

4) Existe ligação do terrorismo praticado pelo BOKO HARAM e por outros grupos com os delitos transnacionais e locais como a pirataria e o roubo armado praticados na Nigéria? Caso afirmativo, qual a correlação? Existem estatísticas a respeito?

R- Conforme resposta anterior, embora não haja dados que comprovem a associação ou o envolvimento do BOKO HARAM com grupos insurgentes e criminosos que atuam na costa da Nigéria e no Delta do Niger, pode-se dizer que há indícios de ligação dessas atividades, principalmente, por conta das elevadas quantias que são movimentadas com o comércio ilegal de óleo.

5) A Marinha da Nigéria tem atuado no combate à pirataria e ao roubo armado? Como está a disponibilidade e a operacionalidade dos meios?

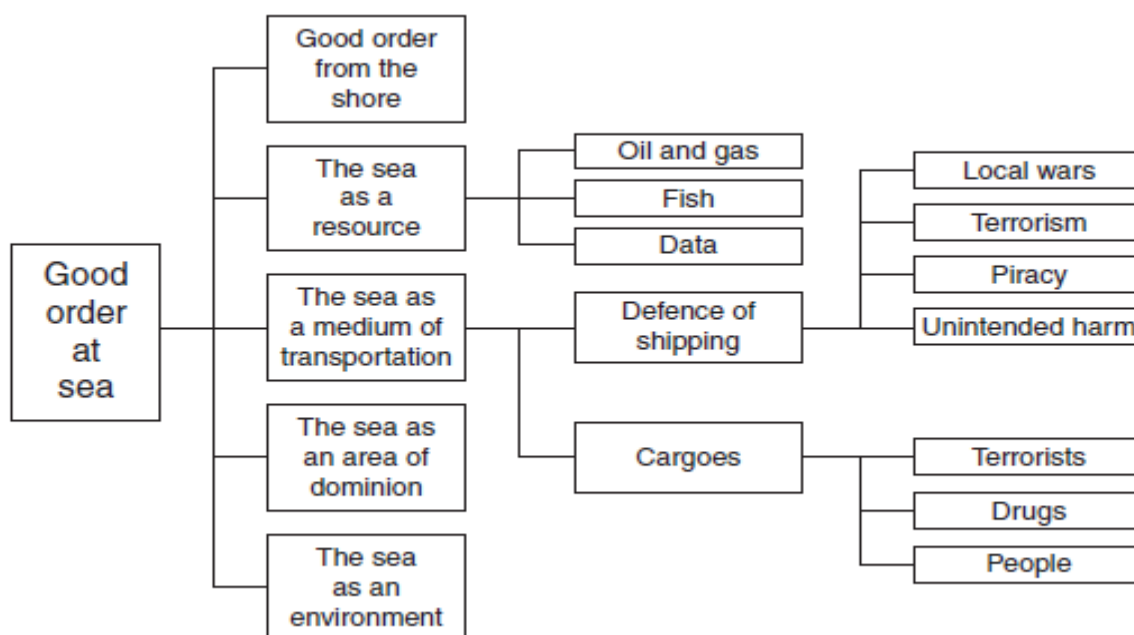
R- Sim. Porém a maioria dos seus meios apresenta restrições operacionais o que dificulta a presença e ações continuadas eficazes, no combate aos ilícitos, nas águas jurisdicionais e na condução das parcerias com países do Golfo da Guiné.

6) Há um sistema de monitoramento e controle do tráfego marítimo? Esse sistema opera com eficiência

R- O Controle Naval dos portos é exercido pela Nigerian Ports Authority.. A Guarda Costeira tem como tarefas além da fiscalização da costa e operações de busca e salvamento. A Nigéria dispõe de um Sistema Radar para Vigilância Costeira e Marítima (COMARASS, sigla em inglês) que possui estações nas localidades de Bonny, Brass, Escravos, James Town e Lagos. O sistema atualmente opera com limitações, não estando completamente integrado.

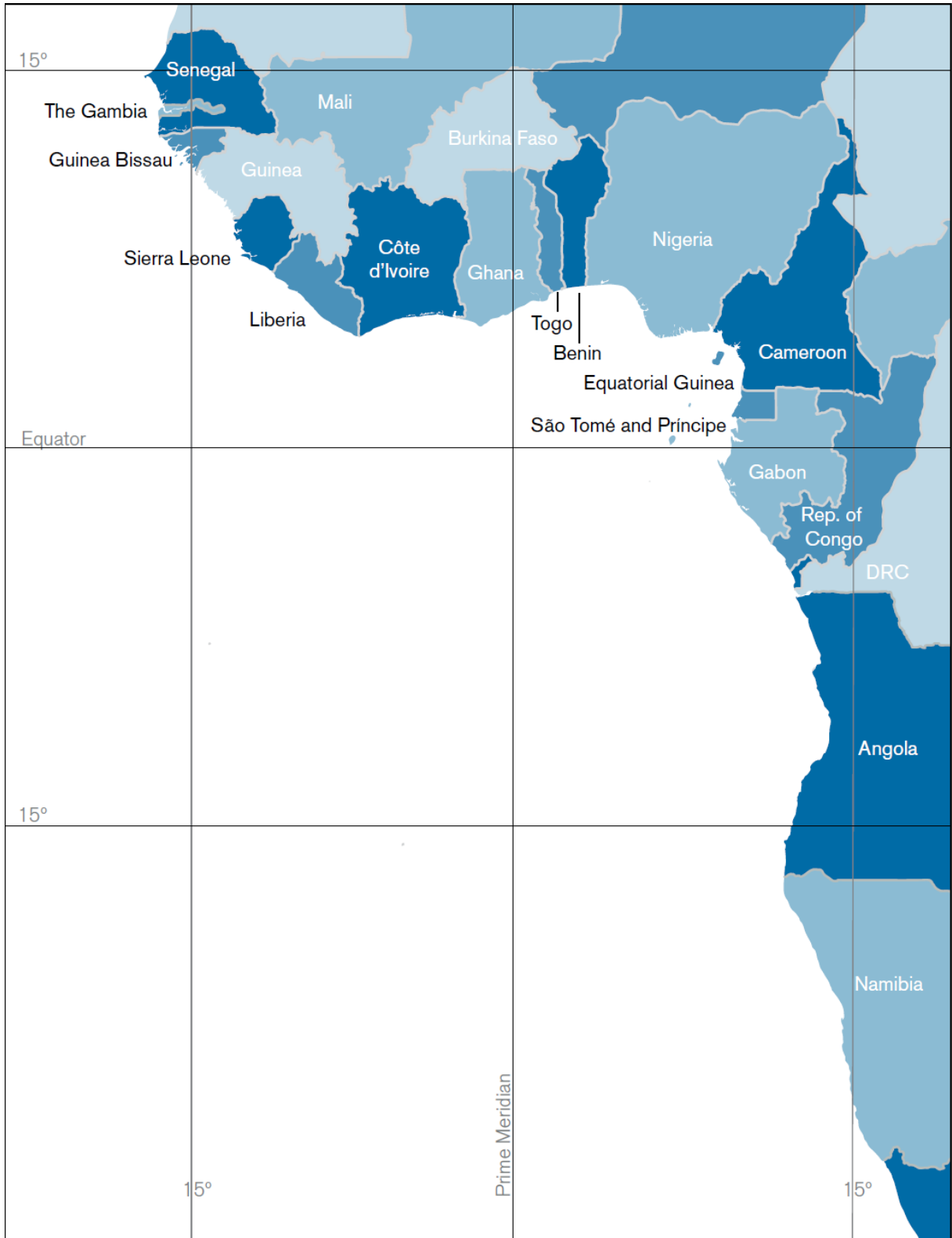
Abuja, em 1 de julho de 2014.

LUÍS OLAVO BARBOSA
Coronel do Exército Brasileiro
Adido de Defesa, Naval, do Exército e
Aeronáutico na Nigéria

ANEXO A – As Dimensões da “Boa Ordem no Mar”

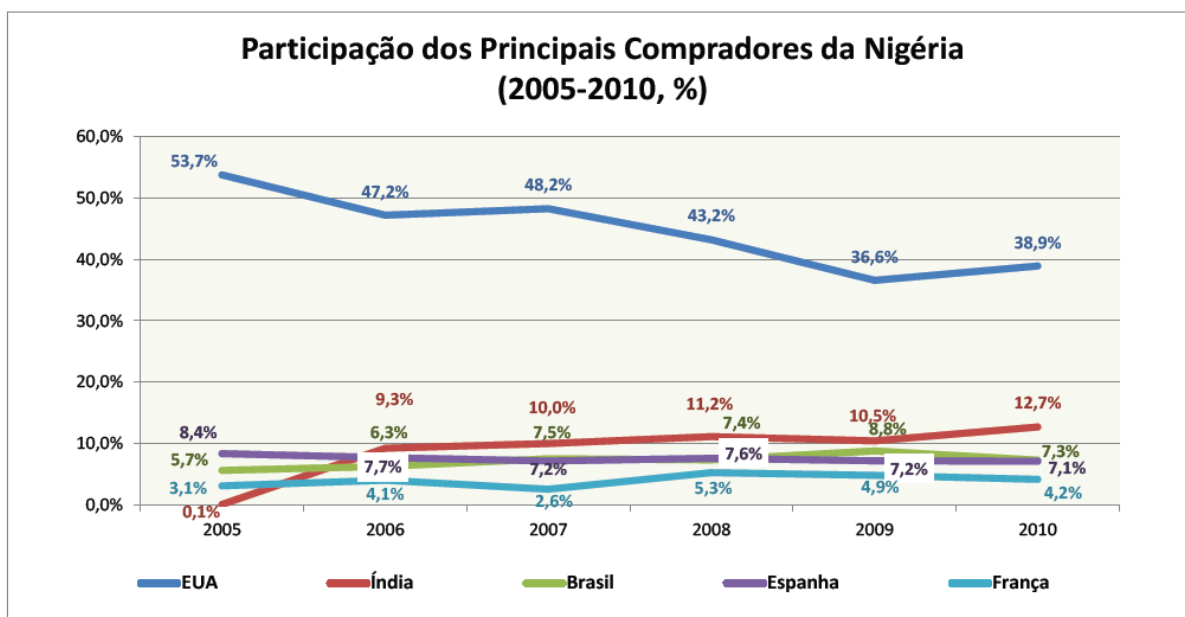
Fonte: TILL, 2009, p. 287.

ANEXO B - Golfo da Guiné



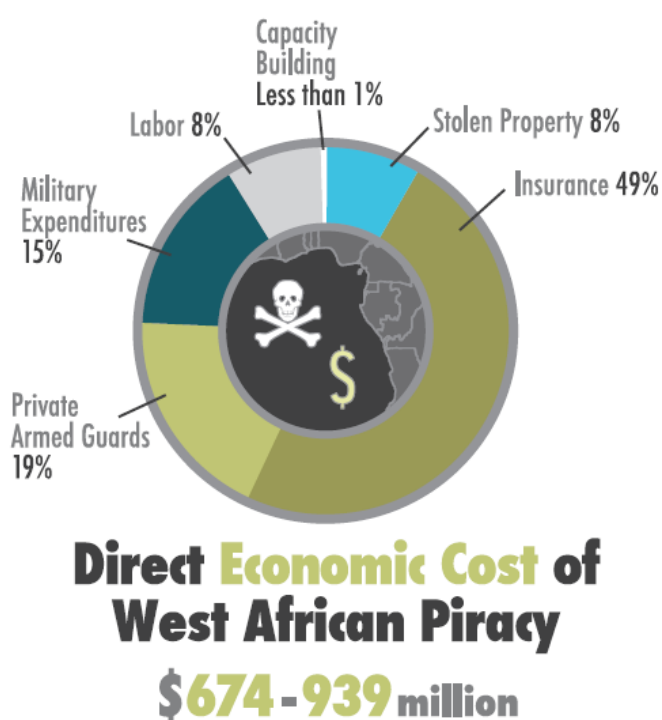
Fonte: CHATAM HOUSE, 2012.

ANEXO C – Principais Importadores da Nigéria



Guia de Negócios Nigéria. Fonte: Brasil, 2013a, p. 17.

ANEXO D – O Impacto Econômico da Pirataria na Costa Oeste da África



Total Direct Economic Impact on West Africa

In all, maritime piracy in the Gulf of Guinea cost an estimated \$740 to \$950 million in 2012. It is clear that West African piracy costs considerably less than its East African counterpart. This is true for several reasons. First, ship owners and operators are unable to employ the self-protection tactics of re-routing and of increasing speeds that cost \$2 billion – one third of the total cost – in East Africa in 2012. Second, the Gulf of Guinea is much smaller than the Indian Ocean, both in terms of geographic area and traffic. Third, there is significantly less international involvement in West Africa than in East Africa. Before a more definitive economic cost study can be conducted, however, increased transparency is required.

Fonte: O relatório The Human Cost of Maritime Piracy (OCEANSBEYONDPIRACY, 2013).

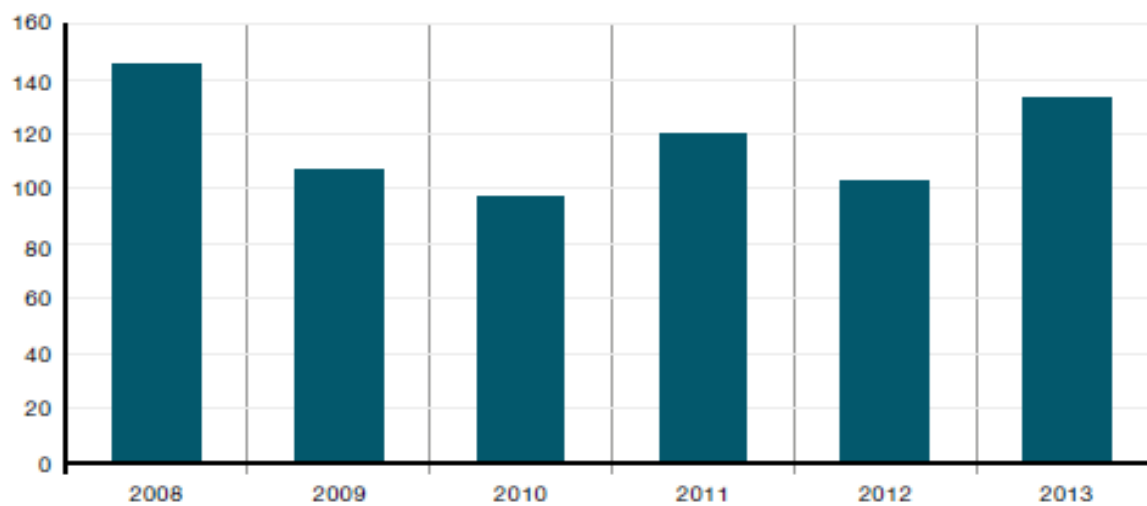
ANEXO E - Principais Incidentes de Pirataria e Roubo Armado na Costa Oeste da África em 2012



Fonte: www.ics-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map.

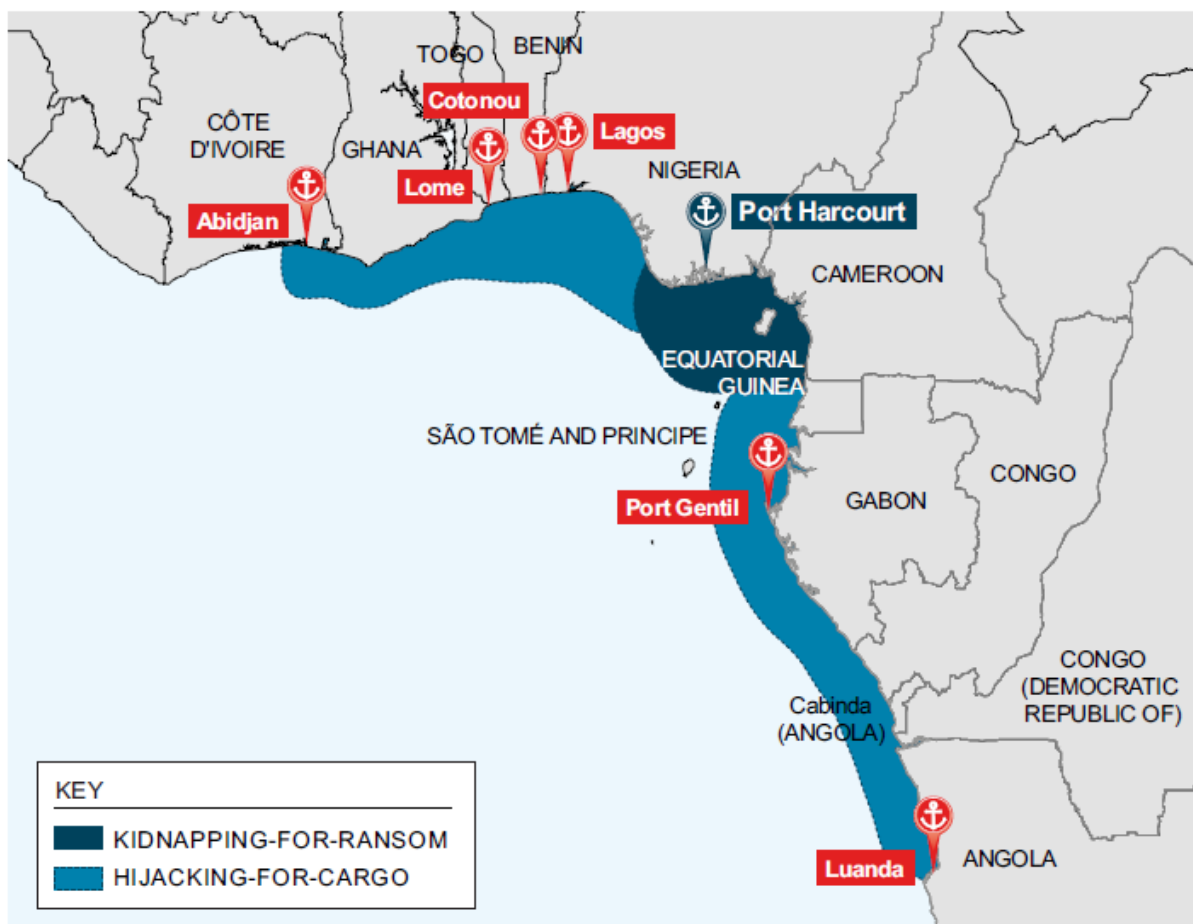
ANEXO F – Incidentes de Pirataria e Roubo Armado - 2008 a 2013

Gulf of Guinea: Total number of reported incidents, 2008 – 2013



Fonte: Control Risks. Maritime Risk Map 2014 (HART,2014)

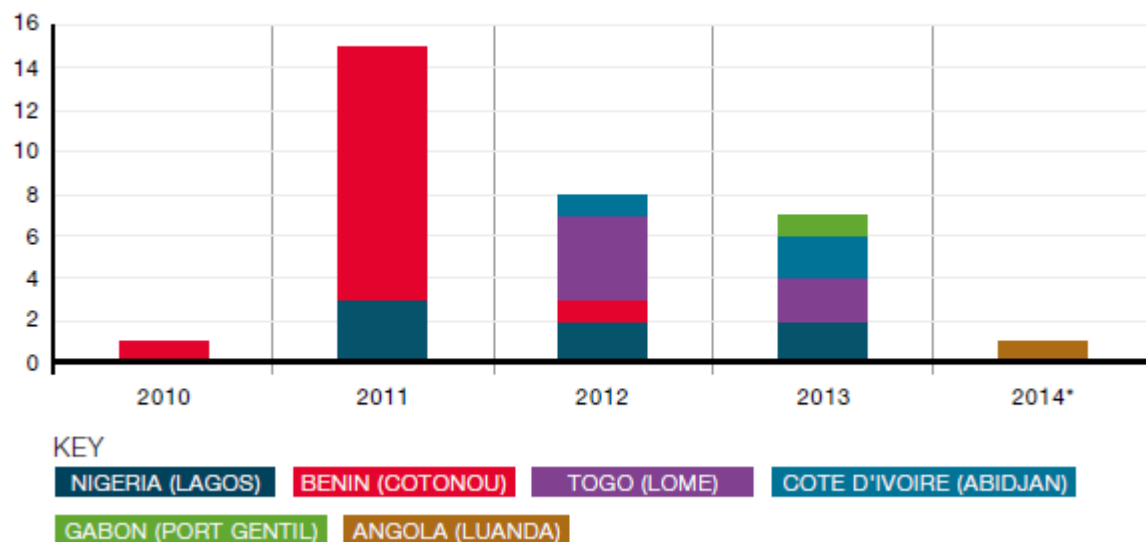
ANEXO G – Área de Atuação de Piratas Nigerianos em Ações de Pirataria e Roubo Armado no Golfo da Guiné – 2013



Fonte: Control Risks. Maritime Risk Map 2014 (HART,2014)

ANEXO H - Sequestros de Navios e Roubos de Carga - 2010 A 2013

Hijacking-for-cargo: Breakdown of hijacks by location, 2010-2014*

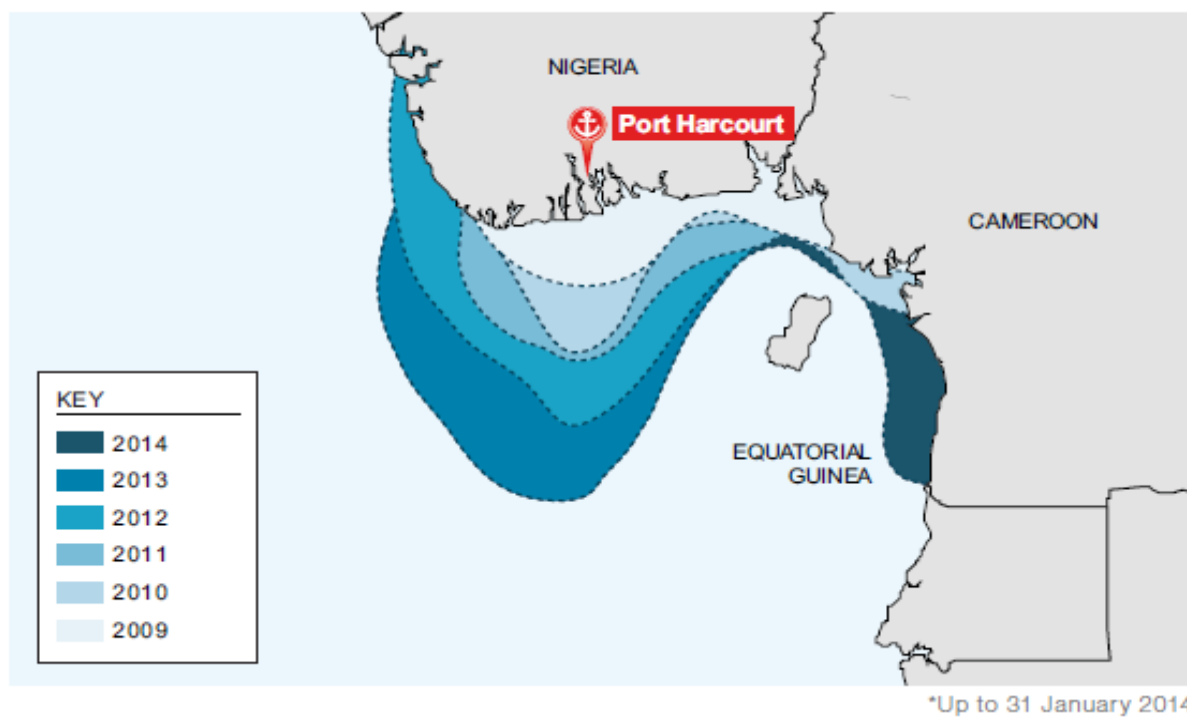


*Up to 31 January 2014

Fonte: Control Risks. Maritime Risk Map 2014 (HART,2014)

ANEXO I - Distâncias da Costa de Sequestros de Navios para Cobrança de Resgate 2009 A 2014

Expanding operational area of Nigerian kidnapping-for-ransom groups, 2009 – 2014*



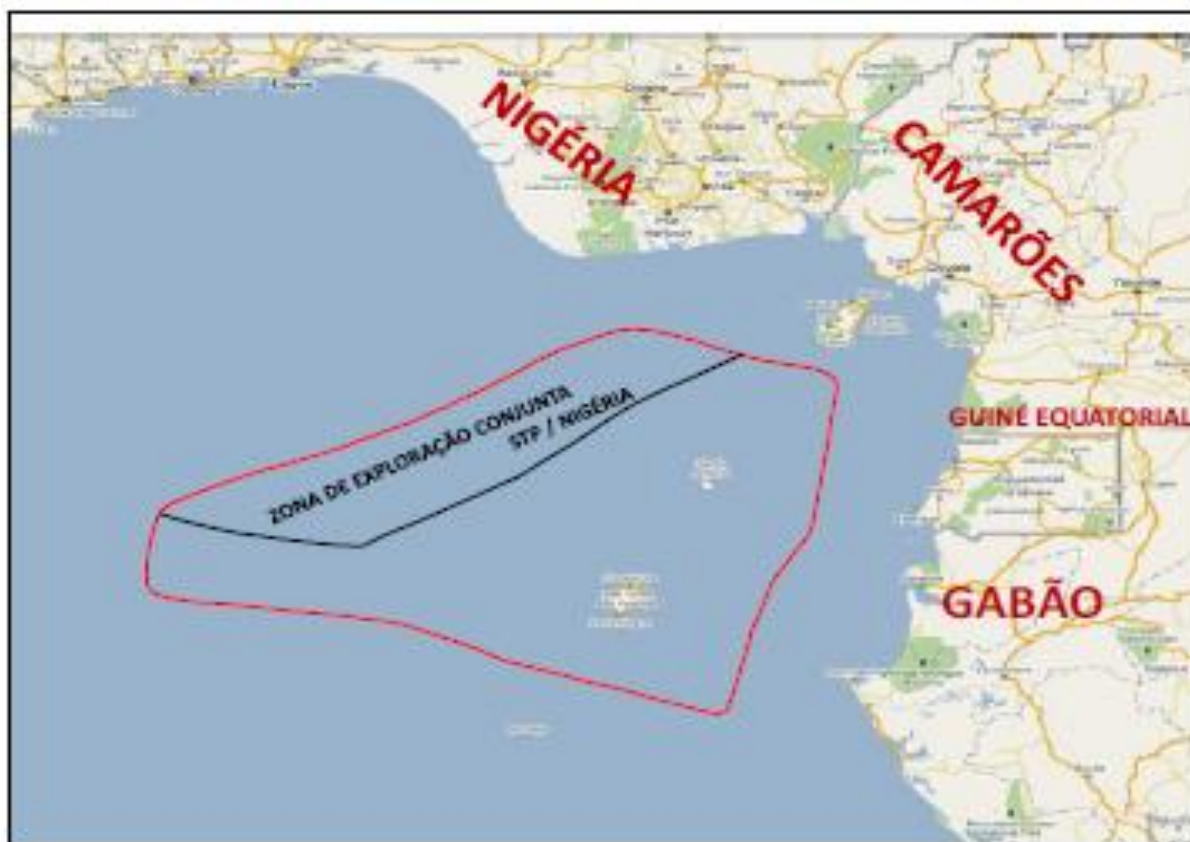
Fonte: Control Risks. Maritime Risk Map 2014. Hart, 2014.

ANEXO J - Zonas Marítimas - Comunidade Econômica Estados da África Central

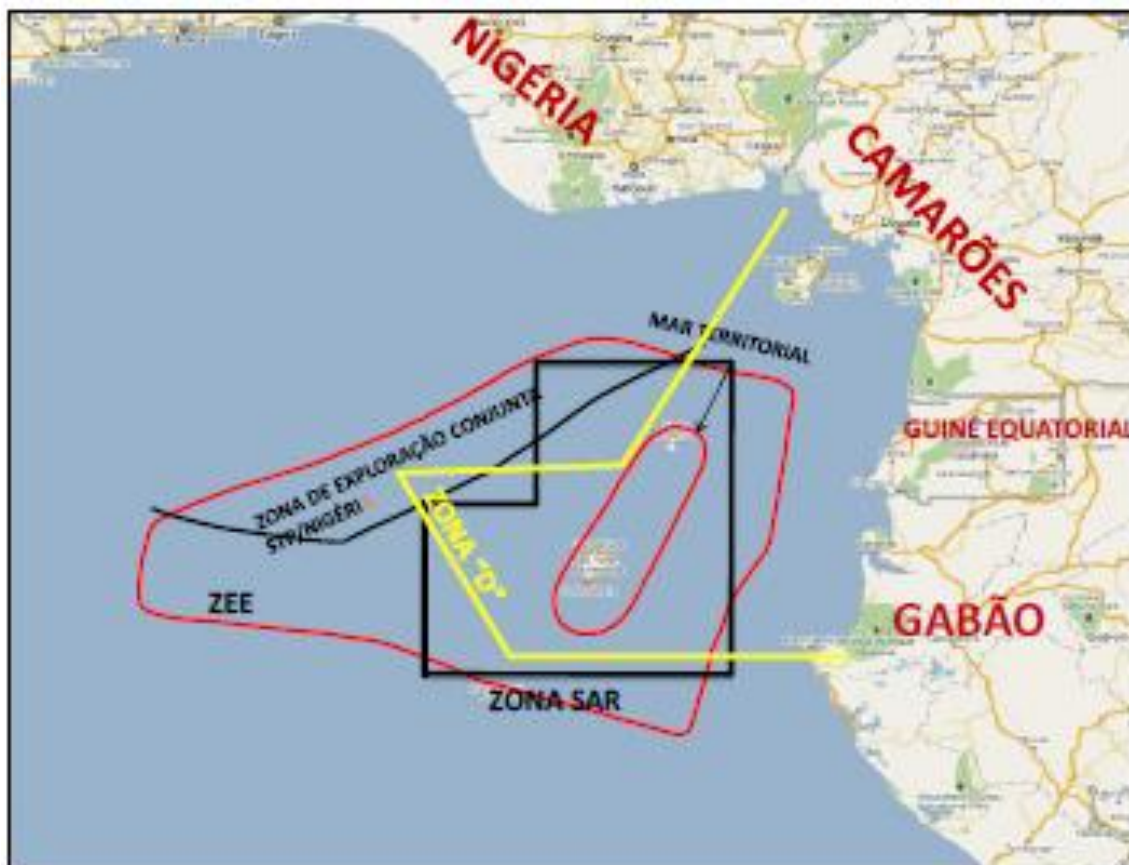
Fonte: <http://www.crisisgroup.org/>

ANEXO K – São Tomé e Príncipe - Distâncias Marítimas, ZEE e Zona SAR

Distâncias Marítimas Fonte: Cunha, 2012.

ANEXO K – São Tomé e Príncipe - Distâncias Marítimas, ZEE e Zona SAR

ZEE e Zona de Exploração ou Desenvolvimento Conjunta de São Tomé e Príncipe. Fonte: Cunha, 2012.

ANEXO K – São Tomé e Príncipe – Distâncias Marítimas, ZEE e Zona SAR

Zona D da SECMAR, ZONA SAR de São Tomé e Príncipe. Fonte: Cunha, 2012.