

**ESCOLA DE GUERRA NAVAL**

**CMG MAURICIO DA COSTA JOIA DIAS**

**A ATUAÇÃO DO PODER NAVAL BRASILEIRO NO COMBATE À PIRATARIA NO GOLFO DA  
GUINÉ**

Rio de Janeiro

2022

CMG MAURICIO DA COSTA JOIA DIAS

**A ATUAÇÃO DO PODER NAVAL BRASILEIRO NO COMBATE À PIRATARIA NO GOLFO DA  
GUINÉ**

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

Orientador: CMG (RM1) JOSÉ CARLOS PINTO

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval

2022

## AGRADECIMENTOS

Não poderia deixar de agradecer a todos aqueles que, de qualquer modo, me apoiaram na realização deste trabalho. Em primeiro lugar, a Deus, que, com sabedoria e bondade, nos concede, a cada dia, uma página de vida nova no livro do tempo.

Ao CMG(RM1) Alexandre Motta de Sousa, Encarregado do Curso de Política e Estratégia Marítimas, por ter sempre se mostrado disponível para solucionar todos os possíveis problemas administrativos e técnicos que pudessem surgir ao longo do curso.

Ao CMG (RM1) JOSÉ CARLOS PINTO, meu orientador, pela paciência, camaradagem, orientação firme e segura, como também pelo incentivo e confiança em mim depositados para a conclusão do presente trabalho, sempre apresentando indicações para a manutenção do rumo certo com extrema serenidade e precisão.

Aos meus 40 camaradas de Curso, a quem ousou chamar de amigos, agradeço pelo harmonioso convívio, e pelo apoio incondicional para a elaboração deste trabalho.

Como não podia deixar de ser, agradeço à minha família por todo o seu apoio, em particular a minha esposa Daniela e filhas Beatriz e Laura, pela dedicação, compreensão e por ser o meu porto seguro nos momentos mais difíceis.

*Por milhares de anos, o mar tem sido uma abundante fonte de recursos vivos e não vivos e um grande contribuinte para o desenvolvimento humano. Marinhas e outras forças marítimas têm sido cada vez mais envolvidas na defesa destes recursos e tudo sugere que esta responsabilidade aumentará ainda mais no futuro.*

(TILL; 2018, p.309. Tradução própria. Original em inglês.)

## RESUMO

O Golfo da Guiné tem adquirido uma importância estratégica crescente em virtude da disponibilidade da recente descoberta de petróleo de boa qualidade e novos mercados consumidores a serem explorados. Muitos dos países lindeiros ao Golfo tornaram-se de fato um Estado durante a segunda metade do século XX e ainda enfrentam grandes desafios a serem superados, como a instabilidade política e o baixo índice de desenvolvimento humano, que constituem sérios obstáculos para um maior desenvolvimento desses Estados. Em face ao exposto, crimes como a pirataria têm tido a oportunidade de se desenvolver naquela região, causando a insegurança marítima e, conseqüentemente, transtornos para o comércio marítimo mundial. Dessa forma, a comunidade internacional percebeu a necessidade de cooperação com os Estados da região, a fim de estabelecer e manter a segurança marítima. O Conselho de Segurança das Nações Unidas emitiu resoluções que condenam os crimes de pirataria ocorridos no Golfo da Guiné e incentivou a cooperação internacional a apoiar as iniciativas para a segurança marítima daquela região. Esse fato suscitou aos estados africanos a elaborarem uma estratégia para a segurança marítima e ao desenvolvimento de ações para o combate aos crimes no mar. O Brasil tem interesse em ampliar o seu protagonismo nos fóruns internacionais, quer crescimento econômico com a expansão de novos mercados para as empresas nacionais e quer garantir a segurança em seu entorno estratégico. Logo, a cooperação, por meio de iniciativas que desenvolvam as capacidades dos Estados do Golfo da Guiné em garantir a segurança de seus domínios marítimos, concorre para os interesses brasileiros. O Poder Naval brasileiro, representado por sua Marinha, já atua na cooperação para a segurança marítima no Golfo da Guiné, podendo ser um valioso instrumento facilitador para a consecução dos referidos interesses.

**Palavras-chave:** Golfo da Guiné, Pirataria, Segurança Marítima, Política, Cooperação, Marinha e Oportunidade.

## ABSTRACT

The Gulf of Guinea has acquired an increasing strategic importance due to the availability of the recent discovery of good quality oil and new consumer markets to be explored. Many of the countries bordering the Gulf became a State during the second half of the 20th century and still face great challenges to be overcome, such as political instability and low human development index, which constitute serious obstacles to the further development of these countries. In view of the above, crimes such as piracy have had the opportunity to develop in that region, causing maritime insecurity and, consequently, disruptions to world maritime trade. In this way, the international community realized the need for cooperation with states in the region in order to establish and maintain maritime security. The United Nations Security Council issued resolutions condemning piracy crimes in the Gulf of Guinea and encouraged international cooperation to support initiatives for maritime security in that region. This fact prompted African states to develop a strategy for maritime security and the development of actions to combat crimes at sea. Brazil is interested in expanding its role in international forums, wants economic growth with the expansion of new markets for national companies and wants to guarantee security in its strategic area. Therefore, cooperation, through initiatives that develop the capabilities of the Gulf of Guinea States to guarantee the security of their maritime domains, contributes to Brazilian interests. The Brazilian Naval Power, represented by its Navy, is already active in cooperation for maritime security in the Gulf of Guinea, and can be a valuable instrument to facilitate the achievement of these interests.

**Keywords:** Gulf of Guinea, Piracy, Maritime Safety, Politics, Cooperation, Navy, Opportunity.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Situação dos Estados em relação à CNUDM .....	13
Figura 2 – Mar Territorial e ZEE.....	14
Figura 3 – Golfo da Guiné.....	26
Figura 4 – Chifre da África .....	36
Figura 5 – Arquitetura de Yaoundé .....	47
Gráfico 1 – Níveis de desenvolvimento humano em África, por região, 1990-2015.....	31
Gráfico 2 – Estatística Anual de Incidentes Ocorridos Desde 1990.....	35
Gráfico 3 – Análise Regional de Atos de Pirataria e Roubo Armado a Navios em 2020. ....	35
Gráfico4 – O aumento de Sequestro versus o decréscimo do preço do petróleo. ....	38
Gráfico5 – Queda do roubo de petróleo e a queda do seu preço.....	38
Gráfico 6 – Gastos Militares dos países do GG .....	41

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRICOM -	Comando Estadunidense para África
AMLEP -	Maritime Law Enforcement Partnership
APS -	Africa Partnership Station
ASECMAR -	Apoio para a Segurança Marítima no Golfo da Guiné
BOM -	Boa Ordem no Mar
CEDEAO -	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
CEEAC -	Comunidade Económica dos Estados da África Central
CGG -	Comissão do Golfo da Guiné
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
CPLP -	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC -	Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central
CSNU -	Conselho de Segurança das Nações Unidas
END -	Estratégia Nacional de Defesa
EUA -	Estados Unidos da América
FTM -	Força Tarefa Marítima
GG -	Golfo da Guiné
CRIMGO -	<i>The Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme</i>
IDH -	Índice de Desenvolvimento Humano
IMO -	<i>International Maritime Organization</i>
LCM -	Linhas de Comunicação Marítima
MB -	Marinha do Brasil
MOWCA -	Organização Marítima da África Central e Ocidental
MRE -	Ministério das Relações Exteriores
ONU -	Organização das Nações Unidas
PND -	Política Nacional de Defesa
UE -	União Europeia
UNAVEM -	<i>United Nations Angola Verification Mission</i>
UNIFIL -	Força Interina das Nações Unidas no Líbano
ZEE -	Zona Económica Exclusiva
ZOPACAS -	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul



## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>ENQUADRAMENTO CONCEITUAL .....</b>	<b>13</b>
2.1	Áreas de jurisdição baseadas na CNUDM.....	13
2.2	Aspectos sobre o Combate ao Terrorismo Marítimo, à Pirataria e ao Roubo Armado.....	16
2.3	Poder Naval .....	18
2.4	A Segurança Jurídica .....	18
2.5	A Boa Ordem no Mar .....	20
2.6	A Diplomacia Naval .....	21
<b>3A</b>	<b>ÁFRICA E O GOLFO DA GUINÉ.....</b>	<b>24</b>
3.1.	O Golfo da Guiné e a sua Importância Estratégica .....	24
3.2.	Os Interesses Internacionais na África .....	26
3.3.	Desafios Africanos .....	30
<b>4</b>	<b>A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ.....</b>	<b>33</b>
4.1	A Pirataria na África .....	33
4.2	As Resoluções do Conselho de Segurança da ONU.....	39
4.3	Esforços dos governos regionais para combater a pirataria.....	40
4.4	As iniciativas de organizações regionais para a segurança marítima no GG.....	42
4.4.1	Comissão do Golfo da Guiné.....	42
4.4.2.	As Comunidades Econômicas da região.....	43
4.4.3.	A Organização Marítima da África Central e Ocidental (MOWCA).....	44
4.4.4	União Africana.....	44
4.4.5	Cúpula sobre Proteção Marítima e Segurança no Golfo da Guiné.....	45
4.5	As iniciativas de atores externos para a segurança marítima no Golfo da Guiné.....	46
4.5.1.	Estados Unidos da América.....	47
4.5.2	China.....	48
4.5.3	França .....	48

4.5.4 União Europeia.....	49
<b>5 O BRASIL E O GOLFO DA GUINÉ .....</b>	<b>52</b>
5.1 As Relações Brasil – África .....	52
5.2 O Brasil e a Segurança Marítima no Atlântico Sul.....	56
5.3 A Presença da Marinha do Brasil no Golfo da Guiné.....	60
5.4 O Apoio à Política Externa .....	64
5.5 Oportunidades Brasileiras no GG.....	64
<b>6 CONCLUSÃO .....</b>	<b>67</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>71</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A constante necessidade de busca por recursos naturais e novos mercados consumidores originaram uma disputa entre os Estados mais desenvolvidos pelo aumento de suas influências políticas e econômicas no continente africano, principalmente no início do século XXI. Nesse contexto, encontra-se a região do Golfo da Guiné (GG), localizada na costa ocidental da África, como fonte de petróleo de boa qualidade para complementar as ofertas mundiais.

Assim, os investimentos e o comércio das grandes potências com os países africanos cresceram, e o contexto do GG começou a receber a presença chinesa, seguida posteriormente pelos Estados Unidos da América (EUA) e Índia, além do Reino Unido, da França e de Portugal, que já se faziam presentes em suas colônias africanas. Seguindo essa tendência, o Brasil também ampliou consideravelmente suas relações comerciais com os Estados africanos.

Os interesses exógenos trouxeram investimentos diversos e iniciativas de cooperação que resultaram em elevadas taxas de crescimento econômico e desenvolvimento de infraestrutura na África. Contudo, a constante instabilidade política, os índices de desenvolvimento humano e os conflitos étnicos deram margem ao crescimento das chamadas novas ameaças<sup>1</sup>, como a pirataria, na região do GG.

Alguns países e organizações africanas elaboraram estratégias para a sua segurança marítima. Contudo, a maioria desses países ainda está com seu Poder Naval em fase de formação, em virtude da sua recente consolidação como Estado e das prioridades dadas pelo Poder Político ao aparelhamento das Forças Terrestre, durante o período das guerras de independência, definição das fronteiras terrestres, problemas políticos e étnicos internos, em que o local dos conflitos ocorria no continente e não no mar.

Dessa forma, já no início do século XXI, houve um crescente número de ataques de piratas aos navios na costa africana, especialmente na costa da Somália, no Golfo de Aden e no GG, que comprometeram a segurança do tráfego marítimo, causando transtornos no comércio mundial. Consequentemente, a comunidade internacional percebeu a necessidade

---

<sup>1</sup> Termo empregado para designar as ameaças à segurança global evidenciadas após a Guerra Fria (1989). Dentre aquelas que se propagaram na África, podem ser destacadas: o terrorismo; a pirataria; o tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas; e os crimes transnacionais.

de contribuir com os países africanos para a elaboração das estratégias supracitadas e empregar meios para dissuadir e combater as novas ameaças, em prol da segurança marítima<sup>2</sup>.

O Brasil, motivado por seus interesses, também se inseriu na cooperação internacional na África, dedicando esforços com os Estados daquele continente, principalmente na primeira década deste século. Esta atitude implicou na necessidade de um maior envolvimento do país nas questões relacionadas ao desenvolvimento e à segurança de seus Estados parceiros do GG.

O Brasil já tem participado presencialmente em iniciativas sob a égide de organismos internacionais, como ocorreu no Haiti, na Força-Tarefa Marítima no Líbano e, atualmente, na Força-Tarefa Marítima no Bahrain, a fim contribuir para o aumento de sua projeção no Sistema Internacional e ampliar suas relações comerciais. Especificamente no GG, a Marinha do Brasil (MB) já participa, desde 2014, de exercícios navais com outras marinhas, contribuindo para a segurança marítima naquela região. Além disso, tem ajudado na formação marinheira de militares de alguns Estados limítrofes ao GG.

Em virtude do GG se tratar de um cenário marítimo, a MB seria a principal instituição do Estado brasileiro a atuar diretamente para contribuir com a segurança marítima naquela área. Dessa forma, o resultado da pesquisa deste trabalho poderá contribuir para o fornecimento de conhecimentos mais aprofundado da problemática atual do GG, bem como poderá contribuir para a aplicação de um esforço naval brasileiro eficiente no referido Golfo, que contribua com os interesses políticos e econômicos do país.

Diante desse contexto, esse trabalho tem como objetivo principal identificar e analisar as possibilidades da MB, de acordo com as legislações e os interesses do Estado brasileiro, em participar de iniciativas de cooperação internacional ou de forma autônoma, que visem o aprimoramento da repressão à pirataria no GG, bem como analisar as atividades realizadas e em desenvolvimento pelo Poder Naval brasileiro que possam contribuir com a agenda política e econômica do país.

Para atingir o objetivo principal, pesquisou-se a geopolítica da região em torno do GG; as origens da falta de segurança marítima no GG, bem como a sua evolução até os dias

---

<sup>2</sup> Combinação de medidas preventivas destinadas a proteger o transporte marítimo e instalações portuárias contra atos ilícitos intencionais (EUROPEU, 2003).

atuais; as ações dos países limítrofes, juntamente com a cooperação internacional, para combater os crimes no mar; a eficiência das ações já realizadas pela MB e as possibilidades de atuação da MB, a fim de atender aos interesses do Brasil.

Este trabalho não tem a intenção de esgotar o assunto, mas contribuir para uma análise da Alta Administração Naval sobre as possíveis oportunidades de atuação da MB no combate à pirataria no GG, explorando os aspectos positivos e negativos.

A elaboração Dessa pesquisa baseou-se na abordagem qualitativa e aplicada, tendo como desenho de pesquisa a análise documental e bibliográfica. É um estudo descritivo que se desenvolve essencialmente no raciocínio dedutivo, que tem como dimensões de análise o equilíbrio, a simplicidade, a continuidade e a representatividade.

O trabalho está estruturado da seguinte forma: O capítulo um apresenta uma breve Introdução; no capítulo dois é realizado um enquadramento conceitual, a fim de apresentar uma revisão de literatura e definição de conceitos que são utilizados no trabalho; no capítulo três, são apresentados os interesses dos principais atores do sistema internacional na África e a importância estratégica do GG; no capítulo quatro, são identificadas as motivações para a elaboração de estratégias para a segurança marítima na África, com foco na repressão à pirataria no GG, e são analisadas as decisões do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU)<sup>3</sup> e as principais iniciativas relacionadas ao assunto; no capítulo cinco, são analisadas as implicações da pirataria no Atlântico Sul para o Brasil, os interesses brasileiros no GG e as ações que a MB executa para contribuir com estes interesses. Ao final, são apresentadas as conclusões que consolidam a pesquisa ao objeto de estudo e ao problema proposto.

---

<sup>3</sup>O Conselho de Segurança das Nações Unidas é um órgão da Organização das Nações Unidas (ONU) cujo propósito é zelar pela manutenção da paz e da segurança internacional. É um órgão do sistema internacional capaz de adotar decisões obrigatórias para todos os 193 Estados-membros da ONU, podendo inclusive autorizar intervenção militar para garantir a execução de suas resoluções. O Conselho é conhecido também por autorizar o desdobramento de operações de manutenção da paz.

## 2 ENQUADRAMENTO CONCEITUAL

O presente trabalho baseia-se na pesquisa da documentação de organismos internacionais como a Organização das Nações Unidas (ONU), na Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM), na Política Nacional de Defesa (PND)<sup>4</sup> brasileira e de obras de diversos autores sobre a segurança marítima, de maneira a definir o quadro conceitual da pesquisa.

### 2.1 Áreas de Jurisdição Baseadas na CNUDM

A III CNUDM é fruto de um trabalho que se iniciou em 1973, com o propósito de atualizar as disposições das diversas Convenções de Genebra de 1958, sendo concluída em Montego Bay, na Jamaica, em 1982, com a assinatura da Convenção. Procurou-se, naquela ocasião, resolver problemas de conflitos entre Estados sobre o uso do mar, buscando sempre o consenso. Este foi o principal motivo da demora para concluí-la e para obter-se a ratificação da CNUDM por vários Estados (ONU, 2011).

Neste trabalho serão abordadas algumas definições celebradas pela convenção que permitirão compreender as áreas de atuação dos Estados na área marítima. A Figura 1 ilustra a situação dos países em relação à Convenção. Ressalta-se que as obrigações constantes da CNUDM apenas são vinculantes aos estados que ratificaram ou aderiram.



Figura 1 – Situação dos Estados em relação à CNUDM  
Fonte: Dantas, 2013

<sup>4</sup>A PND é o documento condicionante de mais alto nível do planejamento de ações destinadas à defesa nacional coordenadas pelo Ministério da Defesa. Voltada essencialmente para ameaças externas, estabelece objetivos e orientações para o preparo e o emprego dos setores militar e civil em todas as esferas do Poder Nacional, em prol da Defesa Nacional.

Nos termos da CNUDM (arts. 2 e 3), a soberania do Estado costeiro sobre o seu território e suas águas interiores estende-se a uma faixa de mar adjacente – mar territorial – com dimensão de até 12 milhas náuticas a partir das linhas de base. No mar territorial, o Estado costeiro exerce o controle sobre a massa líquida e a soberania sobre o espaço aéreo sobrejacente, bem como sobre leito e o subsolo deste mar (CNUDM, 1982).

Ainda de acordo com a CNUDM, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente e não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial (CNUDM, 1982).

Dentre os diversos assuntos da CNUDM que suscitaram discussões durante as sessões da Conferência, foi definida a ZEE além dos direitos e deveres dos Estados sobre esse espaço marítimo. É uma região peculiar, pois não é alto-mar, assim como não faz parte do mar territorial. É uma inovação da CNUDM, pois não existia antes e, por isso, não tinha base no costume internacional. Nessa Zona, os demais Estados têm direitos que poderão, por vezes, ser conflitantes com os interesses do Estado costeiro. Isso depende das interpretações da CNUDM, além de alguns Estados não terem aderido ou ratificado essa Convenção. A figura 2 ilustra as dimensões do mar territorial e da ZEE.

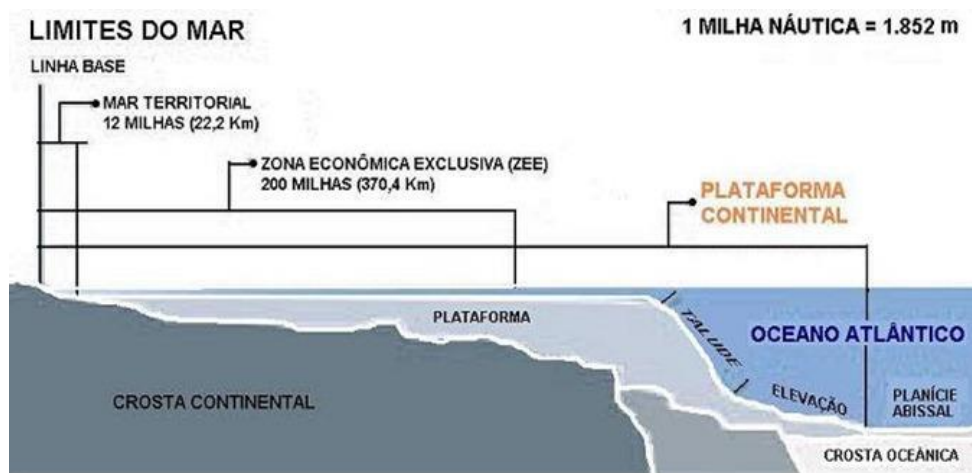


Figura 2 – Mar Territorial e ZEE  
Fonte: Ambiente Jurídico, 2009

O Estado na ZEE possui direitos de soberania para fins de pesquisa prospectiva e exploração, conservação e administração dos recursos naturais, tanto vivos, como não vivos, nas águas suprajacentes ao leito, no leito e no subsolo do mar, e para o desenvolvimento de outras atividades ligadas à pesquisa prospectiva e exploração econômica da Zona, como a produção de energia derivada da água (CNUDM, 1982).

Após a CNUDM entrar em vigor, cerca de um terço dos oceanos ficaram sob a administração de algum Estado. Sobre a ZEE, existem duas teorias principais concorrentes e conflitantes: a primeira, Jurisdição Insinuante, diz respeito à ampliação dos direitos dos Estados costeiros sobre o mar, onde a ZEE é a extensão da jurisdição nacional sobre áreas marítimas adjacentes visando a legítimos interesses políticos e econômicos. A segunda teoria é a da Liberdade dos Mares e, nesse caso, a ZEE é uma extensão do alto-mar, onde a diferença é que os Estados costeiros adquiriram certos direitos jurisdicionais limitados (BOOTH, 1989).

Entre as divergências das teorias supracitadas, está a questão da proibição da realização de manobras militares por outros Estados na ZEE. O Brasil entende que a Convenção não autorizou expressamente que outros Estados pudessem realizar manobras militares em ZEE, sem o consentimento dos Estados costeiros. No art. 58º da CNUDM está expresso apenas o direito de outros Estados à liberdade de navegação e sobrevoo, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos (inclusive a operação de navios, aeronaves, cabos e dutos submarinos).

Para conformar o Direito Interno à CNUDM e consolidar suas declarações depositadas junto à ONU, o Brasil, em 1993, promulgou a lei 8.617, que dispõe sobre o Mar Territorial, a Zona Contígua, a ZEE e a Plataforma Continental. O capítulo III trata especificamente da ZEE e expressa em seus art. 8º e 9º aquilo que já constava nas declarações:

art. 8º - Na zona econômica exclusiva, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marítimo, bem como a construção, operação e uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas. art. 9º - A realização por outros Estados, na ZEE, de exercícios ou manobras militares, em particular as que impliquem o uso de armas ou explosivos, somente poderá ocorrer com o consentimento do Governo brasileiro.

Os Estados que restringem operações militares na ZEE utilizam-se de três argumentos, designadamente: soberania, segurança nacional e proteção ambiental (KRASKA, 2011). Tais argumentos levam a uma análise, à luz da CNUDM, que operações militares na ZEE, sem o consentimento do Estado costeiro, colocariam em risco os direitos de exploração dos recursos econômicos na sua ZEE.

A proibição de manobras militares por outros Estados na ZEE sem o consentimento prévio do Estado costeiro e o direito exclusivo de construção, operação e uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas fazem com que o Brasil esteja entre os Estados que apoiam a teoria da Jurisdição Insinuante do Estado costeiro sobre a ZEE.



## 2.2 Aspectos sobre o Combate ao Terrorismo Marítimo, à Pirataria e ao Roubo Armado.

É muito difícil definir o terrorismo marítimo devido à diversidade que o termo terrorismo tem para vários Estados e organismos internacionais, especialmente após os eventos ocorridos em 11 de setembro de 2001<sup>5</sup>. O conceito de terrorismo marítimo difere da noção de pirataria marítima, devido a sua natureza, sendo que o fator diferencial encontra-se nas motivações e nos objetivos que encerram um e outro fenômeno, isto é, a pirataria é de uma maneira geral motivada por interesses privados, não estando subjacentes objetivos de caráter político-ideológico, enquanto que o terrorismo marítimo é percebido como uma das várias formas de rebelião armada, geralmente de caráter político ideológico, visando à provocação, repressão e desestabilização. Encontra-se subjacente a existência de uma organização ou estrutura em rede, apoiada por uma complexa teia de instrumentos políticos, religiosos, econômicos e financeiros (COTTIM, 2008).

Como exemplo de recentes atos de terrorismo marítimo, pode-se citar o ataque ao *Superferry 14*, próximo à Manilha em 2004, quando 116 pessoas morreram; eo ataque contra o contratorpedeiro estadunidense USS Cole em 2000, no Iêmen, que custou a vida de 17 marinheiros. Todos esses atos foram reivindicados por reconhecidas organizações, que costumeiramente utilizam-se das táticas violentas para causar o terror nos seus oponentes.

Em relação à pirataria, o artigo nº 101<sup>6</sup> da CNUDM define bem o que seria a prática deste crime, podendo-se verificar que somente pode ser cometido em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado, visto que no mar territorial e águas interiores, que estão sob

---

<sup>5</sup>Na manhã do dia 11 de setembro de 2001, quatro aviões da Boeing (dois 757 e dois 767, dois da American Airlines e dois da United Airlines) decolaram dos aeroportos de Boston, Newark e Washington. Todos jamais chegaram ao destino, dando origem ao maior atentado terrorista em solo norte-americano, que teve consequências que são sentidas até hoje em várias partes do mundo.

<sup>6</sup>Pirataria é:

- a) Todo ato ilícito de violência ou de detenção, ou todo ato de depredação cometida, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
  - (i) em alto-mar, contra outro navio ou aeronave, ou contra pessoas ou bens a bordo de navios ou aeronaves;
  - (ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado;
- b) Todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que a pratica tenha conhecimentos de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; e
- c) Toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b)

asoberania do Estado costeiro, tais atos constituem-se em crimes comuns, sujeitos ao direito interno e são denominados de Roubo Armado contra Navios<sup>7</sup>.

A ZEE é uma lacuna entre o mar territorial e o alto mar. De acordo com a própria Convenção, o Estado costeiro tem direitos de soberania para certos fins na ZEE, conforme citados anteriormente, porém não possui poder de polícia para crimes comuns nessa zona. É por esta interpretação que se pode dizer que a ZEE se inclui no rol de lugares “não submetidos à jurisdição de algum Estado”, conforme previsto no item ii), alínea a), do art. 101 da CNUDM, logo sujeita a atos de pirataria em seu interior.

Muitos Estados, que não são partes da CNUDM, conceituam a ZEE como alto mar que passou a ficar submetido a determinados direitos jurisdicionais limitados (apenas exploração econômica). É partindo desse ponto de vista que podem alegar que combateriam a pirataria e as demais novas ameaças na ZEE de outros Estados, mesmo sem sua autorização, podendo conduzir operações militares na ZEE, incluindo direitos de apresamento de embarcações.

### 2.3 Poder Naval

O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional<sup>8</sup> e integrante do Poder Marítimo<sup>9</sup>, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente. Para atingir o seu propósito, o Poder Naval deve explorar as características de mobilidade, de permanência, de versatilidade e de flexibilidade<sup>10</sup> (BRASIL, 2017).

---

<sup>7</sup>Roubo armado contra navios significa qualquer dos seguintes atos:

- a). qualquer ato de violência ilegal ou detenção ou qualquer ato de depredação, ou a ameaça desses atos, desde que não constitua pirataria, cometido com fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desses navios, mar territorial de um Estado; dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou
- b) qualquer ato de incitação ou de facilitação intencional de um ato descrito acima. (IMO, 2009)

<sup>8</sup> É a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os objetivos nacionais, em conformidade com a vontade nacional. Manifesta-se em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica.

<sup>9</sup> É a manifestação, de natureza preponderantemente militar, do conjunto das pessoas e dos meios de que a Nação dispõe e que, atuando em conformidade com a vontade nacional e sob a direção do Estado, contribui para alcançar e manter os objetivos nacionais.

<sup>10</sup> A mobilidade representa a capacidade de deslocar-se prontamente e a grandes distâncias, mantendo elevado nível de prontidão, ou seja, em condições de emprego imediato.

Para que o Poder Naval possa cumprir as ações destinadas a garantir a liberdade dos mares, são necessários meios capazes de garantir a livre navegação do tráfego mercante. Além disso, há a necessidade da segurança jurídica para a sua atuação.

Assim, fica patente a necessidade de investimentos, por parte dos Estados, para manter um Poder Naval eficaz, a fim de garantir a segurança marítima, bem como escrever leis que justifiquem as suas ações para a sociedade na qual está inserido, pois os tratados internacionais não se sobrepõem à soberania dos Estados.

## 2.4 A Segurança Jurídica

As definições de pirataria e roubo armado contra navios, no âmbito do Direito Internacional, levam em consideração o local geográfico em que ocorre a ação delituosa. A repressão às suas práticas, ainda, põe em xeque questões e princípios fundamentais do direito internacional clássico, como soberania, mar territorial e os limites de atuação das organizações internacionais e Estados (SCHMIDT, 2016).

Em que pese o aumento da incidência desses eventos, a partir do século XXI (IMO, 2021), os ordenamentos jurídicos dispostos, entretanto, não são suficientes para combatê-los, já que uma das maiores barreiras na repressão a essa onda de crimes foi a própria legislação internacional, que impossibilitava que alguns casos fossem enquadrados no tipo penal e dificultava os meios de processamento e julgamento dos infratores.

Referenciado na CNUDM, já está definido que todo e qualquer Estado pode capturar um navio ou aeronave piratas, desde que este se encontre fora de qualquer outra jurisdição, tornando-o um crime excepcional no direito internacional que enfatiza a soberania e jurisdição de cada Estado em seu próprio território. Dessa forma, os Estados são livres para avocar a jurisdição universal<sup>11</sup> perante os atos de pirataria independentemente da

---

A permanência indica a capacidade de operar, continuamente, com independência e por longos períodos, em áreas distantes e de grandes dimensões. Meios de apoio logístico móvel aumentam essa permanência que, se tiver longa duração, deve prever o rodízio das unidades.

A versatilidade permite alterar a postura militar, mantendo a aptidão para executar uma ampla gama de tarefas. Isto inclui os diferentes níveis de prontidão exigidos pelos vários cenários, as capacidades de operar, ofensiva ou defensivamente, contra alvos nos ambientes aéreo, submarino, superfície, terrestre, cibernético e eletromagnético, além de poderem participar de operações singulares ou conjuntas, bem como multinacionais. A flexibilidade significa a capacidade de organizar grupamentos operativos de diferentes valores, em função da missão, possibilitando a graduação no seu emprego.

<sup>11</sup> Jurisdição universal é um preceito que surgiu, inicialmente, nos direitos internos dos Estados, e posteriormente foi concebido como um princípio de direito internacional público. Sua justificativa era conferir proteção aos locais

nacionalidade da embarcação, dos suspeitos ou das vítimas (SCHMIDT, 2016), conforme o Artigo 105 da CNUDM:

Apresamento de um navio ou aeronave pirata.

Todo Estado pode apresiar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé(CNUDM, 1982).

Uma das maiores dificuldades em avocar a jurisdição universal consiste na efetivação da mesma, uma vez que muitos Estados não conseguem encontrar, no seu ordenamento jurídico, meios de processar e julgar fatos e indivíduos com os quais não mantivessem nexos jurisdicionais (SCHMIDT, 2016).

Caso contrário, o ato poderia ser enquadrado como roubo armado contra navio ou outras tipificações previstas no Código Penal Brasileiro, em seus arts. 5º e 7º -inciso II:

Art.5º - Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional.

§ 1º - Para os efeitos penais, consideram-se como extensão do território nacional as embarcações e aeronaves brasileiras, de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro onde quer que se encontrem, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ou em alto-mar.

§ 2º - É também aplicável a lei brasileira aos crimes praticados a bordo de aeronaves ou embarcações estrangeiras de propriedade privada, achando-se aquelas em pouso no território nacional ou em voo no espaço aéreo correspondente, e estas em porto ou mar territorial do Brasil.

Art. 7º - Ficam sujeitos à lei brasileira, embora cometidos no estrangeiro:

II - os crimes:

a) que, por tratado ou convenção, o Brasil se obrigou a reprimir;

b) praticados por brasileiro; e

c) praticados em aeronaves ou embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, quando em território estrangeiro e aí não sejam julgados.

Assim, nos casos de ações criminosas contra embarcações, aplica-se a legislação brasileira em incidentes ocorridos em mar territorial. Na hipótese de ocorrerem em área de jurisdição internacional e sendo os criminosos ou a embarcação atacada brasileiras, a pirataria poderia ser considerada crime, em face do Brasil ser signatário de convenção (CNUDM) que obriga a reprimir o crime de pirataria.

Apesar do acima exposto, não há tipificação do crime de pirataria no Código Penal brasileiro. Além disso, a Constituição Federal do Brasil de 1988 fortaleceu entendimentos

---

onde não havia jurisdição de nenhum Estado, assim como para punir crimes que, perpetrados nos termos acima aduzidos, tivessem um caráter universal (SCHMIDT 2016).

relacionados à necessidade de aplicação da doutrina de garantias no país, também chamada de “Garantismo”<sup>12</sup>. Dessa forma, não há garantias de que a pirataria possa ser considerada crime e, conseqüentemente, condenar réus pelo crime de pirataria. A falta dessa tipificação pode caracterizar violação ao princípio da reserva legal isto é, “*nullum crimen sine lege*” (não há crime sem lei anterior prevista), o qual consta do artigo 5, inciso XXXIX da Constituição Federal.

Em 2009, houve um Projeto de Lei que visava à tipificação da pirataria no Código Penal Brasileiro, o PLS 216, que sugeria Pena de reclusão de 3 a 10 anos, porém o referido Projeto de Lei foi arquivado pelo Senado, em 2014 (AKABASSI, 2016).

Em face ao exposto, o Comandante de um navio da MB, que apresou a tripulação de uma embarcação por ato de pirataria e levá-la para responder perante as autoridades brasileiras, poderá ser responsabilizado pelos danos causados a essa tripulação. Além disso, o processo poderá levar muito tempo até que sejam esgotados todos os recursos nas diversas esferas do sistema judiciário e os piratas podem continuar em terras brasileiras como imigrantes ou até mesmo pleitear um pedido de asilo para se estabelecer no país, dentre outras possibilidades.

Dessa forma, observa-se que não há segurança jurídica eficaz no Brasil para o combate à Pirataria, o que pode contribuir para a subjetividade e interpretação falaciosa dos atos praticados e absolvição de suspeitos ou réus deste tipo de crime.

## 2.5 A Boa Ordem no Mar

A globalização, a interdependência entre os Estados e a preponderância do transporte marítimo no comércio internacional<sup>13</sup> trazem implicações à segurança marítima. O transporte marítimo internacional precisa ser controlado e com prazos de entrega seguros, uma vez que os sistemas logísticos modernos não permitem armazenamentos de insumos em grandes quantidades, em particular petróleo e alimentos, e trabalham com o conceito de

---

<sup>12</sup> O Garantismo defende que o Direito Penal somente se legitima para restringir a liberdade individual se houver um rigoroso controle do poder normativo do Estado com respeito aos princípios da previsibilidade, segurança jurídica, igualdade e proporcionalidade (MAGALHÃES, 2011).

<sup>13</sup> Segundo projeções da OCDE, a demanda pelo transporte marítimo triplicará entre 2015 e 2050, respondendo os navios por mais de 75% do transporte global de carga.

*justin time*<sup>14</sup>, segundo o qual atrasos nas entregas acarretam grandes prejuízos aos integrantes do sistema. Ademais, a tendência do transporte marítimo internacional é a construção de navios de maior capacidade de transporte de carga, que demandem portos maiores e, a partir desses, terem infraestrutura adequada para que as mercadorias sejam distribuídas para o interior dos Estados. Essa tendência transforma navios em alvos proveitosos, facilitando o planejamento e execução de atividades ilegais em pontos localizados principalmente nos litorais(WEDIN, 2015).

Em decorrência do dinamismo do comércio marítimo internacional, torna-se imperiosa a manutenção da Boa Ordem no Mar (BOM)<sup>15</sup> para o harmonioso funcionamento do sistema econômico mundial, requerendo uma segurança marítima dinâmica e proativa, de modo a possibilitar um ambiente seguro contra as ameaças e vulnerabilidades presentes no oceano globalizado (TILL, 2018).

A BOM deve ser assegurada não somente nas águas jurisdicionais de um Estado, mas também fora delas. À luz do fenômeno da globalização, as interrupções no transporte marítimo ainda que distantes das águas soberanas de um Estado, prejudicarão os interesses e o comércio marítimo desse Estado (TILL, 2018).

O conceito de segurança marítima evoluiu desde o fim da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e o final da Guerra Fria (1945-1991). Apesar da crescente importância da segurança marítima, este conceito pode ter diferentes interpretações para diferentes pessoas ou organizações, dependendo das políticas ou ideologias seguidas. Vários autores acrescentam ainda que o conceito de segurança marítima não se encontra claramente definido. Contudo será adotada a definição elaborada pela Marinha Britânica, citada por Till (2018), sobre Operações de Segurança Marítima:

Ações desenvolvidas por unidades militares em parceria com outras agências e departamentos governamentais e parceiros internacionais em um ambiente marítimo para conter atividades ilegais e assegurar a liberdades dos mares para proteger os interesses nacionais e internacionais (TILL, 2018; p.307).

Dessa forma, pode-se observar que a BOM é um conceito que procura justificar a importância da segurança marítima para o desenvolvimento das diversas atividades

---

<sup>14</sup> Sistema logístico que se caracteriza por produzir e entregar itens específicos no tempo e volume acordados.

<sup>15</sup>BOM é um mecanismo através do qual as Marinhas e Guardas Costeiras moldam coletivamente o ambiente marítimo para a defesa robusta de interesses marítimos compartilhados. O objetivo da BOM não é apenas a segurança dos embarques e dos transportes de cargas, mas também o desenvolvimento de normas regionais que auxiliem na preservação ambiental e no desenvolvimento dos recursos marinhos, de acordo com o direito internacional (SINGH, 2018).

comerciais ao redor do mundo e que o Poder Naval dos Estados é o principal responsável pela sua manutenção em todos os mares e oceanos.

## 2.6 A Diplomacia Naval

O período compreendido entre 1815 e 1914 ficou conhecido como a *Pax Britannica*, observado depois do fim das Guerras Napoleônicas e que teve como característica a hegemonia e maior expansão do Império Britânico, quando o poder naval do Reino Unido (RU) exerceu o domínio do mar (KENNEDY, 1989).

A disparidade entre os poderes navais da época e a relativa estabilidade observada na Europa da *Pax Britannica*, permitiu ao RU empregar seus navios em ações diferentes da guerra naval. Como, por exemplo, no caso Don Pacifico (1850), em que a Marinha Britânica saqueou navios gregos e bloqueou portos em represália à ação contra o britânico, David ("Don") Pacifico (LE MIÈRE, 2011).

A partir desse evento, outros estados passaram a perceber o potencial do emprego de seus navios de guerra para a consecução de seus objetivos e repetiram a fórmula britânica em suas marinhas. Isso ocorreu em 1853, quando os EUA enviaram quatro navios para as proximidades de Tóquio e convenceram o Japão a abrir sua economia e, posteriormente, por ocasião da ida da canhoneira alemã Panther para Agadir em 1911, iniciando a Segunda Crise Marroquina (1911), que por fim levou à cessão de áreas do Congo Francês à Alemanha (LE MIÈRE, 2011).

Os eventos narrados forneceram a base epistemológica para o fenômeno conhecido como Diplomacia das Canhoneiras, descrito como o emprego ou ameaça de emprego de força naval limitada, de outra maneira que não em ato de guerra, de forma a assegurar vantagem ou impedir perda, quer na promoção de uma disputa internacional, quer contra cidadãos estrangeiros no território ou jurisdição do seu próprio Estado (FERREIRA, 2019).

Entretanto, tornava-se necessário evoluir o conceito estabelecido, primeiro pela existência de um contraponto ao poder hegemônico, que não se observava no período da *Pax Britannica*; em segundo, pela evolução do Direito Marítimoprevistona CNUDM; para se adequar às realidades diplomáticas impostas pelo período da Guerra Fria; e, por fim, para afastar-se da associação ao imperialismo e colonialismo do século XIX (FERREIRA, 2019).

Booth (1985) analisou os impactos no planejamento da estratégia naval à luz das mudanças trazidas pela CNUDM, considerando a evolução do termo diplomacia das canhoneiras para a diplomacia naval, que consistiria no emprego de navios de guerra para estabelecer presença em uma região, comunicar intenções e aumentar a influência. Esperava-se que o reconhecimento do direito internacional como força real na definição da estratégia marítima provocasse uma mudança na forma como as Nações considerariam o mar como fonte de recursos e objetos da política (FERREIRA, 2019)

Os estudos do século XXI passaram a abordar uma tentativa de conferir maior abrangência aos conceitos existentes, buscando uma tipologia que permitisse incluir todo o aspecto de ações passíveis de emprego do Poder Naval. Segundo Le Mière (2014), a diplomacia feita pelas marinhas englobaria um espectro de atividades, desde medidas cooperativas, como visitas a portos, exercícios e assistência humanitária até a persuasão e coerção, tendo como ponto comum o fato de serem uma forma de sinalizar a aliados e rivais suas intenções e capacidades. Dessa forma, contribuiria para dissuadir um oponente, obrigar um Estado mais fraco a executar uma tarefa onerosa ou construir alianças mais fortes (FERREIRA, 2019).

Para o correto funcionamento da diplomacia naval, é fundamental que a estratégia diplomática e a estratégia naval sejam articuladas, a fim de compelirem para um objetivo em comum (WIDEN, 2015). Os pontos de atrito, caso haja, precisam ser mitigados pela instrumentalização da relação entre os poderes militar e político. Nessa conjuntura, os Ministérios das Relações exteriores desempenhariam um papel relevante, articulando as ações da diplomacia naval com os posicionamentos e diretrizes da política externa, a fim de garantir a coerência estatal (FERREIRA, 2019).

A diplomacia naval poderá ser empregada cada vez mais pelos estados que possuam um Poder Naval consistente e que pretendam dispor de uma ferramenta valiosa para apoio à política externa. No oceano Atlântico Sul, atualmente, o Brasil tem o maior Poder Naval dentre os países liminhos, tornando-o capaz de exercer a diplomacia naval de forma eficiente em seu entorno estratégico.



### 3 A ÁFRICA E O GOLFO DA GUINÉ

Neste capítulo, são apresentados os interesses dos principais atores do sistema internacional na África. Nesse contexto, foi explorada a atual importância do GG, perante o cenário global e africano e, por fim, são abordados os principais desafios enfrentados pelos Estados africanos para o seu desenvolvimento e os motivos que favorecem crimes como a pirataria.

#### 3.1. O Golfo da Guiné e a sua Importância Estratégica

Neste trabalho, o GG, em termos geográficos, é definido como uma reentrância na costa ocidental da África, a qual abrange o espaço marítimo entre o Benin e a Guiné Equatorial. A importância estratégica dos recursos minerais, existentes desde a Mauritânia até a Namíbia, conferiu uma nova concepção geográfica a esta região, passando a incluir outros países como Angola, Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria, República Democrática do Congo, República do Congo e São Tomé e Príncipe. A região do GG possui cerca de 3.400 milhas náuticas de litoral e levando-se em consideração a sua ZEE de 200 milhas náuticas, as águas sob a jurisdição de algum Estado a serem patrulhadas podem chegar a cerca de 680 mil milhas quadradas, conforme a Figura 3.



Figura 3 – Golfo da Guiné  
Fonte: PITIGRILI, 2007

Na década de 1970, a região do GG começou a Dessacar-se no cenário internacional, pelo seu potencial como fonte de recursos naturais. Nigéria, Angola, Gabão e Camarões sobressaem pelos seus depósitos de hidrocarbonetos no mar, e empresas petrolíferas internacionais iniciaram a exploração de petróleo na região (INEEP, 2019).

No final da década de 1980, em virtude da instabilidade política do oriente médio, os grandes produtores mundiais de petróleo decidiram diversificar as fontes de abastecimento, procurando novos mercados. No contexto da disputa internacional pelos recursos minerais da África, Dessaca-se a região do GG, onde existem reservas provadas de 60 bilhões de barris de petróleo com baixo teor de enxofre. Estima-se que esta região será em breve responsável por grande parte da produção mundial de petróleo, elevando consideravelmente a sua participação no abastecimento energético (INEEP, 2019).

A importância de recentes descobertas em ambiente marítimo, por vezes, pode ser vantajosa quando se compara com o ambiente terrestre. Como exemplo, transportar petróleo para mercados internacionais é mais fácil e independente da situação política e econômico do país que detém as reservas, tornando as potencialidades encontradas em alto mar ainda mais atrativas. Ao observar o Oriente Médio, onde a maioria das reservas está localizada em terra, várias instabilidades podem sempre afetar a produção, a exploração e as rotas de acesso e de escoamento. Assim, o GG torna-se ainda mais atrativo como uma alternativa (INEEP, 2019).

A importância do GG na produção de petróleo é evidenciada se levar em conta que quatro países que fazem parte do Golfo, tais como: Angola, Gabão, Guiné Equatorial e Nigéria, são membros da Organização dos Países Produtores de Petróleo (OPEP)<sup>16</sup>. Em 2020, as reservas de petróleo dos países da África totalizavam em torno de 125,1 bilhões de barris de petróleo localizadas principalmente na Líbia (48,4 bilhões de barris), na Nigéria (36,9 bilhões de barris) e Angola (7,8 bilhões de barris) (BRITISH PETROLEUM, 2021).

---

<sup>16</sup>A OPEP é uma organização intergovernamental de 13 nações, fundada em 15 de setembro de 1960 em Bagdá pelos cinco membros fundadores (Irã, Iraque, Kuwait, Arábia Saudita e Venezuela), com sede desde 1965 em Viena, na Áustria. A missão declarada da organização é "coordenar e unificar as políticas de petróleo de seus países membros e garantir a estabilização dos mercados de petróleo, a fim de garantir um fornecimento eficiente, econômico e regular deste recurso aos consumidores, uma renda estável aos produtores e um retorno justo de capital para aqueles que investem na indústria petrolífera". Os economistas costumam citar a OPEP como um exemplo de cartel que coopera para reduzir a concorrência no mercado, mas cujas consultas são protegidas pela doutrina da imunidade estatal sob o direito internacional

Cabe ressaltar que a pesca é a segunda maior atividade econômica no GG, após a exploração de hidrocarbonetos, tornando-se para alguns países, como a Nigéria (3%), a segunda maior atividade de exportação. Os pescadores estabeleceram-se em áreas costeiras pantanosas e criaram comunidades, juntamente com agricultores, formando uma economia mista. A importância econômica da região extrapola a questão da produção de hidrocarbonetos no mar e da pesca, merecendo destaque a inestimável riqueza mineral existente nos países do GG, como diamantes e metais raros (TAULOIS, 2013).

A segurança energética juntamente com a água, comida e meio ambiente são uma das principais preocupações para o funcionamento de um Estado. Podem ser considerados meios de poder para os países detentores e de fraqueza aos dependentes, gerando esforços políticos, militares e econômicos para os países garantirem as suas necessidades. Nos últimos anos, os países do GG têm obtido um crescimento econômico significativo por causa da exploração de petróleo, assumindo importante papel geopolítico para a segurança energética global.

Configura-se, portanto, uma crescente importância estratégica da região do GG, como vantajosa área fornecedora de petróleo, minerais e comida para os países industriais. O confronto militar entre Rússia e Ucrânia, iniciado em 24 de fevereiro de 2022, impôs severas sanções econômicas à Rússia, por parte dos países ocidentais, principalmente em relação à compra de petróleo e gás. Para manter o equilíbrio do fornecimento destes produtos no cenário mundial, os países do GG, que detêm petróleo, poderão ter um aumento de protagonismo no sistema internacional.

### **3.2. Os Interesses Internacionais na África**

Em função da descoberta de novas reservas de recursos estratégicos, o potencial energético do Oceano Atlântico Sul ganhou relevância na arena política, econômica e de segurança. Nesse contexto, a costa oeste africana ganhou maior visibilidade global, proporcionando uma confluência crescente de interesses de países exógenos, por intermédio de suas empresas, e da militarização da área sul-atlântica por parte dos mesmos. Além de implicações geopolíticas e de desafios oriundos dessa presença de atores exógenos à região, faz parte desse processo o aumento dos crimes transnacionais no âmbito marítimo, sobretudo na região do GG, como pirataria, tráfico de armas, de drogas e de seres humanos, que

afloram como ameaças à estabilidade político-econômica e à segurança dos países da região (INEEP, 2019).

A importância estratégica da África é ressaltada no relatório publicado em 2006 pelo Conselho de Relações Internacionais dos Estados Unidos da América (EUA), intitulado “More than Humanitarianism: a Strategic U.S. Approach Toward Africa”<sup>17</sup>. O relatório demonstra a retomada da prioridade africana para a política externa dos EUA, tendo como base o pragmatismo, a disputa por recursos minerais, o aumento da diversificação no campo de energia, a cooperação com os governos democráticos e a ocupação de espaços na guerra contra o terrorismo (SARAIVA, 2008). A criação do Comando Militar dos Estados Unidos para a África (AFRICOM) foi realizada no governo do Presidente George Walker Bush (2001 - 2009), em fevereiro de 2007, iniciando as suas atividades em outubro do mesmo ano<sup>18</sup>. A decisão de criar o AFRICOM é uma demonstração assertiva da importância do Continente Africano para a estratégia de defesa estadunidense.

Ainda com relação aos interesses norte-americanos, após o *African Oil Policy Initiative Group*<sup>19</sup> ter recomendado que o GG deveria ter sua posição elevada para uma zona de interesse vital para os EUA, as empresas americanas aumentaram substancialmente os seus investimentos na região, no setor de óleo e gás (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012). Outro fator relevante considerado pelos EUA, para a valorização do GG, foram as renovadas ameaças iranianas em fechar o Estreito de Hormuz, por onde cruzam 20% do comércio mundial de petróleo e 35% do petróleo comercializado por via marítima<sup>20</sup>.

A União Europeia (UE) também intensificou as suas relações com a África. Em 2000 (Cairo), 2007 (Lisboa), 2010 (Trípoli) e 2014 (Bruxelas), foram realizadas Cimeiras UE-África. Foram elaboradas novas parcerias político-estratégicas, modificando a tradicional relação entre doador e receptor, e adotando valores e objetivos comuns, em busca de paz, de estabilidade, do Estado de direito, e do desenvolvimento. Em 2020, a UE emitiu uma nova

---

<sup>17</sup>Council On Foreign Relations, More than Humanitarianism: A Strategic U.S Approach towards Africa. Washington, DC, 2007. Disponível em: <[http://www.cfr.org/.../Africa\\_Task\\_Force\\_Web.pdf](http://www.cfr.org/.../Africa_Task_Force_Web.pdf)>. Acedido em 06 Mar. 2016.

<sup>18</sup> Disponível em <https://www.africom.mil/about-the-command/history-of-us-africa-command>. Acesso em 28Mar2022.

<sup>19</sup>Grupo composto por representantes do Congresso norte-americano, do Departamento de Estado dos EUA e das empresas petrolíferas para estudar e analisar a relevância estratégica do GG.

<sup>20</sup>Disponível em <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=4430> e <http://www.marsecreview.com/2013/03/watching-the-gulf-of-guinea/>. Acesso em 25Mar2022.

estratégia, baseada no multilateralismo, na paz, na segurança e estabilidade, no desenvolvimento sustentável e inclusivo, e no crescimento econômico sustentável, para atingir seus objetivos políticos na África (EUROPEU, 2020).

Na década 2002-2011, os países desenvolvidos aumentaram a sua ajuda por meio do financiamento de obras de infraestrutura, empréstimos com taxas de juros menores e concessão de créditos de exportação. Neste período, as trocas comerciais realizadas entre os países emergentes e os africanos dobraram, como a China (ALVES, 2010).

A China tornou-se o maior parceiro comercial da África em 2009, ultrapassando os EUA em volume. A sua presença na África teve início em 1989 e intensificou-se a partir de 1993, quando o país perdeu a autossuficiência na produção de petróleo. A partir daí, houve um aumento de interesses, que se desdobraram em várias atividades, impulsionadas pelo imponente crescimento da economia chinesa (ALVES, 2010).

Como resultado do aprofundamento das relações econômicas entre a China e a África, não houve mudança qualitativa perceptível na integração do continente africano à economia mundial. A África continua dependendo fortemente das exportações de algumas *commodities*, cuja instabilidade de preços está completamente fora do seu controle (MAPILELE, 2018).

Em 2019, o Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais<sup>21</sup> observou que 46 portos da África subsaariana receberam recursos financeiros, para a construção ou para a operação, oriundos de entidades chinesas. O referido Centro elucidou que os investimentos em portos africanos propiciam uma porta de entrada para o desenvolvimento comercial e econômico da região, aumentam a influência da China no continente, ao mesmo tempo que fornecem uma base logística para as atividades de navios militares Chineses (SPUTNIK, 2021).

Os interesses econômicos da China na África diferem fundamentalmente dos países ocidentais, que são baseados em padrões comerciais, com petróleo e bens industrializados dominando as pautas de exportação e importação africanas, respectivamente. Além do comércio, há o interesse geopolítico chinês de ampliação de sua capacidade de projeção de poder, que depende de apoio logístico adequado, como é o caso

---

<sup>21</sup> O Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS), localizado em Washington-DC, é uma organização de pesquisa política bipartidária e sem fins lucrativos dedicada ao avanço de ideias práticas para enfrentar os maiores desafios do mundo. O CSIS realiza estudos de políticas e análises estratégicas de questões políticas, econômicas e de segurança em todo o mundo, com foco específico em questões relativas a relações internacionais, comércio, tecnologia, finanças, energia e geoestratégia.

dos portos que podem receber os navios de guerra chineses. Assim, a China tem financiado e executado obras de infraestrutura em vários países do continente africano.

O Brasil também ampliou suas relações comerciais com os Estados africanos. O comércio entre o país e a África passou de US\$ 4 bilhões, em 2000, para além de US\$ 20 bilhões, em 2010<sup>22</sup>. Contudo, nesta última década, a relação comercial tem registrado uma queda acentuada, devido à problemas políticos internos brasileiros e a Pandemia de Corona Vírus<sup>23</sup>.

O governo do Presidente Lula(2003 – 2011) abriu um novo capítulo nas relações Brasil-África, combinando uma nova visão sobre a ordem internacional com a transformação social interna. Já em seu discurso de posse, o presidente Dessacou que o continente africano seria um vetor fundamental da política externa, que foi definida como afirmativa e propositiva. Contudo, durante o governo Dilma Rousseff (2011 – 2016), é possível observar um recuo na intensidade das relações com o continente africano. Ainda que atraia críticas quanto à validade de envolver-se com países mais pobres com limitada participação na balança comercial brasileira, a África aparece como um ótimo destino para as exportações e investimentos brasileiros, além de servir como rota de passagem para o Oceano Índico (PEREIRA, 2020).

Configurou-se, assim, no início do século XXI, uma acirrada disputa internacional pelos recursos naturais africanos e pelos seus mercados consumidores. Os principais contendores nesta disputa são os EUA e a China, Dessacando-se ainda as tradicionais potências europeias, além de outros países emergentes como o Brasil.

No entanto, conforme afirma Hans JoachinMorgenthau (2003, p. 18-20), Professor de Relações Internacionais da Universidade de Chicago:“a política exterior não é definida pela moralidade, mas pelo interesse nacional”. Dessa forma, a ajuda externa seria determinada pelo interesse do doador e a cooperação internacional serviria para a manutenção do poder e crescimento, para a obtenção de influência política, prestígio, vantagens geoestratégicas e intensificação do comércio, para a garantia de investimentos, ou também como forma de

---

22Dados extraídos do Relatório elaborado, em 2011, pelo Banco Mundial, em parceria com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), denominado “Ponte sobre o Atlântico — Brasil e África Subsaariana: parceria Sul-Sul para o crescimento”, p.84, apresenta quadro evolutivo para o período de 2000 a 2010.

<sup>23</sup> Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/blog/continente-africano-exportacoes-e-importacoes/> Acesso em 29Mar2022.

oferecimento de subornos para as elites dos países em desenvolvimento em troca de apoios, por exemplo, em organismos internacionais.

Conclui-se que Estados desenvolvidos e emergentes empregam amplamente a narrativa da cooperação internacional na África como parte de suas políticas exteriores, a fim de garantirem vantagens comerciais, fontes de recursos naturais, manutenção de níveis de segurança aceitáveis ou mesmo outros interesses necessários para a sustentação e para o desenvolvimento de seu poder.

### 3.3. Desafios Africanos

Entre 2000 e 2016, a África verificou fortes taxas de crescimento econômico (em média, 4.6% ao ano), superiores à América Latina (2.8%). Este crescimento ocorreu devido aos elevados preços das matérias-primas, de uma melhoria na gestão macroeconômica e de estratégias de diversificação do crescimento. Muitos países africanos têm investido fortemente em infraestruturas públicas e alguns também diversificaram as parcerias comerciais, em especial com a China, a Índia e outros parceiros emergentes (OECD, 2018).

Desde a passagem para o século XXI, a África tem demonstrado progressos regulares em termos de qualidade de vida, conforme medido pelo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) das Nações Unidas. O IDH mede o nível e evolução de indicadores centrais de desenvolvimento – saúde, educação e nível de vida, com enfoque nas escolhas e capacidades humanas. O Norte de África é a sub-região com níveis mais elevados, que se aproximam da média mundial, mas todas as sub-regiões registraram uma melhoria considerável (ALKIRE et al, 2016), conforme apresentado no Gráfico 1.

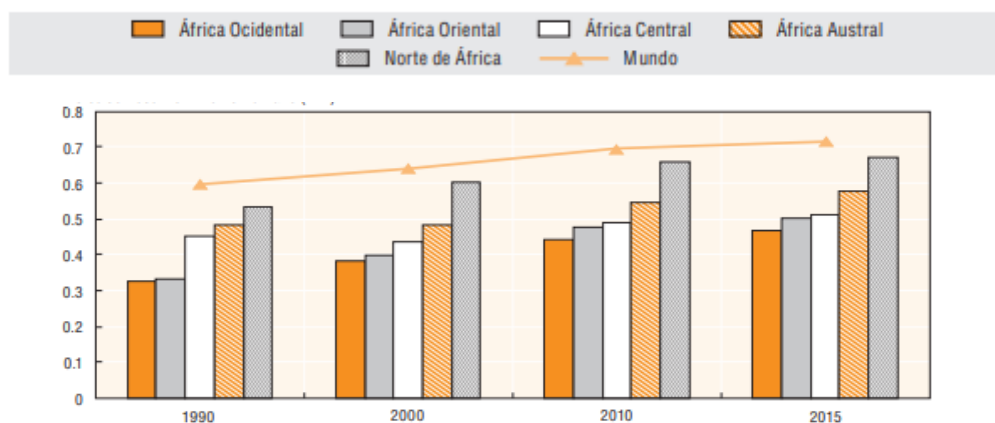


Gráfico 1 - Níveis de desenvolvimento humano em África, por região, 1990-2015.  
Fonte: Relatório de Desenvolvimento Humano (PNUD, 2017)

Verifica-se que, na primeira década do século XXI, a intensificação dos investimentos estrangeiros e do comércio refletira-se de maneira favorável nos índices globais de crescimento e desenvolvimento humano do continente. Nesse sentido, o contínuo crescimento das economias e a redução da pobreza na África Subsaariana renovaram o otimismo mundial quanto a um promissor futuro para os países da região.

Contudo, essa região continua associada à fome, à violência e às doenças, como a Síndrome da Imunodeficiência Adquirida (SIDA ou AIDS) e a malária. Considera-se que 54% da população em 46 países – ou seja, 544 milhões de pessoas – vivam ainda em situação de pobreza multidimensional (ALKIRE et al, 2016).

Depreende-se que, em face dos grandes desafios sociais da África Subsaariana, os índices favoráveis de desenvolvimento obtidos nos últimos anos ainda são modestos, o que recomenda cautela quanto a um excesso de otimismo para esta região.

A falta de segurança é uma questão que restringe os investimentos estrangeiros na África, limitando o seu desenvolvimento. No período de 2000 a 2020, os governos africanos aplicaram uma expressiva quantidade de recursos nas Forças Armadas (SIPRI, 2022). Todavia, atualmente, 31 dos 54 países do continente estão envolvidos em conflitos contra 291 grupos guerrilheiros, separatistas ou anárquicos (WAR IN THE WORLD, 2022).

A ineficácia de alguns Estados oferece oportunidades a criminosos que são atraídos pela facilidade de acesso a transportes e a fundos financeiros. Não obstante, o deficiente ordenamento jurídico e a corrupção também favorecem as ações do crime organizado, transformando algumas regiões em atrativos para os traficantes de droga e excelentes portos de abrigo para piratas (BOUCHAT, 2010).

Segundo Bouchat (2010, p. 87): “a segurança e a estabilidade são pré-requisitos para o desenvolvimento africano e devem ser o primeiro objetivo das políticas nacionais e internacionais para o continente”.

Assim, verifica-se que a necessidade de realizar investimentos em infraestrutura, saúde e educação por um lado e o ambiente conflituoso por outro, não permitem a priorização do emprego dos limitados recursos financeiros dos países africanos numa única direção, seja o desenvolvimento humano ou a guerra. Logo, o estabelecimento de parcerias para a segurança regional torna-se uma opção atraente, a fim de aplicar os poucos recursos no desenvolvimento dos países.



Um aspeto limitador da cooperação na área militar é a alegação de outros estados não favorecidos de possíveis interferências em conflitos regionais, quebrando-se assim a neutralidade do estado ou organização apoiadora. Tal alegação justifica-se uma vez que a cooperação pode ser encarada como intervenção em assunto interno de um Estado. Da mesma forma, o apoio a países onde ocorre elevada corrupção é restringido pela falta de confiança quanto à aplicação adequada dos recursos. Portanto, a estabilidade política é o primeiro desafio a ser superado para que os Estados africanos se beneficiem, em maior intensidade, da cooperação para sua segurança, tão necessária ao seu desenvolvimento.

Por sua vez, considerando-se que os crescentes interesses se refletem no aumento da presença internacional em território africano, os agentes econômicos, políticos e intelectuais da África despertam a atenção quanto à necessidade de evitar que os planos estratégicos das potências externas ponham em prática uma nova partilha africana.

A cooperação internacional na África não deve influenciar a cultura e as características dos povos africanos. Os padrões de governo e de vida das nações não são homogêneos e não se deve impor um determinado modelo a um país pelo fato de ter dado certo em outro. Recentemente, pode-se observar o fracasso da chamada Primavera Árabe<sup>24</sup>, quando países de cultura ocidental tentaram influenciar o seu modelo de governo às nações cujas características culturais não são as mesmas do ocidente.

Portanto, os Estados africanos devem buscar na cooperação internacional o necessário apoio para sua segurança e desenvolvimento, sem, no entanto, deixar de assumir a liderança, com autonomia decisória, no enfrentamento de seus desafios.

---

<sup>24</sup> A Primavera Árabe foi uma onda revolucionária de manifestações e protestos que ocorreram no Oriente Médio e no Norte da África a partir de 18 de dezembro de 2010, a fim de se opor a regimes autoritários e apoiados por países membros da OTAN.

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

Na medida em que a exploração petrolífera no GG se expande para águas profundas, a segurança do ambiente marítimo torna-se uma questão proeminente. Atualmente, este assunto é pauta corrente de importantes fóruns mundiais que discutem estratégias e possibilidades de cooperação em prol da segurança marítima na África.

Neste capítulo, são verificadas as implicações da pirataria no GG, bem como as ações de organismos regionais e extrarregionais para combater esse crime internacional. Não são mencionados os interesses e ações do Brasil, pois serão tratados em capítulo específico.

### **4.1 A Pirataria na África**

Os quatro principais elementos, ou formas, em que o mar tem sido utilizado são: fonte de recursos, meio de transporte e comércio, meio de troca de informações, e fonte de poder e dominação. Logo, cada uma dessas qualidades sofre riscos e ameaças que comprometem a BOM, que contribui para o desenvolvimento humano. Atualmente, as ameaças que podem impedir o harmonioso funcionamento do sistema marítimo internacional são: a pirataria; a pesca ilegal; a poluição; crimes e transgressões que podem ser realizados nos oceanos e conflitos entre Estados (TILL, 2018).

Nota-se aqui uma abordagem mais ampla em torno do conceito de segurança marítima, a qual extrapola os aspectos relacionados à proteção das linhas de comunicação marítima (LCM). Notoriamente, constata-se que as ameaças supracitadas constituem entraves ao desenvolvimento econômico dos Estados africanos, os quais perdem receitas em função da diminuição do tráfego mercante e da redução dos investimentos estrangeiros, devido à falta de segurança. Portanto, soa mais apropriada uma abordagem do termo segurança marítima que contemple não apenas a proteção das LCM, mas também os aspectos relacionados às diversas ameaças ao harmonioso funcionamento do sistema marítimo africano.

Nesse contexto, a pirataria ocupa posição de destaque. De acordo com a IMO, o número de atos de pirataria e roubos armados contra navios reportados à Organização em 2021 foi de 172, um decréscimo de 24,9% sobre os 229 incidentes reportados em 2020. Especificamente no GG, os números têm oscilado ao longo dos últimos três anos, mas a média

de incidentes aumentou consideravelmente ao comparar com o final do século XX, conforme demonstrado no Gráfico 2. Em 2020, o GG pode ser considerado a área marítima mais perigosa do mundo, em relação à pirataria e ao roubo armado aos navios. (IMO, 2021).

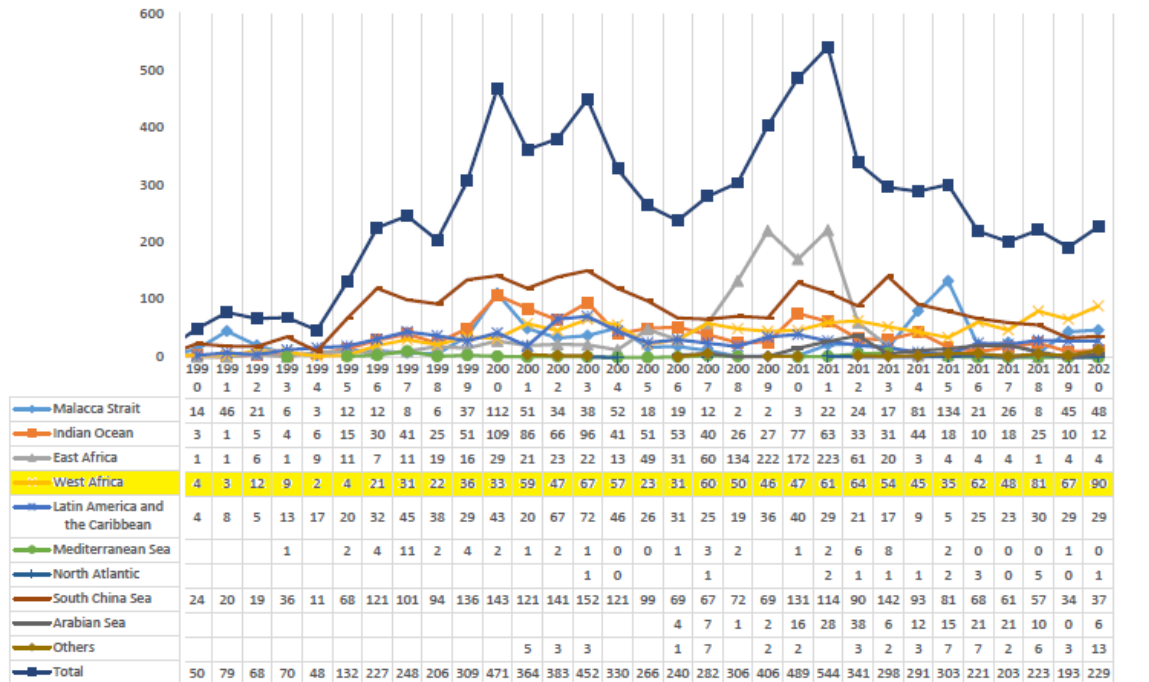


Gráfico 2 - Estatística Anual de Incidentes Ocorridos Desde 1990. Fonte: IMO, 2021.

Analisando-se os dados do Gráfico 3, pode-se observar que o GG teve um número alarmante de eventos fora das águas jurisdicionais de algum Estado, configurando-se assim em atos de pirataria.

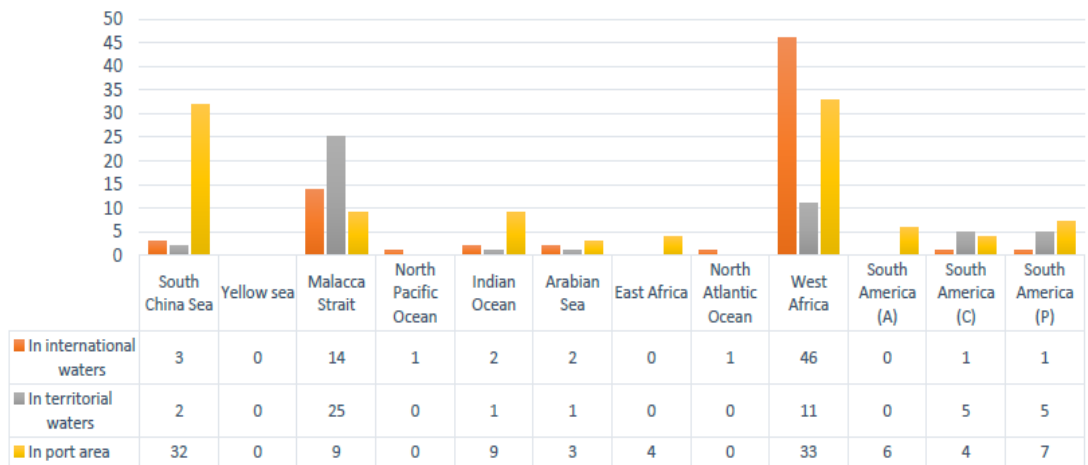


Gráfico 3- Análise Regional de Atos de Pirataria e Roubo Armado a Navios em 2020. Fonte: IMO, 2021.

O relatório anual de pirataria do *International Maritime Bureau* da *International Chamber Of Commerce* (IMB-ICC)<sup>25</sup>, para 2021, revelou que os ataques de pirataria marítima e roubos armados à navios atingiram o nível mais baixo desde 1994. A redução geral nos incidentes relatados em 2021 é atribuída a um declínio da atividade relatada na região do GG, que diminuiu de 81 incidentes relatados em 2020 para 34 em 2021. No entanto, enquanto os sequestros no mar caíram 55% em 2021, o GG continua a responder por todos os incidentes de sequestro marítimo global, com 57 tripulantes capturados em sete incidentes separados (ICC-IMB, 2022).

Para entender a pirataria no GG, importa compreender a experiência do Golfo de Áden, localizado no Chifre da África<sup>26</sup>, apresentado na Figura 4, que difere da situação do GG em vários níveis.

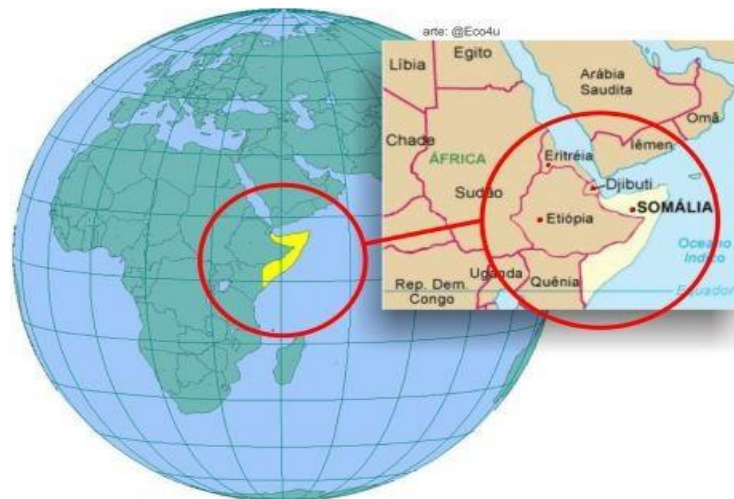


Figura 4 – Chifre da África  
Fonte: (Brandão, 2011)

Na Somália, a situação é mais instável do que nos Estados do GG. O país entrou em colapso em 1991, com a queda do governo de Siad Barre (1969 – 1991) e, à exceção do período de governo de seis meses da União das Cortes Islâmicas, as administrações somalis sucessivas têm sido incapazes de organizar qualquer forma de segurança, seja no continente ou no mar. A facilidade da expansão da estrutura organizacional criminal e a incapacidade estatal somali em coibir o aumento dos crimes de pirataria, ou mesmo dissuadi-la, permitiram a escalada

<sup>25</sup> IMB-ICC é uma organização sem fins lucrativos, criada em 1981, para atuar como ponto focal na luta contra todos os tipos de crimes e más práticas marítimas. A IMO em sua resolução A 504 (XII), adotada em 20 de novembro de 1981, instou os governos e organizações a cooperar e trocar informações entre si e com o IMB, a fim de manter e desenvolver uma ação coordenada de combate aos ilícitos marítimos.

<sup>26</sup> Chifre de África, também conhecido como Nordeste Africano e algumas vezes como península Somali, é uma designação da região nordeste do continente africano, que inclui a Somália, a Etiópia, o Djibouti e a Eritreia.

desses crimes no Golfo de Áden. O objetivo principal dos piratas somalis é a renda dos resgates pagos pelos sequestros de embarcações. Os piratas mantêm as tripulações e cargas como reféns até conseguir o dinheiro dos armadores ou contratantes do navio. Nesta localidade, os ataques significavam uma ameaça à comunidade internacional e a reação deu-se por uma resposta externa (ZUCATTO; BAPTISTA, 2014).

No GG, inicialmente, houve uma forte conexão entre a pirataria, o roubo de petróleo e seu subsequente tráfico ilegal. Um típico exemplo é um sequestro ou ataque a um navio petroleiro. O petróleo é então transferido para outra embarcação e vendido diretamente para terceiros navios ou mesmo no mercado negro em terra. Essas ações são coordenadas muitas vezes à distância, evidenciando uma organização bastante complexa (BARRIOS, 2013).

A pirataria no GG significa um perigo real para os países da região e sua dependência nas fontes de recursos naturais e no comércio originado no GG, mesmo que os ataques se deem aos navios com bandeiras estrangeiras. É uma questão de interesse direto dos países e fundamental para sua sobrevivência e soberania (ZUCATTO; BAPTISTA, 2014).

Os ataques piratas e roubos armados no mar do GG são normalmente conduzidos por dois tipos de grupos: os mais limitados, mal preparados e mal equipados, que têm como objetivo os navios atracados nos portos ou fundeados perto da costa; e os mais organizados e mais bem equipados, com capacidade de navegar na ZEE e atacar navios de grande porte. Os últimos ataques já ultrapassam as 200 milhas náuticas da costa e são apoiados por criminosos transnacionais (UNODC, 2021).

No início da década de 2010, o roubo de petróleo no mar era o modelo de negócios mais comum para piratas do GG. Naquela época, o valor anual dos bens roubados provavelmente ultrapassou US\$ 20 milhões por ano. A partir de 2015, pode-se observar uma mudança no referido modelo de negócios (UNODC, 2021). Os piratas aumentaram o sequestro de tripulantes e reduziram o roubo de petróleo, aproximando-se do modelo das atividades ilícitas praticadas no Chifre da África. Conforme exposto nos Gráficos 4 e 5, o roubo de petróleo está diretamente ligado ao seu preço praticado no comércio internacional.

## Gulf of Guinea Kidnappings Increased as Oil Prices Fell

Data from Stable Seas

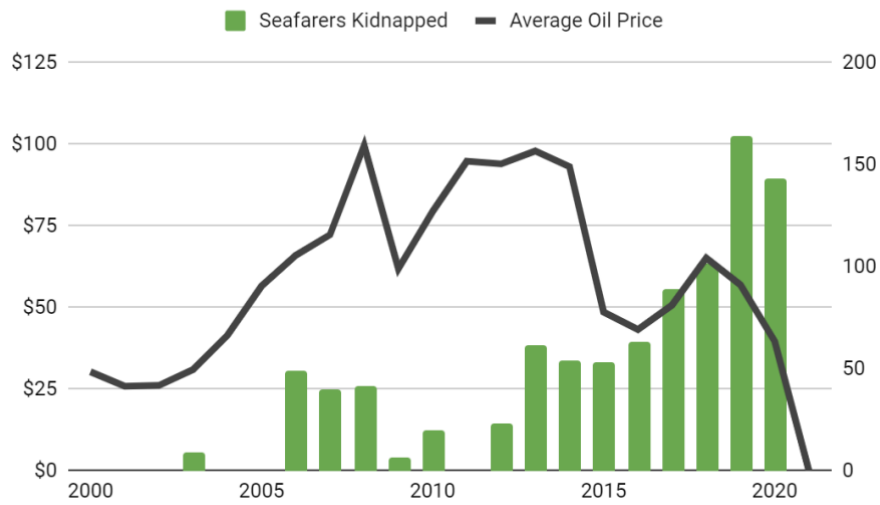


Gráfico 4 - O aumento de sequestro versus o decréscimo do preço do petróleo.  
Fonte: UNODC, 2021

## Gulf of Guinea Oil Hijackings Fell as Oil Prices Fell

Data from Stable Seas

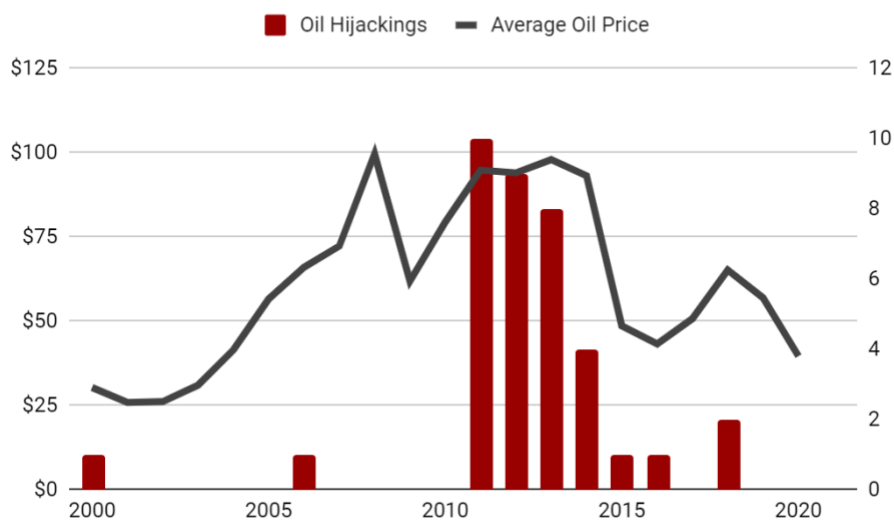


Gráfico 5 - Queda do roubo de petróleo e a queda do seu preço.  
Fonte: UNODC, 2021.

Na última década, a mudança de atitude dos piratas do GG reduziu as perdas anuais para os países do GG. O roubo de carga imposto pela pirataria era de 20 milhões de dólares por ano, sendo reduzido para 1 milhão de dólares pagos para o resgate de tripulantes oriundos dos países do GG. Contudo, os valores pagos para o resgate de tripulantes oriundos de países externos ao GG subiram para cerca de 4 milhões de dólares. Os resgates pagos para marinheiros não africanos aumentaram acentuadamente nos últimos anos. Em 2014, pagava-

se 15.000 dólares por refém e, em 2019, este valor foi aumentado para até 40.000 dólares. Enquanto isso, o valor dos resgates para marinheiros africanos ocidentais permaneceu estável, no valor de 3.000 dólares por pessoa (UNODC, 2021).

Até 2010, poucas ou nenhuma das marinhas africanas tinham capacidade de manter uma presença de imposição de lei crível nas suas próprias águas territoriais. Logo, as parcerias marítimas bilaterais e multinacionais eram cruciais para a proteção das LCM africanas. Além disso, uma legislação marítima sólida e integrada iria regular melhor e aprimorar o processo judicial relacionado à prática de atos ilegais como a pirataria, a poluição, o contrabando e o comércio ilegal (THE BRENTHURST FOUNDATION, 2010).

Conclui-se que o alto custo que a pirataria na África impõe à economia mundial despertou o interesse internacional para a elaboração de estratégias de segurança abrangentes, que contemplem não apenas ações de proteção ao tráfego, mas também uma arquitetura para o desenvolvimento econômico e jurídico do setor marítimo daquele continente. De forma a exercerem a sua autonomia decisória, os Estados africanos, principais interessados no controle marítimo de seus domínios, devem participar ativamente da elaboração dessas estratégias em estreita cooperação.

Parcerias globais com EUA, Reino Unido, Índia, França, Brasil, China, Rússia, OTAN e UE podem disponibilizar meios navais, a curto prazo, de forma que os países africanos pudessem concentrar recursos e tempo em outras áreas necessárias para o desenvolvimento de sua economia e governança marítima.

As pressões internacionais para a realização de ações navais antipirataria em águas jurisdicionais estrangeiras podem ser encaradas como um argumento usado pelas potências marítimas para aumentar a presença das suas forças navais em regiões estratégicas. Conforme já foi abordado anteriormente, alguns Estados consideram que os espaços marítimos fora das águas territoriais são águas internacionais, onde o Estado costeiro possui alguns direitos, em contraposição aos que defendem que esses espaços são águas jurisdicionais do Estado costeiro, nas quais os demais países possuem alguns direitos. Logo, a realização de ações navais antipirataria nas águas jurisdicionais africanas, conforme ocorre na costa oriental da África, deve ter sua legitimidade amparada em Resoluções do CSNU e pela anuência dos Estados costeiros.

## 4.2 As Resoluções do Conselho de Segurança da ONU

Em 27 de Julho de 2011, o Presidente de Benin Boni Yayi (2006-2016) solicitou à ONU assistência da comunidade internacional para combater a pirataria no seu país e no GG. Em resposta a esta solicitação, foram iniciados debates no CSNU sobre a pirataria naquela região. Nestes debates, o Secretário-Geral da ONU, Ban Ki-Moon (2007-2017), anunciou a intenção de enviar uma missão multidisciplinar à região, que teria entre seus objetivos avaliar o escopo da ameaça da pirataria no GG e explorar as possíveis opções de ações a serem adotadas em relação ao assunto.

Em 31 de outubro de 2011, o CSNU adotou a Resolução 2018, através da qual expressou sua profunda preocupação quanto à ameaça que a pirataria e os roubos armados contra navios no GG oferecem à navegação internacional, à segurança e ao desenvolvimento econômico dos Estados da região (ONU, 2011).

A missão de assessoria da ONU foi posta em prática no período de 7 a 24 de novembro de 2011, tendo visitado Benin, Nigéria, Angola e Togo. O Relatório Dessa missão<sup>27</sup>, remetido ao CSNU em 19 de janeiro de 2012, analisou o escopo da pirataria na região e expediu recomendações para combater o problema.

Em 29 de fevereiro de 2012, o CSNU adotou a sua segunda Resolução sobre o assunto, a Resolução 2039, a qual apoia o Relatório da missão de assessoria da ONU e encorajou as autoridades nacionais, regionais e internacionais a implementar suas recomendações.

As principais recomendações contidas nas Resoluções supracitadas são:

a) O Reconhecimento de que cabem aos Estados do GG a responsabilidade primária e o papel de liderança na coordenação dos esforços para o desenvolvimento de uma estratégia de segurança marítima abrangente para a região. Essas estratégias devem ser elaboradas através de suas Organizações Regionais e os Estados africanos. Nesse sentido, foi incentivada a realização, ainda em 2012, de uma Conferência de Chefes de Estado para discutirem uma resposta regional ao problema;

b) A necessidade de desenvolvimento e implementação de leis domésticas e regulamentos que criminalizem a pirataria e o roubo armado contra navios;

---

<sup>27</sup>CSNU. Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea. Nova Iorque, 19 jan. 2012. Disponível em: < <http://www.securitycouncilreport.org>>. Acesso em 08 Abr. 2022.



c) Os parceiros internacionais são encorajados a proverem apoio aos Estados e Organizações Regionais para incrementarem suas capacidades de conter a pirataria e o roubo armado contra navios, incluindo suas capacidades de conduzir patrulhas regionais, para estabelecer e manter centros de coordenação conjunta e centros de compartilhamento conjunto de informações, e para a efetiva implementação da estratégia regional, quando adotada.

Assim, pode-se observar que as Resoluções do CSNU foram eficientes, pois a conferência supracitada, realizada em 2012, conduziu ao Código de Conduta de Yaoundé e a Arquitetura de Yaoundé, bem como motivou a elaboração do Plano de Ação da Estratégia Marítima Integrada de África de 2050, que ainda serão abordados neste trabalho. Além disso, alguns Estados do GG estão desenvolvendo as ações necessárias para tipificar os crimes relacionados à segurança marítima.

#### 4.3 Esforços dos governos regionais para combater a pirataria

Desde 2011, os países do GG gastaram cerca de 82 bilhões de dólares em defesa nacional. Este valor vem crescendo de forma constante na região e tem sido liderado por Angola e Nigéria, que juntas representavam 76% dessas receitas regionais (IISS, 2021), conforme demonstrado no Gráfico 6.

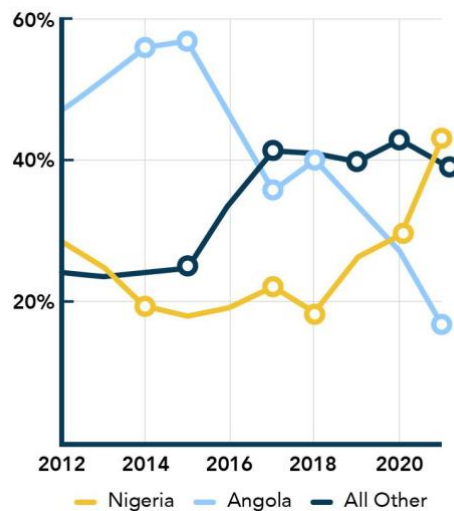


Gráfico 6 - Gastos Militares dos países do GG  
Fonte: ISS, 2021.

A queda acentuada dos gastos de defesa angolanos demonstra que a Nigéria está se tornando a força dominante no GG. Em termos de Poder Naval, em 2012, a Nigéria contava

com pouco mais de um em cada três marinheiros regionais. Em 2021, quase dois em cada três militares da marinha regional servem na marinha nigeriana (UNODC, 2021).

A Marinha Nigeriana adquiriu 378 meios navais nos últimos seis anos, fazendo progressos significativos na ampliação de seu Poder naval. Muitas dessas aquisições visam lidar com o crescente número de ataques de piratas no GG nos últimos anos, bem como a incidência de outros crimes marítimos. A Nigéria também encomendou o sistema israelense *FalconEye*, a fim de prover uma consciência situacional no domínio marítimo. Esse sistema irá monitorar as águas territoriais do país, estendendo-se até a ZEE. O *FalconEye* é um abrangente sistema de vigilância que utiliza diversos sensores como radares e sistemas eletro-óticos e que compartilhará informações com as partes interessadas na manutenção da segurança marítima (UNODC, 2021).

Angola, mesmo com a redução dos gastos em defesa, e Gana têm expandindo as suas marinhas desde 2015. Os países fizeram aquisições de Navios-Patrolha oceânicos e costeiros, além de embarcações de pequeno porte, em países como a França, a Alemanha e a Itália (UNODC, 2021). Outros países do GG vêm adquirindo vários meios navais de pequeno porte em meados da década de 2010, incluindo Benin, Camarões, República do Congo, Gabão, Guiné Equatorial e Costa do Marfim. No geral, há cerca de 50% mais navios de patrulha sendo operados por esses doze governos agora do que havia a uma década atrás (IISS, 2021).

Além dos gastos navais, outros investimentos estão sendo feitos pela Nigéria. A Agência de Administração e Segurança Marítima gasta mais de 200 milhões de dólares por ano no combate à pirataria e na promoção da segurança marítima. Além do *FalconEye*, está em desenvolvimento o projeto *Deep Blue* que prevê a aquisição de novas embarcações, aeronaves e plataformas para melhorar a capacidade da Nigéria de detectar e responder rapidamente aos incidentes no mar. Este projeto contempla a interoperabilidade entre diversos órgãos nigerianos que trocam informações relevantes sobre a pirataria e que são compiladas em um centro de operações, ativado desde 2019. Contudo, o sistema estará totalmente operacional quando todas as aquisições de meios aéreos, terrestres e marítimos estiverem disponíveis e integrados (THE MARITIME EXECUTIVE, 2021).

Outro problema que também é enfrentado pelos países do GG é o ordenamento jurídico para a tipificação dos crimes de pirataria, bem como a adaptação dos diversos agentes públicos envolvidos. Togo e Nigéria aprovaram leis antipirataria e lideram a região em números de julgamentos e condenações, embora estes números tenham sido baixos até

agora. Em muitos casos, organizações internacionais, como a INTERPOL e o UNODC, têm contribuído com os Estados do GG na redação dessas novas leis (UNODC, 2021).

#### **4.4 As iniciativas de organizações regionais para a segurança marítima no Golfo da Guiné**

Os Estados do GG já realizam isoladamente iniciativas em prol de sua segurança marítima. Serão verificadas a seguir as medidas adotadas pelas Organizações Regionais envolvidas no combate à pirataria e ao roubo armado a navios.

##### **4.4.1. Comissão do Golfo da Guiné (CGG)**

Criada em 2001 na capital de Gabão, Libreville, a CGG começou suas atividades em 2007, contando com nove Estados membros (Angola, Camarões, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, República Democrática do Congo, República Central do Congo, São Tomé e Príncipe e Nigéria). O objetivo primordial da Comissão é facilitar consultas regionais para, assim, prevenir, gerir e resolver os conflitos que possam surgir a partir da delimitação das fronteiras marítimas e da exploração econômica e comercial dos recursos naturais dentro das fronteiras dos países africanos (ZUCATTO; BAPTISTA, 2014), ou seja, a Comissão é um dispositivo permanente com a atribuição de gerenciar as ameaças e problemas comuns da região, especialmente no que se alude ao domínio da segurança marítima. Dessa forma, a Comissão atua como uma ligação entre as instituições regionais existentes, favorecendo a harmonização das políticas, das estratégias e das atividades empregadas no GG.

Em 2012, a Comissão assinou a Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança na região do GG, que afirma que, devido à crescente insegurança marítima, os Estados-membros da comissão precisam estabelecer uma cooperação regional e um diálogo intraestatal. A Declaração apela ainda para a Comissão aplicar e monitorar a paz no GG (CHATHAN HOUSE, 2013).

#### 4.4.2. As Comunidades Econômicas da região

A Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)<sup>28</sup> e a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC)<sup>29</sup> têm intervindo, em suas áreas de atuação, no apoio ao desenvolvimento econômico e da segurança, sendo também responsáveis pela mediação e prevenção de conflitos, pela intervenção militar e contenção da criminalidade (BARROSO, 2010).

Em fevereiro de 2008, o Conselho de Paz e Segurança da CEEAC adotou uma arquitetura abrangente voltada para a segurança de seus domínios marítimos. Foi estabelecido então, em Pointe-Noire, Congo, o Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central (CRESMAC), além de outros centros de coordenação multinacionais na região (CSNU, 2012).

A arquitetura elaborada pela CEEAC visa à proteção das plataformas de petróleo, da pesca, e das rotas marítimas, além da sua capacitação para atividades de busca e salvamento. Os reais desafios Dessa estrutura consistirão na realização de operações marítimas para imposição da lei, ocasião em que poderá haver apoio técnico e financeiro da União Africana (UA) ou de parceiros internacionais (BAKER, 2011).

Em resposta às Resoluções 2018(2011) e 2039(2012) do CSNU, a CEEAC e a CEDEAO, realizaram em 28 de março de 2012, em Cotonou, Benin, uma Conferência sobre segurança marítima com mais de 250 representantes de vinte países da África, ONU, UA, UE e EUA. A finalidade Dessa Conferência foi desenvolver maneiras de cooperação entre as duas comunidades econômicas para prover a segurança marítima na África central e ocidental contra a pirataria, roubo armado contra navios e outras atividades ilícitas no mar no GG. O produto Dessa Conferência foi uma minuta de Memorando de entendimentos e acordo operacional a ser apreciado pelos secretariados das organizações.

---

<sup>28</sup> O Tratado de Lagos, que estabeleceu a CEDEAO, foi assinado em maio de 1975 com o objetivo de promover o comércio regional, a cooperação e o desenvolvimento na região. Os Estados membros são: o Benim, o Burquina Faso, Cabo Verde, a Costa do Marfim, a Gâmbia, o Gana, a Guiné, a Guiné-Bissau, a Libéria, o Mali, o Níger, a Nigéria, o Senegal, a Serra Leoa e o Togo.

<sup>29</sup> A CEEAC tornou-se operacional em 1985 e seus objetivos são promover a cooperação e o desenvolvimento autosustentável, com particular ênfase na estabilidade econômica e melhoria da qualidade de vida. Os onze países membros são Burundi, Camarões, República Centro-Africana, Chade, Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Ruanda, São Tomé e Príncipe, República Democrática do Congo e Angola

#### **4.4.3. A Organização Marítima da África Central e Ocidental (MOWCA)**

A MOWCA, organização citada nas Resoluções do CSNU para o GG, também elabora políticas e iniciativas para promover a segurança marítima. Em 31 de julho de 2008, 14 Estados-membros assinaram um memorando de entendimentos implementando uma rede de guarda costeira regional. A Organização também está trabalhando para estabelecer uma associação entre as Organizações marítimas regionais, com vistas a promover o compartilhamento de informações (BAKER, 2011).

Parceiros internacionais como a IMO, EUA, França, Canadá e Reino Unido tem prestado apoio financeiro para os projetos da MOWCA que incluem entre outros a criação de um Centro de Comunicações, a criação de três academias marítimas e o desenvolvimento de um Banco para o desenvolvimento marítimo regional (BAKER, 2011, p. 50).

Apesar de ainda ter suas ações limitadas a uma formalização de intenções dos Estados-membros, a MOWCA é uma potencial líder para as questões marítimas da costa atlântica da África (BAKER, 2011, p. 50). Esta avaliação é pertinente uma vez que a MOWCA congrega os Estados pertencentes à CEDEAO e à CEEAC.

#### **4.4.4 União Africana**

Os Estados membros da UA evoluíram suas políticas em relação ao mar e decidiram, durante a 13ª Sessão Ordinária da Conferência da UA, criar uma estratégia para melhorar as normas de segurança e proteção marítima africana, bem como desenvolver a economia marítima africana para a criação de mais riqueza dos seus mares e oceanos, garantindo o bem-estar ao povo africano (UNIÃO AFRICANA, 2012).

Nesse contexto, sob a coordenação da UA e apoio de vários Estados e várias organizações surge, em 2012, a Estratégia Marítima da África 2050, que consiste em planos de longo prazo abrangentes e coerentes com múltiplas ações, que permitem alcançar os objetivos da UA para melhorar viabilidade marítima para uma África próspera. Essa estratégia elenca várias ameaças como a insegurança marítima na África (UNIÃO AFRICANA, 2012).

#### 4.4.5 Cúpula sobre Proteção Marítima e Segurança no Golfo da Guiné

A Estratégia Marítima da África 2050 estabelece como uma das suas ações estratégicas a ativação dos Centros Marítimos Regionais Operacionais. Assim, entre os dias 24 e 25 de junho de 2013, chefes de Estado e Governo da CEDEAO, CEEAC e da CGG reuniram-se em Yaoundé, capital dos Camarões, para discutir documentos estratégicos em resposta às atividades ilegais no GG. A Cúpula de Yaoundé, como ficou conhecida a referida reunião, demonstrou o comprometimento dos líderes africanos em resolver os problemas atinentes à segurança marítima que atingem suas populações. A Cúpula emitiu três documentos: a Declaração de Chefes de Estados e Governos da África Central e Ocidental sobre a proteção e segurança em seu domínio marítimo comum; o Memorando de entendimento entre CEDEAO, CEEAC e a CGG sobre Proteção e Segurança Marítima na África Central e Ocidental; e, por fim, o Código de conduta para repressão da pirataria, roubo armado contra navios e atividades ilícitas na África Central e Ocidental (INTERNATIONAL PEACE INSTITUTE, 2014)

A Declaração realça a necessidade de seus signatários envidarem esforços juntos na promoção da paz, da segurança e da estabilidade na área marítima ocidental e central da África, por meio da mobilização de recursos operativos adequados. Além disso, é frisado o dever da CEDEAO, CEEAC e da CGG em realizar atividades direcionadas para a cooperação entre seus membros. Já o Memorando tem como propósito facilitar a coordenação e execução de atividades conjuntas, a partilha de experiências e informações, a harmonização das leis sobre pirataria e outras atividades ilegais, além de prever o estabelecimento de um centro de coordenação inter-regional para a implementação de uma estratégia regional para a segurança marítima (ZUCATTO; BAPTISTA, 2014).

Por fim, assinado em 25 de junho de 2013, o Código de Conduta<sup>30</sup> tem como objetivo garantir a plena cooperação no combate do crime transnacional organizado no domínio marítimo, tais como terrorismo marítimo, pesca ilegal, pirataria, entre outros. Assim, este Código incentiva a partilha e a comunicação de informações entre os Estados, a ação de

---

<sup>30</sup> Os países signatários do código são: Angola, Benim, Burkina Faso, Burundi, Camarões, Cabo Verde, República Centro-Africana, Chade, Congo, República Democrática do Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo.

medidas de repressão a pessoas suspeitas em atividades ilegais no mar e a repatriação de marinheiros vítimas de criminalidades marítimas (ZUCATTO; BAPTISTA, 2014).

Em termos de ações concretas, os 3 documentos emitidos na Cúpula de Yaoundé inspiraram o desenvolvimento da Arquitetura Yaoundé, que compreende o Centro de Coordenação Inter-regional (ICC), a estrutura de coordenação e troca de informações que liga o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central (CRESMAC) e o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental (CRESMAO). A zona costeira está dividida em 5 zonas marítimas operacionais onde as atividades são coordenadas por cinco Centros de Coordenação Marítima Multinacionais (MMCC), conforme exibido na Figura 5.

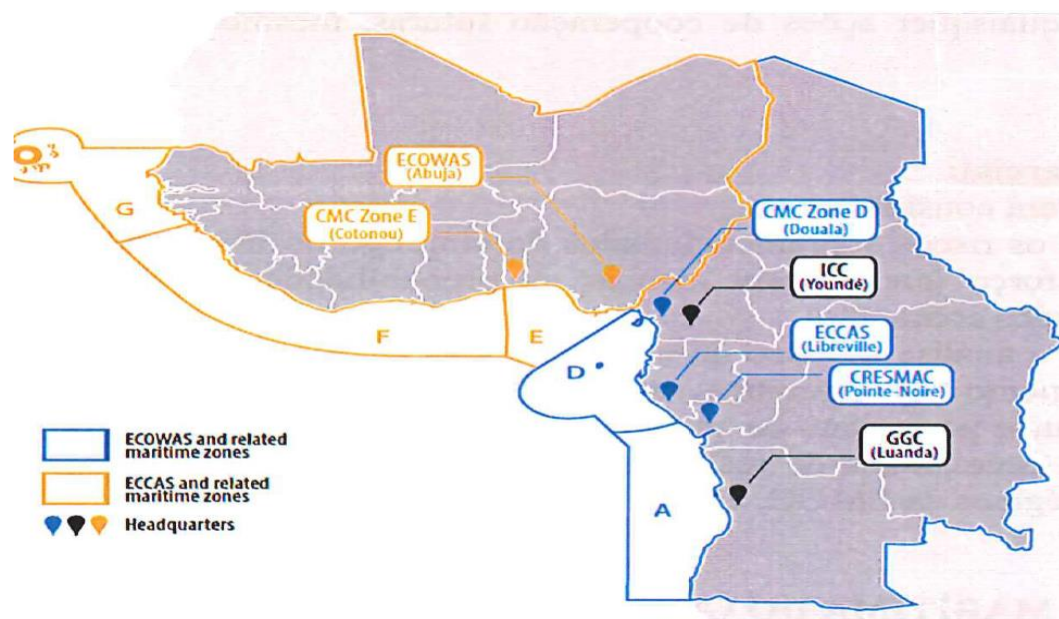


Figura 5: Arquitetura de Yaoundé  
Fonte: Marinha do Brasil, 2021.

A Arquitetura Yaoundé envolve a participação das estruturas nacionais dos países do GG que atuam no mar ou que fiscalizam as atividades nele conduzidas, como as polícias marítimas, alfândegas, autoridades fiscalizadoras da pesca e proteção ambiental, bem como suas marinhas e guardas costeiras nacionais.

#### 4.5 As iniciativas de atores externos para a segurança marítima no Golfo da Guiné

A diversidade de recursos naturais do GG, aliada à conjuntura anteriormente descrita, tem despertado o interesse internacional na região, bem como deslocado Forças Navais e Terrestres para cooperarem com os países costeiros para a BOM.

Serão verificadas as medidas adotadas pelos principais Estados do sistema internacional, que estão a atuar no combate à pirataria no GG.

#### 4.5.1. Estados Unidos da América

Os EUA têm contribuído com a capacitação, o treinamento e o desenvolvimento de Maritime Domain Awareness<sup>31</sup> das marinhas da região por meio dos programas AfricaPartnershipStation (APS), que visa o desenvolvimento das capacidades dos Estadosafricanos parceiros em efetivamente proporcionarem a sua segurança marítima e AfricaMaritime Law EnforcementPartnership (AMLEP), enviando meios navais, aeronavais e fuzileiros navais, para realizarem operações conjuntas com os países do GG (AFRICOM, 2022).

Além disso, foram cedidos alguns meios navais para países do GG, como parte do APS, além do *The Regional MaritimeAwarenessCapability* (RMAC). O RMAC é um sistema de vigilância costeira que usa radares e sensores terrestres para identificar automaticamente embarcações, aumentando a conscientização sobre o tráfego marítimo. O projeto é coordenado pelo Departamento de Defesa dos EUA e pelo Departamento de Estado. O sistema RMAC está integrado ao *MaritimeSafetyand Security Information System*, um banco de dados global para rastrear navios em todo o mundo. Na África Ocidental, está presente em São Tomé e Príncipe, Nigéria, Gabão, Togo, Benin, Costa do Marfim e Serra Leoa. (AFRICOM, 2022).

Por meio do AFRICOM, foram coordenadas 11 edições de exercícios navais denominados “Obangame Express”. No último evento, em março de 2022, participaram marinhas de 32 nacionalidades diferentes. Embaixadores de vários países do GG afirmam que este exercício naval tem contribuído sobremaneira para a segurança marítima na costa oeste da África (USNAVY, 2022).

Em 2021, os Estados Unidos e o Brasil conduziram o Exercício GUINEX-I, de agosto a setembro, na região do GG, que teve a participação de algumas marinhas dos países limítrofes, cujo principal objetivo é fortalecer as relações e aumentar, de forma recíproca, as

---

<sup>31</sup> A IMO define em seu Manual de Busca e Salvamento o conceito de Maritime Domain Awareness como “efetiva percepção de qualquer atividade associada com o ambiente marítimo que possa impactar na segurança, na economia ou no ambiente.



capacidades de segurança marítima dos países da África Ocidental e contribuir com a manutenção das LCM naquela região (US NAVY, 2021).

Durante o governo do Presidente Donald Trump (2017-2021), pode-se observar uma diminuição das atividades estadunidenses no continente africano, em função da prioridade atribuída ao oriente. Contudo, no governo Joe Biden (2021 - ), há uma forte tendência à retomada do crescimento das atividades na África, mais especificamente no GG, em virtude do petróleo e gás.

#### **4.5.2. China**

A China tem participado ativamente no combate à pirataria no Golfo de Aden, mas não tem enviado meios militares para combater à pirataria no GG, em virtude dos ganhos políticos não justificarem os gastos econômicos atinentes às operações numa área muito afastada de suas bases (ERICKSON e STRANGE, 2013).

A China tem contribuído de forma peculiar, assegurando laços permanentes com os países do GG, por meio de financiamento e execução de obras de infraestrutura. Em relação à segurança marítima, tem fornecido meios de patrulha marítima e de busca e salvamento a custos bem reduzidos, além de formação e treinamento para as tripulações.

Negociações estão em andamento entre a China e a Guiné Equatorial para que o porto localizado na cidade de Bata, que foi ampliado e reformado entre 2008 e 2014, com recursos chineses, possa ser a primeira base naval chinesa no Atlântico (A REFERÊNCIA, 2021). Caso esse fato ocorra, navios de guerra da China poderão contribuir diretamente para o combate à pirataria no GG.

#### **4.5.3. França**

O governo francês, em colaboração com os EUA, criou um projeto denominado Apoio para a Segurança Marítima no Golfo da Guiné (ASECMAR) para ajudar a combater crimes marítimos na África Ocidental. O projeto está previsto para treinar os administradores navais sobre as leis marítimas e para compartilhar informações sobre o crime marítimo na região do GG.

O projeto ASECMAR é financiado pelo governo francês e tutelado pela Direção de Segurança e de Defesa no âmbito do Ministério dos Negócios Estrangeiros francês. O projeto, desde a sua criação em 2013, tem treinado seiscentos e doze pessoas dos seguintes países: Angola, Benin, Camerão, Congo Braille, Gabão, Gana, Guiné, Guiné Equatorial, Libéria e Nigéria (CITIFMONLINE, 2015).

Desde 1990, a França mantém uma missão naval permanente no GG, denominada “OperationCorymbe”, a qual atua em apoio a forças terrestres francesas sediadas no Gabão e no Senegal, de maneira a contribuir para a proteção dos seus interesses na região. Esta operação possibilita a realização de intervenções militares em crises, a partir do mar, desde a fronteira sul do Senegal até a fronteira norte de Angola, como a intervenção ocorrida na Costa do Marfim, após seu período eleitoral de 2011. Outra tarefa atribuída a esta missão é a de manter a capacidade de evacuação de nacionais, o que foi efetivamente executado em 1997, em Serra Leoa, em 1999, na Guiné-Bissau, e em 2003, na Libéria. Os navios designados para a missão também ajudam no desenvolvimento das capacidades dos Estados costeiros por meio de encontros bilaterais e adestramentos conjuntos (FRANÇA, 2015).

Desde a Cúpula de Yaounde (2013), a Marinha Francesa planejou de três a quatro exercícios marítimos regionais por ano, bem como um grande exercício anual chamado de Grand African Nemo. Entre 2 e 7 de novembro de 2021, 19 países africanos e 10 países estrangeiros participaram deste exercício. Ao todo, 40 embarcações e seis aeronaves foram mobilizadas para melhorar a segurança marítima na região (NAVALPOST, 2021).

Segundo Gerard Araud, representante da França no CSNU (2014-2019), por ocasião do encontro que resultou na 2ª Resolução (2039) para o GG, os navios da Marinha da França aproveitam suas passagens pela região para conduzir treinamentos das forças de segurança marítima dos Estados costeiros. Seu país ainda apoiou, em 2011, a construção da nova Escola Naval da Guiné Equatorial, financiou uma missão da CEDEAO para implementação de infraestruturas marítimas, além de outras iniciativas desenvolvidas a nível da UE<sup>32</sup>.

#### **4.5.4. União Europeia**

---

<sup>32</sup> Declaração disponível em: <http://www.franceonu.org/19-October-2011-Security-Council>. Acesso em 19Abr. 2022.

Em junho de 2014, o Conselho Europeu adotou uma estratégia de segurança marítima para o domínio marítimo em geral que foi revisada em 2018, a fim de proporcionar um quadro comum às autoridades competentes nacionais e europeias que lhes permita assegurar o desenvolvimento coerente das suas políticas específicas e dar uma resposta europeia às ameaças e riscos marítimos. A estratégia de segurança marítima da UE tem os seguintes objetivos principais: identificar e articular os principais interesses estratégicos marítimos da EU; identificar e articular ameaças marítimas, desafios e riscos para os interesses estratégicos marítimos da UE; e organizar a resposta, ou seja, estabelecer objetivos políticos comuns, princípios comuns e áreas de apoio comum enquanto elemento central do quadro estratégico comum, a fim de garantir a coerência das várias e variadas políticas e estratégias marítimas setoriais. Inclui, como ameaças, a criminalidade organizada, como a pirataria marítima e o roubo armado no mar. (CONSELHO EUROPEU, 2018).

Os princípios consagrados e os objetivos identificados na citada estratégia deverão ser integrados na execução das atuais e futuras estratégias regionais da UE, como as atinentes ao Chifre de África e ao GG (CONSELHO EUROPEU, 2018).

Assim, a UE exorta que as Forças Armadas dos Estados-membros devem ter um desempenho estratégico no mar a nível mundial, de modo que possam contribuir para toda a gama de responsabilidades marítimas. É necessário que a sua presença contínua suporte a liberdade de navegação e contribua para a BOM através da dissuasão, da prevenção e de ações contra as atividades ilícitas no domínio marítimo mundial.

O Programa *The Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme* (CRIMGO) iniciado em 2013 e finalizado em 2016, apoiou os governos da África Central e Ocidental a impulsionar a segurança das principais LCM do comércio internacional no GG, por meio de capacitação de marinhas e guardas-costeiras, estabelecendo uma rede de inteligência compartilhada entre os Estados e agências da região, desenvolvendo a interoperabilidade entre as instituições estatais, incluindo a tipificação criminal e a aplicação da lei. A UE destinou 4,5 milhões de euros para este programa, a fim de favorecer sete países da região, sendo que cinco deles pertencem à CGG: Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria e São Tomé e Príncipe (TAULOIS, 2013). O CRIMGO também desempenhou um papel crucial na criação do Centro de Coordenação Inter-regional (ICC), e por isso ajudou a reforçar a arquitetura Yaoundé e preparou o caminho para a implementação de outro projeto no Golfo da Guiné: O GoGIN.

Lançada em dezembro de 2016 pela UE, a *GulfofGuineaInterregional Network* (GoGIN) tem como objetivo melhorar a segurança e a segurança marítima no Golfo da Guiné, apoiando o estabelecimento de uma rede regional eficaz e tecnicamente eficiente de partilha de informações. O Projeto é gerido pela empresa Expertise France e foram gastos, até novembro de 2021, o valor total de 9.162.000 Euros. Abrange os 19 países costeiros, do Senegal a Angola, e trabalha em estreita colaboração com as três organizações regionais (ECCAS, CEDEAO, CGG), os três centros transnacionais (CRESMAO, CRESMAC e ICC), os cinco centros de coordenação multinacionais, constituindo a arquitetura de Yaoundé. O principal instrumento desenvolvido pela GoGIN para alcançar seu objetivo é o YARIS, a plataforma regional de partilha de informação da Arquitetura de Yaoundé. Em 2022, por ocasião do exercício Grand African NEMO, o sistema YARIS será utilizado pelos Estados participantes (GoGIN, 2022).

## 5 O BRASIL E O GOLFO DA GUINÉ

Na medida em que o oceano Atlântico Sul faz parte do entorno estratégico brasileiro, as questões relacionadas à segurança marítima no GG estão diretamente relacionadas aos interesses do país, tornando-se necessário que o Brasil, país que desenvolve cooperação com os Estados africanos, identifique quais ações deva adotar em relação ao assunto.

Neste capítulo, são analisados os interesses brasileiros no GG e uma análise das ações que a MB executa para contribuir com estes interesses.

### 5.1 As Relações Brasil - África

O Brasil busca contribuir para a multipolaridade de poder no sistema internacional, característica que confere um maior equilíbrio nos processos decisórios nos fóruns globais, permitindo o surgimento de novos centros de poder (AMORIM, 2022). Criam-se assim maiores oportunidades de projeção internacional para países como o Brasil, que tem características para assumir uma liderança sobre os países do seu entorno estratégico, que inclui países africanos.

Durante o mandato do presidente Jair Bolsonaro (2019 - ), as relações entre Brasil e África não tiveram avanços diplomáticos consistentes. Em 2019, havia um temor de que essas relações diminuíssem e ficassem mais afastadas diante de uma política externa que não indicava alinhamento com o movimento Sul-Sul<sup>33</sup>, surgindo a preocupação de que as relações internacionais entre Brasil e África retrocedessem para algo similar aos anos de 1990, quando o foco brasileiro era a aproximação com países do norte global, excluindo-se as relações com Estados menos expressivos, como aqueles pertencentes ao continente africano (FRANCISCO, 2020).

---

<sup>33</sup>O início do movimento político Sul-Sul ocorreu durante a Guerra Fria, quando os países do Sul, descontentes com as disputas dos países do Norte, começaram a se aproximar. Não se identificavam necessariamente com as disputas de Capitalismo x Socialismo, e buscavam afirmar independência face aos processos de descolonização, bem como processos de desenvolvimento que correspondessem às próprias realidades. Identificados assim como “Terceiro Mundo” (termo substituído na atualidade por “Sul Global”), o movimento da Cooperação Sul-Sul se iniciou a partir de um sentimento de solidariedade entre os povos do sul (Disponível em: <https://www.politize.com.br/cooperacao-sul-sul-para-o-desenvolvimento-independencia-ou-complementariedade/>).

O número de embaixadas brasileiras na África subiu de 17, em 2002, para 37, em 2011. No mesmo período, 17 novas embaixadas de Estados africanos foram abertas em Brasília. Durante o governo do Presidente Jair Bolsonaro, reduziu-se, em 2020, o número de embaixadas para 34. Atualmente, existem 46 embaixadas de países africanos no Brasil (MRE, 2022).

A aproximação do Brasil com o continente africano surgiu em um momento pós-Segunda Guerra Mundial (1939 - 1945) e se fortaleceu com o processo de descolonização desses Estados, dando uma chance de planejar uma nova agenda para a África (NUNES; ROSARIO, 2022).

A primeira diminuição da ênfase na política africana e o avanço da política seletiva, que consistia focar apenas na África do Sul, pode ser explicado a partir do programa de modernização liberal implementado no governo do Presidente Fernando Collor de Mello (1990-1992), que visava reforçar os laços com o Primeiro Mundo e se voltar para a América Latina e o Mercosul (FRANCISCO, 2020).

Durante o governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), a visão de desenvolvimento foi substituída por uma ideia neoliberal, que considerava a aproximação com o Terceiro Mundo obsoleta. A África não estava entre as prioridades do governo e apenas alguns países eram mencionados e recebiam algum tipo de importância (FRANCISCO, 2020).

Com a chegada de Luis Inácio da Silva (Lula) à Presidência da República, em 2003, a política brasileira para a África recuperou seu lugar. O objetivo era contribuir para a diversificação das relações exteriores do Brasil como parte de uma estratégia que procurava potencializar seu protagonismo internacional. O Brasil procurava se projetar, mas essa projeção dependeria também da aproximação com países que não tinham individualmente grande força, mas quando se coloca todos juntos, a base de apoio se torna relevante, sobretudo nos fóruns internacionais como o CSNU (NUNES; ROSARIO, 2022).

Durante o governo do Presidente Lula (2003 - 2010), ocorreu também a intensificação da cooperação com a África no campo da segurança e defesa<sup>34</sup>. Neste período, ocorreu um significativo aporte de recursos financeiros do governo brasileiro para o incremento das forças armadas de países africanos. Justificando estes investimentos, em

---

<sup>34</sup> Neste período, foram assinados Acordos de Cooperação em Defesa com a África do Sul, Angola, Moçambique, Namíbia, Guiné Equatorial, Nigéria e Senegal.

março de 2012, o Ministro da Defesa do Brasil, o Embaixador Celso Amorim (2012, p. 8), afirmou que “a contribuição que o Brasil puder dar à reforma do exército da Guiné-Bissau não é só importante para a estabilidade daquele país, mas também para a nossa própria segurança”.

A partir do governo da Presidente Dilma Rousseff (2011-2016), o processo de colaboração com África vai se deteriorando e isso se intensifica após Michel Temer assumir a Presidência (2016 – 2018). A Política Externa brasileira, comandada por Temer, preconizava que o ideal era reduzir a relação do Brasil com África. Basicamente, era manter algumas cooperações e programas que já tinham cerca de 30 anos, que envolviam, principalmente, intercâmbio com as Forças Armadas brasileiras (FRANCISCO, 2020).

Em 1994, o Brasil já havia tornado oficial a sua aspiração por um assento permanente no CSNU, sob o argumento de conferir maior legitimidade e efetividade àquele organismo. Desde então, o Brasil intensificou a sua atuação em operações de paz sob a égide da ONU e, a partir de 1999, houve uma mudança significativa na postura tradicional brasileira, quando o país passou a participar em missões de caráter coercitivo<sup>35</sup>(LIMA, 2010). O Brasil esteve presente em diversos países africanos, como Moçambique, Angola, Congo entre outros, realizando este tipo de operação. Esta mudança representou um maior compromisso do Brasil nas questões de segurança coletiva.

Outro interesse que motiva a cooperação em segurança é a proteção dos cidadãos brasileiros residentes no exterior, bem como a proteção dos investimentos de empresas nacionais (NUNES; ROSARIO, 2022).

Na África, tais investimentos, que foram concentrados nas áreas de infraestrutura, energia e mineração, tiveram início na década de 1980 e, em 2009, os programas de estímulo às empresas brasileiras que atuam na África desembolsaram US\$360,5 milhões. Em 2011, as principais empresas que atuavam no continente, em termos de volume e de vendas, eram: Andrade Gutierrez, Camargo Correa, Odebrecht, Queiroz Galvão, Vale e Petrobras (BORGES, 2013). Contudo, atualmente, foram feitas pesquisas em cada uma dessas empresas e constatou-se que apenas a Odebrecht e Vale ainda possuem atividades na África.

De acordo com o secretário de Negociações Bilaterais no Oriente Médio, Europa e África do Ministério das Relações Exteriores (MRE), Kenneth Félix Haczynski da Nóbrega, as

---

<sup>35</sup> Em 1999, o Brasil enviou tropas das suas Forças Armadas ao Timor Leste, para integrarem a Força Multinacional da ONU, com o objetivo de restaurar a paz e a segurança naquele país.

relações brasileiras com o continente Africano se caracterizam por uma continuidade e por uma agenda positiva. O potencial econômico do continente foi apontado como um dos pontos fortes:

São relações alicerçadas, não só por uma história e cultura compartilhadas, assim como um diálogo diferenciado entre parceiros que possuem referências comuns e isso faz uma diferença. O pilar econômico desponta como o mais promissor e dinâmico, nas nossas relações com a África. É um continente que cresceu entre 2009 e 2019, uma média de 4% ao ano, com picos de 7% ao ano, taxas superiores à média mundial. O rápido crescimento populacional e a acelerada taxa de urbanização geram oportunidade de comércio e de investimentos ainda não aproveitados pelo Brasil em sua plenitude(NÓBREGA, 2021).

Apesar das considerações supracitadas, nos últimos anos o Brasil vem perdendo mercado junto a importantes países da África, como Nigéria e Angola, em termos de comércio exterior. Esse espaço de mercado tem sido cada vez mais preenchido pela China, que há mais de dez anos se fixa como o grande parceiro comercial da maioria dos países africanos (FRANCISCO, 2020).

No ano de 2019, as exportações brasileiras para o continente africano atingiram a marca de US\$ 7,5 bilhões exportados. Nos últimos 10 anos, as exportações para a África nunca haviam chegado a um valor tão baixo e isso acaba preocupando empresários brasileiros (FAZCOMEX, 2021).

As empresas brasileiras, que buscam mercado nos países africanos, têm atuado sem muita intervenção do governo brasileiro, sendo um fator de fraqueza nas negociações ao se comparar com as empresas chinesas, que possuem apoio de seu governo, inclusive com financiamento para aquisição de produtos e serviços.

A cooperação internacional do Brasil e a sua contribuição na luta contra as ameaças ao harmonioso funcionamento do sistema marítimo africano deve ser pautada por seus interesses nacionais, entre os quais se destaca o desejo por um maior poder decisório nos fóruns mundiais. Nesse contexto, o apoio dos Estados africanos às aspirações do Brasil por um assento permanente do CSNU é um interesse evidente, contudo as relações com os países africanos deixaram de ser prioridade para a Política Externa do Brasil.

A maioria dos países da África, em especial do GG, tornou-se independente dos seus colonizadores no século XX, tornando-se Estados consolidados há pouco tempo, quando se compara com países de outros continentes. Assim, é possível observar que ainda não há uma tendência clara para qual alinhamento político esses novos Estados seguirão.



Dessa forma, conclui-se que a Política Externa brasileira deveria voltar a atribuir maior prioridade aos países africanos, a fim de garantir um maior apoio para o aumento do seu protagonismo em fóruns mundiais, bem como apoiar as empresas brasileiras que buscam novos mercados no continente africano, favorecendo as exportações brasileiras e, conseqüentemente, a sua economia.

## **5.2 O Brasil e a Segurança Marítima no Atlântico Sul**

A importância estratégica do Atlântico Sul para o Brasil se caracteriza por ser uma via de transporte essencial para seu comércio exterior, fonte de riquezas, especialmente na exploração do petróleo, elemento fundamental para a sua defesa e segurança energética. Além disso, é uma importante via para a projeção internacional brasileira, como veículo de integração regional e de projeção de poder (SOUZA; MONTEIRO, 2021). Assim, torna-se importante, para o Brasil, a manutenção da BOM no Oceano Atlântico Sul, mesmo em áreas de menor interesse, para assegurar que a insegurança marítima não evolua para as áreas consideradas vitais.

A segurança dos espaços marítimos do Brasil decorrerá da propagação de sua influência e da presença do Poder Naval brasileiro pelo Atlântico Sul e suas adjacências, asquais abrangem o contexto estratégico brasileiro (MONTEIRO, 2010). A costa ocidental da África, englobando o GG, na outra margem do Oceano Atlântico, está inserida nesse contexto.

Por essa razão, o Ministro da Defesa Celso Amorim, na aula magna da Escola Superior de Guerra, ocorrida em março de 2012, afirmou que o contexto geopolítico imediato do Brasil é constituído pela América do Sul e pelo Atlântico Sul, chegando à costa ocidental da África, devendo-se construir com essas regiões um verdadeiro cinturão de boa vontade, que garanta a segurança brasileira e permita prosseguir sem embaraços no caminho do desenvolvimento (AMORIM, 2012).

Nessa declaração estava implícito o entendimento pela Política Externa do Brasil da conexão entre segurança e desenvolvimento. A delimitação do contexto geopolítico citada tem fundamento na PND, a qual inclui os países africanos limieiros ao Atlântico Sul no contexto estratégico do Brasil, e prioriza o aprofundamento dos laços de cooperação com estes países como forma de redução das possibilidades de conflito.

O Almirante de Esquadra Renato Rodrigues de Aguiar Freire, Chefe do Estado-Maior da Armada da MB (2021 - ), declarou, durante a aula inaugural dos cursos da Escola de Guerra Naval, ministrada em 2022, que

A segurança marítima do Atlântico Sul está entre as principais preocupações do Brasil, pois nele está a sobrevivência e a prosperidade do país. Pelo mar, neutralizamos vulnerabilidades estratégicas que poderiam ter impacto, inclusive, na nossa segurança e obtemos recursos necessários para alavancar o desenvolvimento nacional em benefício de toda sociedade brasileira (FREIRE, 2022).

Em que pese a política externa brasileira ter reduzido sua prioridade na África nestes últimos 10 anos, a importância estratégica do Atlântico Sul permanece alta e, evidentemente, é um estímulo para ações de aproximação e cooperação na busca de soluções para problemas comuns com os países africanos limítrofes a este oceano.

Nesse sentido, cabe mencionar o interesse brasileiro em revigorar a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). Tal Zona foi estabelecida em 1986 pela Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas, a partir de iniciativa brasileira e é integrada por 24 países<sup>36</sup> da costa atlântica da África e da América do Sul, bem como os insulares. O principal objetivo da Resolução foi a promoção da paz entre os povos da região do Atlântico Sul, a qual deveria estar livre de armas nucleares, tendo a cooperação como instrumento para atingir este fim.

Com o fim da Guerra Fria e das principais motivações que deram origem à ZOPACAS, houve uma perda de interesse por parte de seus Estados-membros, fato agravado pela inexistência de uma estrutura institucional (PENHA, 2010).

Em junho de 2007, foi realizada, em Luanda, a VI Reunião de Ministros da ZOPACAS, com a presença de representantes dos seus 24 Estados-Membros. Esta Reunião representou uma iniciativa de Angola para a revitalização da entidade. Essa iniciativa ocorreu em um contexto em que o Atlântico Sul ampliou sua importância estratégica devido à ampliação do potencial de exploração de petróleo e gás natural, o que atraiu a atenção de potências extrarregionais, como também, o aumento do crime transnacional organizado principalmente na costa africana (RIZZI; BUENO, 2021).

A VII Reunião Ministerial da ZOPACAS ocorreu em Montevideu, nos dias 15 e 16 janeiro de 2013, na qual estiveram presentes 21 Estados-membros (Guiné-Bissau, São Tomé

---

<sup>36</sup>África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai.

e Príncipe e Serra Leoa não participaram). Na ocasião, foram adotados a Declaração de Montevideu, que reforçou os princípios e propósitos da ZOPACAS e apresentou questões que conversam com os objetivos centrais, reforçando a governança global, o desarmamento ao nível de todas as armas de destruição em massa, a paz e a segurança, a questão das Malvinas, com o aumento da presença militar britânica, a defesa e seu desenvolvimento, em termos econômicos e financeiros, o desenvolvimento sustentável e as mudanças climáticas, os oceanos e recursos marinhos e os crimes transnacionais (RIZZI; BUENO, 2021).

Em 2020, a MB realizou um simpósio, por meio de videoconferência, sobre as atividades da ZOPACAS e suas possíveis atuações para o desenvolvimento econômico e a segurança marítima no Atlântico Sul. Participaram do evento 536 pessoas de 25 diferentes países (BRASIL, 2020). Em 2021, a MB realizou outro simpósio, também por meio virtual, cujo propósito era fomentar a cooperação marítima dos países da região do Atlântico Sul em relação à solução de problemas comuns e à criação de oportunidades e iniciativas que possam contribuir para o desenvolvimento regional (BRASIL, 2021).

Há autores das áreas de política externa e de defesa do Brasil, como o Embaixador Fernando Simas Magalhães<sup>37</sup>, Secretário-Geral das Relações Exteriores do Brasil (2021 - ), que expressam concordância sobre a relevância da ZOPACAS para o país. Os principais argumentos positivos apresentados citam o papel geoestratégico da região do Atlântico Sul no sistema mundial e da necessidade de entendimento entre os Estados ribeirinhos, em termos de aproximação, cooperação e estabilidade política. Paralelamente, utilizam-se da análise de que a ZOPACAS é um fórum de harmonização para a manutenção da região como uma zona pacífica, embora incipiente ainda, mas com potencialidades evidentes. Outros autores, como Alessandro Eugenio Pereira e Douglas Henrique Novelli (2020)<sup>38</sup>, compreendem a importância da ZOPACAS, mas contrariam tal posicionamento, questionando a sua efetividade, que embora com mais de trinta anos de existência não conseguiu avançar na sua institucionalização, e essa seria sua principal deficiência e problema de origem. A falta de ações consolidadas concretamente, o baixo investimento dos países na articulação e as próprias diversidades dos países em estabelecer uma pauta comum e o estágio letárgico atual seriam consequências de uma estrutura institucional inexistente (RIZZI; BUENO, 2021).

---

<sup>37</sup> Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=eHoNa\\_x3Rdg](https://www.youtube.com/watch?v=eHoNa_x3Rdg). Acesso em 13Jul2022.

<sup>38</sup> Disponível em: <https://www.cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/view/976/772>. Acesso em 13Jul2022.

Verifica-se o interesse do Estado brasileiro em manter o Atlântico Sul como uma zona de paz e com as LCM de interesse livres de ameaças, tendo na ZOPACAS uma iniciativa de origem regional passível de desenvolvimento de projetos relacionados à segurança marítima. Conforme citado no capítulo anterior, observa-se que organizações internacionais e importantes potências mundiais agregam os esforços para a implantação das ações contidas nas estratégias voltadas à segurança marítima na África, mais especificamente para o GG. Dessarte, a ideia de que a ZOPACAS atue como entidade coordenadora ou mesmo líder de uma estratégia para a segurança marítima no Atlântico Sul não parece auspiciosa. No entanto, esta análise não afasta a possibilidade de cooperação, o que atenderia às demandas exaradas nas Resoluções do CSNU para o GG e na Estratégia 2050, que incentivam o apoio da comunidade internacional. Portanto, a cooperação para a segurança marítima do Atlântico Sul, no âmbito da ZOPACAS, ainda que limitada, é exequível e contribui para o interesse do Estado brasileiro em revigorar esta iniciativa.

Outra linha de ação do Brasil para o incremento da segurança marítima no Atlântico Sul pode se concretizar através da cooperação entre os Estados-membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)<sup>39</sup>. Nesse sentido, a Estratégia Nacional de Defesa (END)<sup>40</sup> estabelece que o Ministério da Defesa e as Forças Armadas devem intensificar as parcerias estratégicas e o intercâmbio militar com as nações amigas do contexto estratégico brasileiro, mencionando especificamente os Estados da CPLP (BRASIL, 2020).

Como membro da CPLP, Portugal está presente em São Tomé e Príncipe para contribuir com a capacitação de sua Guarda Costeira, mantendo, naquele país, o Navio-Patrolha Zaire desde 2018, que também visa a reforçar a vigilância e a fiscalização dos espaços marítimos do GG (SILVA RIBEIRO, 2021). Uma parceria entre Brasil e Portugal, utilizando o fórum da CPLP, seria uma oportunidade para ambos os países aumentarem sua área de influência no cenário internacional. Na opinião do autor deste trabalho, esses dois países possuem um Poder Naval consolidado e crível e já estão atuando no GG em prol da segurança marítima. A referida parceria poderia ser bem aceita pelos países do GG e por organismos internacionais, mas ainda carece de um estudo mais profundo.

---

<sup>39</sup> A CPLP é formada por 8 Países: Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor Leste.

<sup>40</sup> A Estratégia Nacional de Defesa é um documento que trata da reorganização e reorientação das Forças Armadas, da organização da Base Industrial de Defesa e da política de composição dos efetivos da Marinha, do Exército e da Força Aérea.

A pirataria e os demais crimes marítimos que acometem a região do GG ainda não causaram danos diretos a bens ou cidadãos do Brasil. Não há registros de ataques a navios de bandeira brasileira naquela região (FREIRE, 2022). No entanto, mesmo com a queda atual do comércio do Brasil com os países africanos, há um fluxo comercial considerável nas LCM que ligam o Brasil e os Estados do GG, expondo um maior número de navios e cargas brasileiras à ameaça da pirataria. Esta ameaça, mesmo sem ter atingido diretamente pessoas ou bens brasileiros, até o momento, pode gerar prejuízos econômicos ao Brasil devido à elevação dos custos de transporte marítimo.

Outra preocupação, porém uma possibilidade mais remota, devido às grandes distâncias envolvidas, é a propagação dos ataques a outras rotas marítimas, como a Rota do Cabo, o que afetaria em maior gravidade os interesses comerciais brasileiros, pois, segundo dados da Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (SECINT)<sup>41</sup>, esta é a principal rota comercial de exportação e importação do Brasil.

### **5.3 A Presença da Marinha do Brasil no Golfo da Guiné**

A MB já possui um histórico de presença militar em países do GG, por meio do seu Corpo de Fuzileiros Navais, que nos anos de 1995 a 1997, integrou a 3ª edição da United Nations Angola Verification Mission (UNAVEM), com um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais e um Pelotão de Engenharia de Fuzileiros Navais que realizaram a desminagem de cerca de 200 km de estradas e pontes por todo o país. Acrescenta-se a esse efetivo o envio de Observadores Militares da ONU para as missões UNAVEM I, II e III no período de 1992 a 1999 (TAULOIS, 2013).

Com relação ao emprego de navios de guerra no combate à pirataria, o governo brasileiro entende que as operações militares não são permitidas apenas no mar territorial de outros Estados, mas também na sua ZEE. Conforme foi abordado no capítulo 2, o Brasil apoia a teoria da Jurisdição Insinuante do Estado costeiro sobre a ZEE. Dessa forma, as operações militares de navios brasileiros nestas áreas somente seriam possíveis com a autorização do Estado costeiro ou por uma resolução do CSNU.

---

<sup>41</sup>SECINT é responsável pela atuação internacional do Ministério da Economia nos eixos de comércio exterior e investimentos, instituições e organismos econômico-financeiros internacionais e financiamento externo ao desenvolvimento.

Baseado no âmbito da cooperação com os países da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral, a MB, dentre outras participações, esteve presente nos exercícios multinacionais bianuais com as Marinhas da África do Sul, de Angola e da Namíbia. Nesse mesmo sentido, os Navios-Patrolha Oceânicos Amazonas, Apa e Araguari, em seu trânsito para o Brasil após o seu recebimento no Reino Unido, tiveram oportunidade de visitar diversos países da costa oeste africana e cumprir um valioso programa de treinamento voltado para a prevenção e combate aos delitos realizados no mar (SOUSA, 2013).

Segundo informações do Comando de Operações Navais, a MB tem participado, com meios navais, das nove últimas edições do Exercício *Obangame Express* e do primeiro Exercício GUINEX-I, em 2021 (ver item 4.4.1) e dos três últimos Exercícios *Grand African Nemo* (ver item 4.4.3). Contudo, não houve ainda interação de navios da MB com piratas no GG.

Em relação ao Exercício GUINEX-I, a MB foi representada pela Fragata Independência e sua atuação foi muito positiva, conforme exarado pelo Chefe do Estado-Maior da Armada do Brasil:

A atuação da Fragata Independência, respeitando os preceitos da Arquitetura Yaoundé, reverberou positivamente no ambiente internacional, impulsionando o Brasil como ator relevante nas questões relacionadas ao Atlântico Sul. Além disso, evidenciou o comprometimento do Brasil com a comunidade sul-atlântica da África Ocidental. Essas impressões foram constatadas nas falas e discursos de diversas autoridades políticas e diplomáticas que exaltaram a presença brasileira no Golfo da Guiné. Essa iniciativa, aliada às demais ações desenvolvidas pela Marinha no sentido de reforçar o compromisso brasileiro com o desenvolvimento dos países da África Ocidental motivaram a realização de estudos para formular uma proposta de consolidação de uma Estratégia Marítima brasileira para o Golfo da Guiné (FREIRE 2022).

Observa-se, assim, que a MB intenciona evoluir nas suas atividades no GG. A escrituração de uma Estratégia Marítima voltada para o GG é um importante passo para que o Brasil possa realizar ações mais eficientes não só em prol da segurança marítima, mas em apoio às suas ambições no cenário internacional.

Em relação ao combate à pirataria no GG, caso venham a ocorrer interações de meios navais brasileiros com embarcações piratas, as ordens, instruções e regras de engajamento<sup>42</sup> emitidas aos navios devem deixar claras quais ações os Comandantes devem

---

<sup>42</sup>Caracteriza-se por uma série de instruções pré-definidas que orientam o emprego das unidades que se encontram na área de operações, consentindo ou limitando determinados tipos de comportamento, em particular o uso da força, a fim de permitir atingir os objetivos políticos e militares estabelecidos pelas autoridades responsáveis. Dizem respeito à preparação e à forma de condução tática dos combates e

tomar contra atos de pirataria, como, por exemplo, levar os piratas para os seus países de origem, que possuam leis específicas contra os crimes de pirataria, pois, conforme exposto no item 2.4, não há segurança jurídica no Brasil para crimes de pirataria.

Dessa forma, as atividades diretas realizadas pelo Poder Naval brasileiro para o combate à pirataria no GG contribuíram para a dissuasão causada pela sua simples presença. Contudo, a atuação da MB tem contribuído indiretamente para o combate à pirataria, prestando apoio à formação do Poder Naval dos países do GG.

A MB já desenvolve iniciativas de cooperação para formação do Poder Naval dos Estados da costa ocidental da África. Dentre estas, destaca-se a cooperação para a formação da Marinha da Namíbia. A partir de 1994, as Marinhas do Brasil e da Namíbia desenvolveram um intenso relacionamento, voltado à cooperação naval. Desde então, ocorre a formação de militares da Marinha da Namíbia nas escolas de formação da MB, além de ser prestada assistência técnica para o emprego de navios (OZORIO, 2020).

Em setembro de 2011, dois meses após a criação da Academia Naval da Marinha de Guerra de Angola, o Ministro da Defesa de Angola, General Cândido Pereira dos Santos Van-Dumem, propôs ao Ministro da Defesa brasileiro, Celso Amorim, que o Brasil reestruturasse a Marinha de Guerra de Angola, com ênfase na logística, formação de pessoal e saúde, a exemplo do que estava sendo feito na Namíbia (TAULOIS, 2013).

A MB instalou, em 2015, um Núcleo da Missão Naval em São Tomé e Príncipe, que tem como objetivo principal o levantamento das reais necessidades da Guarda Costeira daquele país africano com intuito de elaborar uma proposta de acordo de cooperação em Defesa entre Brasil e São Tomé e Príncipe. Além disso, a representação da MB atua no acompanhamento e apoio das atividades do Grupo de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais, administração de recursos humanos, materiais e patrimoniais e à assessoria ao embaixador em São Tomé e Príncipe (WILTGEN, 2014).

Além de São Tomé e Príncipe, a MB também está presente em Cabo Verde. A cooperação com Cabo Verde, em matéria de defesa, ganhou importância em 1994, com a assinatura do acordo bilateral de cooperação técnico-militar. A partir disso, os dois países começaram várias ações setoriais, que incluía a realização de exercícios militares. Inicialmente, o trabalho estava com foco em ações de formação de militares do país africano,

---

engajamentos, descrevendo ações individuais e coletivas, incluindo as ações defensivas e de pronta resposta. (Glossário da Forças Armadas – MD35-G-01)

oficiais e praças, em escolas das Forças Armadas brasileiras. Essa carência foi identificada como prioritária pelas autoridades cabo-verdianas, devido ao fato de que o país produzia a modernização de suas forças de defesa, especialmente da Guarda Costeira, instituição que cuida da segurança marítima do arquipélago (GUIMARÃES, 2014).

Além da formação de pessoal para o Poder Naval dos países do GG, o Brasil tem a capacidade de construir navios-patrolha de 200 toneladas (classe Grajaú) e 500 toneladas (classe Macaé), que foram projetados por outros países e que já fazem parte do inventário da MB. Recentemente, a MB concluiu e certificou o seu próprio projeto de navio-patrolha de 500 toneladas, podendo construí-los e vendê-los para quaisquer outros países, sem custos de *royalties*<sup>43</sup>(SINAVAL, 2021). Estes navios não possuem complexidade de operação e manutenção e são adequados para combater pirataria e roubo armado a navios.

Um harmônico aparelhamento das marinhas africanas requer aquisições de meios navais sincronizadas com a formação do pessoal que irá empregá-los, de modo que, na ocasião do recebimento de um navio, os tripulantes estejam qualificados tecnicamente a operá-lo, evitando que o meio naval fique ocioso por falta de capacitação de pessoal. Por outro lado, possuir Oficiais e Praças habilitados, mas sem navios para promover o contínuo adestramento trará, no curto prazo, a perda da qualificação das tripulações (TAULOIS, 2013).

Dessa maneira, o contínuo e gradativo desenvolvimento das marinhas, compatibilizando a aquisição de um meio naval com a capacitação dos seus militares que carecem do conhecimento e experiência no mar e precisarão de formação mais ampla torna-se uma oportunidade de modelo de negócios para o Brasil, que envolve as esferas civil e militar.

Importa ressaltar que a MB tem condições de manter meios navais operando na área do GG, a fim de contribuir para a segurança marítima. Obviamente esta decisão deverá ser tomada pelo nível político, baseada nas leis internacionais e brasileiras em vigor, como já aconteceu na Força-Tarefa Marítima (FTM) da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL)<sup>44</sup>, no período de 2011 a 2020. Nesta ocasião, a MB manteve, ininterruptamente, um meio naval (Fragata / Corveta) operando no Mar Mediterrâneo, próximo ao litoral libanês.

---

<sup>43</sup>*Royalties* são uma quantia paga por alguém a um proprietário pelo direito de uso, exploração e comercialização de um bem.

<sup>44</sup> O Brasil liderou a FTM desde 2011. Além do navio brasileiro, a FTM continha 5 outros navios de Bangladesh, Alemanha, Grécia, Indonésia e Turquia. Como o primeiro e único componente naval de Manutenção de Paz da



#### **5.4 O Apoio à Política Externa**

A política externa, no Brasil, é executada pelo Ministério das Relações Exteriores. No entanto, a complexidade dos problemas que ressaltam da agenda dessa Política envolve diversas instâncias do Estado. As expressões diplomática e militar estão à frente de iniciativas e ações intrinsecamente ligadas ao encaminhamento e solução daqueles problemas. Na condução dessas iniciativas, a expressão militar tem na Marinha seu principal agente de política externa, em razão de sua característica expedicionária. Há momentos nas relações exteriores em que as expressões diplomática e militar devem entrosar-se, e, no GG, é primordialmente ao Poder Naval que cabe compilar, analisar e encaminhar as dificuldades que resultam das conjunturas políticas que devem ser equacionadas (MACEDO, 2013).

Conforme apresentado no capítulo 2, a diplomacia naval é uma ação do Poder Naval que não visa somente objetivos militares. Os fatores que dão à diplomacia naval um sentido mais amplo são as novas funções que passou a desempenhar no campo da cooperação, da ajuda militar e humanitária e outros; atuações em que a diplomacia naval não somente apoia a diplomacia política, mas adquire espaços de atuação próprios, únicos e mesmo exclusivos (MACEDO, 2013).

A atuação da MB no GG segue as linhas gerais da Política Externa brasileira no que diz respeito aos princípios da não intervenção e da autodeterminação dos povos. Essa atuação pode contribuir, sobremaneira, para o aumento da influência brasileira nos países africanos, o que favorece a inserção de empresas brasileiras em novos mercados e aumenta o status do Brasil como ator no sistema internacional.

#### **5.5 Oportunidades Brasileiras no GG**

Nesta seção, serão abordadas as análises e opiniões do autor, com base nos conteúdos apresentados neste trabalho.

A presença da MB no GG, com meios navais e com a contribuição da formação do Poder Naval dos Estados limítrofes, alinha-se aos conceitos da Diplomacia Naval. São

---

ONU, a FTM-UNIFIL foi implantada em outubro de 2006, a pedido do Governo do Líbano, para apoiar na prevenção da entrada não autorizada de armas, ou material relacionado, por mar.

relevantes os avanços e a ampliação da participação ativa da MB junto aos países da costa oeste da África. Pode-se dizer que as ações desenvolvidas pela MB, em apoio aos países do GG, 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.

Em que pese os esforços da MB em empreender as ações de Diplomacia Naval no GG, observa-se uma diminuição dos interesses da política externa brasileira em relação aos países africanos, desde o governo Dilma Roussef até os dias atuais. Este fato contribuiu para que muitas empresas brasileiras encerrassem suas atividades no continente africano pela falta de apoio direto do governo brasileiro.

Apesar das atividades da MB no GG terem contribuído para a diminuição dos crimes de pirataria naquela região, não há um aproveitamento deste fato para aumentar as atividades brasileiras, extra MB, na África. Em que pese a MB ter desenvolvido uma estratégia para atuar no GG, não há, atualmente, um pleno alinhamento político brasileiro para se inserir nesse continente, que possibilitaria um aumentada sua área de influência e a conquista de novos mercados. Não obstante, as ações dos meios navais brasileiros no combate à pirataria poderão ter efeitos negativos devido à insegurança jurídica brasileira.

Conforme observado no capítulo 3, muitos países africanos ainda enfrentam diversos problemas políticos, sociais e econômicos que não lhes permitiram o desenvolvimento de capacidades e infraestruturas para operar e manter meios militares de alta complexidade, como fragatas e caças supersônicos. Os navios-patrolha e aviões com capacidade de interceptação e ataque de baixa performance podem representar o próximo passo para os avanços tecnológicos necessários à consolidação e crescimento do poder militar dos jovens Estados africanos. O Brasil tem projetos e capacidade de construção desses meios,

através das empresas EMGEPRON<sup>45</sup> e EMBRAER<sup>46</sup>, como os navios-patrolha de 500 toneladas e os aviões A-29 Super Tucano, bem como dar o devido suporte logístico para a continuidade de suas operações. Além disso, outros tipos de empresas, que não são ligadas ao segmento militar, já estiveram presentes no continente africano, realizando obras de infraestrutura e explorando a mineração, mas foram substituídas muitas vezes por empresas chinesas.

Conclui-se que a MB, por intermédio da Diplomacia Naval, já vem contribuindo com a diplomacia brasileira, especialmente nas atuais ações no GG. Contudo, em virtude da diminuição de interesse da política externa brasileira junto aos países africanos, na última década, empresas brasileiras podem ter perdido oportunidades de negócios nesses países. O combate à pirataria no entorno estratégico brasileiro é justificável pela manutenção da segurança das LCM, mas também pode ser explorado pelo poder político para aumentar a sua área de influência no contexto internacional e, conseqüentemente, ampliando as relações comerciais, favorecendo seu crescimento econômico.

Em face ao exposto, sugere-se que durante o planejamento do envio de meios navais para o GG, sejam feitas reuniões com membros do MRE, empresas da Base Industrial de Defesa entre outros órgãos estatais e privados, a fim de realizar ações que possam explorar de forma eficiente todas as oportunidades de projeção de poder e de negócios para o Brasil.

---

<sup>45</sup> A Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON é uma empresa pública criada em 09/06/1982, vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha do Brasil, que tem como finalidades principais: Promover a Indústria Naval Brasileira; Gerenciar projetos integrantes de programas aprovados pelo Comando da Marinha e Promover e executar atividades vinculadas à obtenção e manutenção de material militar naval. A Empresa atua na gerência de projetos, contratada pela MB, e também na comercialização de produtos e serviços disponibilizados pelo setor naval da indústria da defesa nacional, incluindo embarcações militares, reparos navais, sistemas de combate embarcados, munição de artilharia, serviços oceanográficos e apoio logístico, entre outros.

<sup>46</sup> A EMBRAER é um conglomerado transnacional brasileiro, fabricante de aviões comerciais, executivos, agrícolas e militares, peças aeroespaciais, serviços e suporte. A empresa tem sede no município de São José dos Campos, interior do estado de São Paulo, e possui diversas unidades no Brasil e no exterior, inclusive joint ventures na China e em Portugal.

## 6 CONCLUSÃO

A pirataria marítima no GG impacta diretamente nas Políticas de Defesa e Externa brasileiras, considerando que o contexto estratégico brasileiro, exarado na PND, contempla o Oceano Atlântico Sul, incluindo a costa ocidental da África. Além disso, as diversas ações necessárias para garantir a segurança marítima no GG mostram-se como uma oportunidade para o Brasil ampliar as suas relações com os países africanos e a sua projeção internacional, contribuindo para o desenvolvimento e crescimento do país.

Baseado no apoio internacional, os Estados africanos do GG têm a necessidade e a oportunidade de melhorar seu desenvolvimento econômico e social impactado pelos desafios a serem superados como a insegurança e a instabilidade. Por outro lado, observamos que os países desenvolvidos e emergentes, como os EUA, a China, alguns membros da UE e o Brasil também encontram naquela região oportunidades de realizar novas alianças, que podem contribuir com as suas políticas externas e de defesa, voltadas a ampliar suas esferas de influência no sistema internacional. Além disso, o GG é dotado de grandes reservas de petróleo de boa qualidade, que tem potencial para equilibrar a oferta e a procura. Dessa *commodity*, principalmente em virtude de uma possível crise energética decorrente da guerra Rússia-Ucrânia.

A exploração do petróleo no GG suscitou a ação de crimes de pirataria e roubo armado a navios naquela região, uma vez que os Estados lindeiros não detinham estrutura adequada para coibir estes tipos de ilícitos, gerando insegurança marítima. Os prejuízos decorrentes desse crime se às demais ameaças ao harmonioso funcionamento do sistema marítimo na África fomentaram, ainda mais, a atenção da comunidade internacional para o crescimento de ataques piratas, motivando as Resoluções 2018/2011 e 2039/2012 do CSNU, que incentivava a cooperação internacional para combater à pirataria no GG e a desenvolver estratégias marítimas regionais para aumentar a segurança marítima.

Algumas organizações regionais, como a CGG, a CEDEAO e a CEEAC, coordenaram as iniciativas regionais e internacionais para a elaboração de uma estratégia africana para desenvolver a segurança marítima, chamada de Estratégia Marítima de África 2050, que motivou, entre outras ações, a concepção da Arquitetura de Yaoundé, permitindo uma melhor consciência situacional marítima baseada na troca de informações relevantes entre os Estados partícipes.

Os Estados mais afetados pela pirataria e com um nível de desenvolvimento econômico avançado, como a Nigéria, já enfrentam o problema, investindo em suas capacidades navais e realizando exercícios conjuntos com marinhas de países extrarregionais, que também investem recursos na capacitação das forças de segurança marítima dos Estados da região, apresentando resultados favoráveis.

Uma vez que alguns Estados africanos do GG ainda não possuem as capacidades plenas para o desenvolvimento e a implementação de suas políticas para o setor marítimo, a cooperação internacional torna-se uma forma de combater a insegurança marítima naquela região. Considera-se que esta cooperação deve ser concentrada no desenvolvimento das capacidades daqueles Estados de assumirem, de forma eficaz, a liderança na elaboração e implementação de suas políticas, exercendo assim sua autonomia decisória.

A política externa do Brasil prevê os princípios da não intervenção e da autodeterminação dos povos e é baseada na cooperação e nos seus interesses nacionais. Dentre estes interesses, destaca-se o desejo brasileiro de exercer maior influência e liderança regional, o que fortalecerá suas pretensões por um maior poder de decisão nos fóruns mundiais. Os países do GG podem ser uma ótima oportunidade para o Brasil atingir os seus interesses internacionais, pois, devido à recente independência dos países colonizadores, ainda não há uma tendência clara para qual alinhamento geopolítico esses Estados seguirão.

O sucesso da atuação do Brasil para a segurança marítima dos Estados da África ocidental está diretamente ligado aos riscos decorrentes da situação de estabilidade político-econômica desses países, do interesse de envolvimento do alto nível político brasileiro neste assunto e da própria legislação brasileira sobre os crimes de pirataria. Caso estas condições atinjam níveis satisfatórios, grandes oportunidades serão oferecidas para as empresas brasileiras, incluindo as de defesa; haverá menor risco para os investimentos brasileiros; e contribuirá para a segurança das LCM de interesse do Brasil.

A participação do Brasil em iniciativas multilaterais em exercícios navais ou para a formação do Poder Naval dos países africanos demonstra a intenção brasileira em cooperar para a segurança marítima global. Nesse sentido, o Brasil pode conduzir iniciativas de cooperação com outros países, por meio de fóruns em que já é protagonista como a ZOPACAS e a CPLP, aumentando a sua expressão internacional e a sua influência em nos países africanos.

Ainda no âmbito na CPLP, Brasil e Portugal são os países que detêm um Poder Naval capacitado para atuarem em favor da segurança marítima no GG. Assim, uma proposta de ações combinadas entre estes dois países, para capacitar as Marinhas dos países africanos e combater os crimes praticados no GG poderia ser muito bem aceita pelos organismos internacionais e pelos países africanos. Certamente, estas ações, caso sejam bem conduzidas, seriam positivas para as Políticas Externas e de Defesa de ambos os países. Dessa forma, como contribuição, recomenda-se que um estudo mais aprofundado, sobre esta parceria, seja elaborado pelos dois Estados, aproveitando ainda a capacidade de construção de Navios-Patrolha, que ambos os países detêm e que é o meio adequado para compor o Poder Naval dos países do GG, neste momento.

Com o foco no objetivo deste trabalho, pode-se afirmar que o Poder Naval brasileiro, por intermédio de sua Marinha, já vem contribuindo de forma direta e indireta para o combate à pirataria no GG, respeitando os tratados e conceitos do direito internacional. Os exercícios de meios navais brasileiros com as marinhas de outros países na área do GG e a contribuição para a formação do Poder Naval de alguns países do GG são exemplos de atuação da MB no combate à pirataria, que tem se mostrado eficaz. Contudo, para que se possa potencializar o efeito das ações decorrentes do Poder Naval no GG em prol do Brasil, há a necessidade do aumento da sinergia entre a Política Externa brasileira, a Diplomacia Naval e as empresas que tem interesse nos mercados africanos. Para tal, sugere-se que durante o planejamento do envio de meios navais para o GG, sejam feitas reuniões com membros do MRE, empresas da Base Industrial de Defesa entre outros órgãos estatais e privados, a fim de realizar ações que possam explorar de forma eficiente todas as oportunidades de projeção de poder e de negócios para o Brasil.

Por fim, a constatação das limitações do Poder Naval dos países do GG e, conseqüentemente, a atual insegurança marítima naquela região podem ainda ser uma oportunidade para o Brasil, permitindo a intensificação das relações bilaterais com os países do GG, garantindo a manutenção da imagem positiva de cooperação e boa vontade. Além disso, será também um bom momento de fomentar setores da indústria brasileira de defesa, de infraestrutura, entre outras, e toda a cadeia logística decorrente, reduzindo a possibilidade de outros países exógenos ao GG ocuparem um espaço de relevância estratégica para o Brasil na África Ocidental e permitindo ampliar a projeção do Brasil no cenário internacional. Contudo, deverá haver o apoio e alinhamento do mais alto nível político do Brasil, empresas

nacionais com possibilidade de explorar o mercado africano e a MB para o desenvolvimento Dessas oportunidades com eficiência. Caso contrário, a atuação da MB no GG apenas será uma contribuição para a manutenção da BOM no Oceano Atlântico Sul e a prevenção de insegurança marítima nas LCM de interesse do Brasil.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A REFERÊNCIA. *China planeja base militar na costa atlântica da África, diz inteligência dos EUA*. 2021. Disponível em: <https://areferencia.com/africa/china-planeja-base-militar-na-costa-atlantica-da-africa-diz-inteligencia-dos-eua/> Acesso em 6 Jun. 2022.
- AFRICOM. *Africa Partnership Station*. 2022. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/africa-partnership-station> Acesso em 15 Abr. 2022.
- AKABASSI, Evelyne. *A Pirataria Marítima como Ameaça à Segurança da Navegação*. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2016.
- ALKIRE, Sabrina; JINDRA, Christoph; ROBLES, Gisela; VAZ, Ana. *Multidimensional Poverty in Africa*. In: *OXFORD POVERTY & HUMAN DEVELOPMENT INITIATIVE, ODID*. Universidade de Oxford. 2016. [https://www.ophi.org.uk/wp-content/uploads/OPHIBrief40\\_Africa\\_Engl.pdf](https://www.ophi.org.uk/wp-content/uploads/OPHIBrief40_Africa_Engl.pdf) . Acesso em: 1 Abr. 2022.
- ALVES, André Gustavo M P. *Os Interesses Econômicos da China na África*. Boletim de Economia e Política Internacional, Janeiro 2010: 25-31P.
- AMORIM, Celso. A Política de Defesa de um País Pacífico. *Revista da Escola Superior de Guerra*. Rio de Janeiro, v. 27, n. 54, p. 7-15, Jan/Jun. 2012.
- AMORIM, Celso. Política Internacional e o Brasil no Mundo: da unipolaridade consentida à multipolaridade possível. *CEBRI-Revista: Brazilian Journal of International Affairs*, n. 1, p. 19–32, 2022. Disponível em: <https://cebri-revista.emnuvens.com.br/revista/article/view/4>. Acesso em: 22 Jun. 2022.
- BAKER, Michael. *Toward An African Maritime Economy: Empowering the African Union to Revolutionize the African*. 2011. In: *Naval War College Review Vol.64 N 2*. Newport: s.n., p. 39-62.
- BARRIOS, Cristina. *Fighting piracy in the Gulf of Guinea Offshore and onshore*. Mai 2013. Disponível em: [https://ciaotest.cc.columbia.edu/pbei/weu/0029434/f\\_0029434\\_23884.pdf](https://ciaotest.cc.columbia.edu/pbei/weu/0029434/f_0029434_23884.pdf) Acesso em 12 Mar. 2022.
- BARROSO, Luis F. M. *A Evolução da CPLP na Segurança e Desenvolvimento do Continente Africano: Relevância do Instrumento Militar e o Papel de Portugal*. Ago 2010. Disponível em: [http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art\\_id=592](http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=592) Acesso em 9 Abr. 2022.
- BOOTH, Ken. *Aplicação da lei, da Força e da Diplomacia no Mar*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1989.
- BOUCHAT, Clarence J. *Security and Stability in Africa: A Development approach*. Carlisle, Jan 2010.



BORGES, Juliana. *5 PMEs Brasileiras que Apostaram na África*. 2013. Disponível em: <https://exame.com/pme/5-pmes-brasileiras-que-apostaram-na-africa/>. Acesso em 22 Jul. 2022.

BRASIL. Estratégia Nacional de Defesa. 2020. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congressonacional\\_22\\_07\\_2020.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congressonacional_22_07_2020.pdf). Acesso em 22 Jul. 2022.

BRASIL, Marinha. *EMA - 305: Doutrina Militar Naval*. Brasília, 2017.

BRASIL, Marinha. *Marinha realiza Webinar sobre a ZOPACAS*. 2020. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-realiza-webinar-sobre-zopacas> Acesso em: 14 Mai2022.

BRASIL, Marinha. *Marinha do Brasil promove o 1º Simpósio Marítimo da ZOPACAS*. 2021. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/node/32353#:~:text=A%20Marinha%20do%20Brasil%20promoveu,oportunidades%20e%20iniciativas%20que%20possam>. Acesso em : 14 Mai. 2022.

BRITISH PETROLEUM. *Statistical Review of World Energy*.2021. Disponível em: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-full-report.pdf> Acesso em: 26 Mar. 2022.

BOOTH, Ken. *Law, force and diplomacy at sea*. London: Unwin Hyman, 1985.

CHATHAM HOUSE. *Maritime Security in The Gulf of Guinea*. 2013. Disponível em: [https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0312confreport\\_maritimesecurity.pdf](https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf) Acesso em:20 Mar. 2022.

CITIFMONLINE. *French Gov't supports fight against maritime crime*.2015. Disponível em: <https://citifmonline.com/2015/06/french-govt-supports-fight-against-maritime-crime/#sthash.QhASadvn.asCVDIb3.dpbsFrench%20Gov%E2%80%99t%20supports%20fight%20against%20maritime%20crime> Acesso em 19 Abr. 2022.

CONSELHO EUROPEU. *Segurança marítima: UE revê o seu plano de ação*. 2018. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2018/06/26/maritime-security-eu-revises-its-action-plan/> Acesso em 24 Ago. 2022.

CONSELHO EUROPEU. *No caminho para uma parceria mais profunda e mais forte, à altura das aspirações europeias e africanas: Conselho adota conclusões sobre África*. 2020. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2020/06/30/on-the-path-to-a-deeper-and-stronger-partnership-living-up-to-the-european-and-african-aspirations-council-adopts-conclusions-on-africa/> acesso em: 28 Mar. 2022.

COTTIM, Armando. *Terrorismo no Mar de um Mundo Globalizado. Nação e Defesa*, 2008: 127-143p.

Do, Quy-Toan; Lin Ma; Claudia Ruiz. *Public Versus Private Protection Against Crime : The Case of Somali Piracy*. Washington: World Bank, 2016.

ECOWAS. *Code of Conduct Signed from ECOWAS*.2013. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code\\_of\\_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf) Acesso em: 10 Abr 2022.

ERICKSON, Andrew S.; Austin M. STRANGE. *Piracy's Next Frontier: A Role for China in Gulf of Guinea Security?*2013. Disponível em: <https://www.andrewerickson.com/2013/12/piracy-next-frontier-a-role-for-china-in-gulf-of-guinea-security/> Acesso em: 10 Abr. 2022.

FAZCOMEX. *Continente Africano: Exportações e Importações*. 2021. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/blog/continente-africano-exportacoes-e-importacoes/> Acesso em:6 Jun . 2022.

FERREIRA, Ricardo Jaques. *DIPLOMACIA NAVAL NO ATLÂNTICO SUL: A contribuição da Marinha do Brasil para a Política Externa Brasileira*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2019.

FRANÇA. *National strategy for the security of Maritime Areas.gouvernement.fr*. 2015. Disponível em: [https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2016/01/strategie\\_nationale\\_de\\_surete\\_des\\_espaces\\_maritimes\\_en\\_national\\_strategy\\_for\\_the\\_security\\_of\\_maritime\\_areas.pdf](https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2016/01/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes_en_national_strategy_for_the_security_of_maritime_areas.pdf) Acesso em: 19 Abr. 2022.

FRANCISCO, Flavio;SANTOS Kethelyn; ALVES Maryanna."O vácuo brasileiro nas relações Brasil-África e as transformações no continente africano.A política externa de Bolsonaro na pandemia, 2020: 8-20p.

FREIRE, Renato R. A. *A Marinha do Brasil e o Golfo da Guiné.Aula Inaugural da EGN*. Rio de Janeiro, 2022.

GoGIN. *GoGIN*. 2022. Disponível em: <https://www.gogin.eu/a-propos/missions-et-objectifs/> Acesso em:19 Abr. 2022.

GUIMARÃES. *A Vertente Diplomática do Poder Naval – O Caso da Missão Naval Junto a Cabo Verde*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2014.

ICC-IMB. Cyprus Maritime.*PIRACY AND ARMED ROBBERY*. Jan 2022.Disponível em: <https://maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2022/01/2021-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf> Acesso em 6 Abr. 2022.

IISS, The International Institute for Strategic Studies. *The Military Balance 2021*. Londres: Routledge, 2021.

IMO. *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships . Resolution A.1025(26) .* Londres, 2009.

IMO. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships.* Annual Report – 2020, Londres, 2021.

INEEP. *Petróleo Offshore: a maior visibilidade mundial do Golfo da Guiné.* 2019. Disponível em: [https://ineep.org.br/petroleo-offshore-a-maior-visibilidade-mundial-do-golfo-da-guine325816/#:~:text=De%20outro%20lado%2C%20na%20costa,Guin%C3%A9%20Equatoria%20\(de%200%2C6](https://ineep.org.br/petroleo-offshore-a-maior-visibilidade-mundial-do-golfo-da-guine325816/#:~:text=De%20outro%20lado%2C%20na%20costa,Guin%C3%A9%20Equatoria%20(de%200%2C6) Acesso em 11 fev. 2022.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP. *The Gulf Of Guinea: The New Danger Zone.* International Crisis Group. 2012. Disponível em: <https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/guinea/gulf-guinea-new-danger-zone> . Acesso em 15 Fev. 2022.

INTERNATIONAL PEACE INSTITUTE. *Insecurity in the Gulf of Guinea: Assessing the Threats, Preparing the Response.* 2014. Disponível em: [https://www.ipinst.org/wp-content/uploads/publications/ipi\\_e\\_pub\\_gulf\\_of\\_guinea.pdf](https://www.ipinst.org/wp-content/uploads/publications/ipi_e_pub_gulf_of_guinea.pdf) . Acesso em 20 Abr. 2022.

IPEA. *Potencial econômico da relação Brasil-África é debatido em webinar do Ipea.* 2021. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=38692](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38692) Acesso em 27 Abr. 2022.

KENNEDY, Paul M. *The rise and fall of British naval mastery.* Atlantic Highlands: Ashfield Press, 1989.

KRASKA, James. *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics.* Nova York: Oxford University Press, 2011.

LE MIÈRE, Christian. *Maritime diplomacy in the 21st century: drivers and challenges.* 2014. New York: Routledge. 147p.

LE MIÈRE, Christian. *The return of gunboat diplomacy.* 2011. Survival, Abingdon, v. 53, n. 5, p. 53–68,

MACEDO, Oswaldo. *Perspectivas da Diplomacia Naval.* In *Revista da Escola de Guerra Naval*, Dez 2013: p. 391-410.

MAPILELE, Felipe Serafim. *O Efeito China na Economia Africana.* 2018. Disponível em: <https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/52239/o-efeito-china-economia-africana#:~:text=Os%20efeitos%20dos%20investimentos%20chineses,pela%20exig%C3%Aancia%20de%20subcontrata%C3%A7%C3%A3o%20de> . Acesso em 12 Ago. 2022.

MAGALHÃES, Vlamir Costa . *O garantismo penal integral: enfim uma proposta de revisão do fetiche individualista.* In: Artur de Brito Gueiros Souza. (Org.). *Inovações no direito penal*

econômico : contribuições criminológicas, político-criminais e dogmáticas. 1ed.Brasília: Escola Superior do Ministério Público da União, 2011, v. , p. 201-220.

MOLLER, Bjorn. *Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy*. Copenhagen: Danish Institute for International Studies, DIIS, 2009.

NAVALPOST. *France leads Grand African Nemo exercise in the Gulf of Guinea*. 2021. Disponível em: <https://navalpost.com/france-leads-grand-african-nemo-exercise/> Acesso em: 19 Abr. 2022.

NÓBREGA, Kenneth Félix Haczynski. Informações sobre investimentos e cooperação foram apresentadas em múltiplas perspectivas por especialistas. In Webinar do IPEA sobre Potencial econômico da relação Brasil-África. 2021. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=38692](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38692). Acesso em: 03 Ago. 2022.

NUNES, Caroline; ROSARIO, Fernanda. *O que restou da relação Brasil e África são resquícios da aproximação de governos anteriores, avaliam especialistas*. 2022. Disponível em: <https://almapreta.com/sessao/africa-diaspora/o-que-restou-da-relacao-brasil-e-africa-sao-resquicios-da-aproximacao-de-governos-anteriores-avaliam-especialistas> . Acesso em: 6 Jun. 2022.

OECD. *Dinâmicas do desenvolvimento em África 2018: Crescimento, emprego e desigualdades*. Relatório Anual, Paris, 2018.

ONU. *Status of the Convention and its implementing Agreements*. 2011. Disponível em: <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/status.htm#:~:text=Status%20of%20the%20Convention%20and%20its%20implementing%20Agreements&text=The%20United%20Nations%20Convention%20on,signatories%20have%20yet%20to%20ratify>. Acesso em: 2 Abr. 2022.

OZORIO, Sergio. *O Brasil, Os Países da Costa Oeste Africana e a Segurança Marítima do Atlântico Sul: desafios e oportunidades no Golfo da Guiné para a Marinha do Brasil*. Rio de Janeiro: EGN, 2020.

PARLAMENTO EUROPEU. *Report on the proposal for a European Parliament and Council regulation on enhancing ship and port facility security*. Bruxelas: European Parliament, 2003.

PEREIRA, Analúcia Danilevicz. As Relações Brasil-África: do Nexo Escravista à Construção de Parcerias Estratégicas. *Revista Brasileira de Estudos Africanos*, 2020: p. 11-32.

RIZZI, Kamilla; BUENO, Patrick. *O papel da ZOPACAS nas políticas externa e de defesa do Brasil no século XXI (2005-atualidade)*. Coleção Meira Mattos, 2021: p. 306-332.

SARAIVA, José F. S. *A África na ordem internacional do século XXI: mudanças epidérmicas ou ensaios de autonomia decisória?* *Revista Brasileira de Política Internacional*, 2008: p. 87-104.

SCHMIDT, Julia. *Pirataria Marítima Internacional no Século XXI – A Questionável Eficácia do Sistema de Repressão*. Santa Catarina: Escola Superior da Magistratura Federal de Santa Catarina, 2016.

SINAVAL. *NPa500-BR terá potencial para fornecimento a marinhas de outros países*. 2021. Disponível em: <http://sinaval.org.br/2021/08/npa500-br-tera-potencial-para-fornecimento-a-marinhas-de-outros-paises/> Acesso em: 14 Jun. 2022.

SINGH, Abhijit. *Why Good Order at Sea Matters*. Maritime Issues. 2018. Disponível em: [http://www.maritimeissues.com/most-prominent-news/why-good-order-at-sea-matters.html#\\_ednref3](http://www.maritimeissues.com/most-prominent-news/why-good-order-at-sea-matters.html#_ednref3) .Acesso em: 22 Mai. 2022.

SILVA RIBEIRO, António. *A iniciativa Mar Aberto e as Presenças Marítimas Coordenadas*. 2021. Disponível em: <https://observador.pt/opiniaao/a-iniciativa-mar-aberto-e-as-presencas-maritimas-coordenadas/> Acesso em: 25 Jul. 2022.

SIPRI. *Trends in International Arms Transfers 2021*. Estocolmo, 2022. Disponível em: <https://www.sipri.org/publications/2022/sipri-fact-sheets/trends-international-arms-transfers-2021#:~:text=The%20volume%20of%20international%20transfers,%2C%20France%2C%20China%20and%20Germany>. Acesso em 15 Mai. 2022.

SOUZA, Alexandre; MONTEIRO, Marcus. *A Importância do Atlântico Sul como Entorno Estratégico*. Observatório Militar da Praia Vermelha. Rio de Janeiro: ECEME, 2021. Disponível em: <http://ompv.eceme.eb.mil.br/geopolitica-e-defesa/geopolitica-e-capacidades-nacionais-de-defesa/423-aim>. Acesso em 15 Mai. 2022.

SPUTNIK. *China tenta recriar Nova Rota da Seda na África*. 2021. <https://br.sputniknews.com/20210418/china-tenta-recriar-nova-rota-da-seda-na-africa-escreve-midia-17358641.html> . Acesso em: 25 Mai. 2022.

TAULOIS, Pedro. *O Poder Naval Brasileiro ea Segurança Marítima de Angola: oportunidades para a Marinha do Brasil. Tese do Curso de Política e Estratégia Marítimas*. Rio de Janeiro, 2013.

THE BRENTHURST FOUNDATION. *Maritime Development in Africa*. Joanesburgo, Jun 2010. Disponível em <https://www.thebrenthurstfoundation.org/downloads/maritime-development-in-africa.pdf>. Acesso em 20 Mai. 2022.

THE MARITIME EXECUTIVE. *Nigeria Launches Deep Blue Campaign to Stop Regional Piracy*. 2021. Disponível em: <https://www.maritime-executive.com/article/nigeria-launches-deep-blue-campaign-to-stop-regional-piracy> .Acesso em: 31 Mai 2022.

TILL, Geoffrey. *SEA POWER - A Guide for the Twenty-first Century ed.4*. Londres: Routledge, 2018.

TORRES, José Gilberto Quintero. *A Diplomacia Naval: um elo da política nacional de defesa com a política externa do Brasil no século XXI*. Revista Dromo&RI, Ago-Dez 2015: p.60-72.

UNCTAD. *Maritime piracy. Part 1, An overview of trends, costs and trade-related implications*.Genebra, 2014.

UNIÃO AFRICANA. *Estratégia Marítima Integrada de África 2050*. 2012. Disponível em: [https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050\\_aim\\_strategy\\_pt\\_0.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050_aim_strategy_pt_0.pdf). Acesso em:11 Abr. 2022.

UNODC. "Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States." *Maritime Crime and Piracy*.2021. Disponível em: [https://www.unodc.org/documents/Maritime\\_crime/UNODC\\_Pirates\\_GoG\\_A\\_Cost\\_Analysis\\_for\\_Coastal\\_States.pdf](https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_Pirates_GoG_A_Cost_Analysis_for_Coastal_States.pdf) . Acesso em:22 Mai. 2022.

USNAVY. *International Exercise Obangame Express 2022 Set to Begin*.2022. Disponível em: <https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/Article/2956920/international-exercise-obangame-express-2022-set-to-begin/> . Acesso em:15 Abr. 2022.

USNAVY. *U.S. Naval Forces Europe and Africa / U.S. Sixth Fleet*.2021. Disponível em: <https://www.c6f.navy.mil/Press-Room/News/News-Display/Article/2743110/hershel-woody-williams-joins-brazilian-navy-for-inaugural-operation-guineux/> . Acesso em:2 Mai. 2022.

WAR IN THE WORLD. *Daily News on Wars in the World and on New States*.Jun 29, 2022. Disponível em: <http://www.warsintheworld.com/?page=static1258254223>. Acesso em:29 Jun. 2022.

WEDIN, Lars. *Estratégias Marítimas do Século XXI*. Rio de Janeiro: NUVIS, 2015.

WILTGEN, Guilherme. *Marinha do Brasil cria Núcleo de Missão Naval em São Tomé e Príncipe*. 2014. Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/naval/marinha-do-brasil-cria-nucleo-de-missao-naval-em-sao-tome-e-principe>. Acesso em:4 Jul. 2022.

ZUCATTO, Giovana;Baptista, Michele.*Pirataria no Golfo da Guiné*.In *UFRGS Model United Nations*, 2014: p.531-565.

