

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG (FN) Marcelo Vidal Moreira

A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL E A PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA
EM UMA FORÇA EXPEDICIONÁRIA MULTINACIONAL NO GOLFO DA GUINÉ

Rio de Janeiro

2022

CMG (FN) Marcelo Vidal Moreira

A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL E A PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA
EM UMA FORÇA EXPEDICIONÁRIA MULTINACIONAL 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) Cláudio Marin

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2022

AGRADECIMENTO

Agradeço a meu orientador, o Sr. CMG (RM1) Cláudio Marin Rodrigues, pela maneira com que conduziu a orientação deste trabalho. Sua disponibilidade permanente, conhecimento acadêmico e entusiasmo pela Escola de Guerra Naval contribuíram sobremaneira para que todas as dúvidas que surgiram durante o período pudessem ser sanadas de forma rápida e precisa.

Ao CMG (FN-RM1) Alexandre Ricciardi dos Reis, pela atenção e ensinamentos ministrados durante o curso.

Aos companheiros da Turma do CPEM-2022, agradeço o ambiente de camaradagem e a amizade durante o ano letivo, que facilitaram a realização do trabalho.

Agradeço, finalmente, a minha família. Graças ao amor, apoio e a paciência dos meus filhos e de minha esposa mais um desafio foi vencido.

“A flexibilidade anfíbia é o maior ativo estratégico que uma potência marítima possui.”

(B. H Liddell Hart, 1960)

RESUMO

O fim da Guerra das Malvinas e a posterior resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas criando uma Zona de Paz e Cooperação no Atlântico Sul foram indicativos de que a paz e a cooperação efetivamente reinariam naquela parcela do Oceano Atlântico. Porém, as alterações no quadro geopolítico internacional, após a dissolução da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, levaram o mundo a enfrentar ameaças como o terrorismo, a pirataria e o tráfico internacional de drogas e armas. No Atlântico Sul, a região do Golfo da Guiné passou a conviver com tais ameaças, além do problema da pesca ilegal, em suas águas. Em virtude das riquezas que o Estado Brasileiro possui em sua Amazônia Azul e a dependência de sua economia da exportação e importação de produtos pelas linhas de comunicação marítimas no Atlântico Sul, a situação de segurança no Golfo da Guiné é importante para o Estado brasileiro, pois a expansão da insegurança marítima no Atlântico Sul é danosa aos seus interesses. Várias iniciativas foram adotadas para reverter tal situação, incluindo ações dos Estados Africanos com apoio e participação internacional. Porém, apesar dos avanços alcançados, a insegurança marítima naquela região permanece. Fruto de as potencialidades econômicas daquela região atraírem o interesse de potências exógenas, pode-se conceber a criação de uma força multinacional para resolver o problema, a semelhança da Operação Atalanta, ocorrida no Golfo de Áden. Nesse cenário, o objetivo deste trabalho é analisar se o Poder Naval brasileiro tem a capacidade de participar, com uma força expedicionária embarcada, em uma força-tarefa multinacional para atuar em prol da segurança na região do Golfo da Guiné numa moldura temporal até 2030 e sua viabilidade estratégica, analisando suas possibilidades de atuação, a existência de experiências anteriores em operações semelhantes, a doutrina e a capacidade de apoio logístico que nos permitam afiançar tal capacidade, contribuindo assim com subsídios para o planejamento e o emprego da Marinha do Brasil em tal situação.

Palavras-chave: Atlântico Sul, Linhas de Comunicação Marítimas, Brasil, Golfo da Guiné, Marinha do Brasil, Força Expedicionária Embarcada.

ABSTRACT

The end of the Falklands War and the subsequent resolution of the United Nations General Assembly creating a Zone of Peace and Cooperation in the South Atlantic were indicative that peace and cooperation would effectively reign in that part of the Atlantic Ocean. However, changes in the international geopolitical framework, after the dissolution of the Union of Soviet Socialist Republics, led the world to face threats such as terrorism, piracy and the international trafficking of drugs and weapons. In the South Atlantic, the Gulf of Guinea region began to live with such threats, in addition to the problem of illegal fishing in its waters. Due to the wealth that the Brazilian State has in its Blue Amazon and the dependence of its economy on the export and import of products through maritime communication lines in the South Atlantic, the security situation in the Gulf of Guinea is of interest to the Brazilian State, as the expansion of maritime insecurity in the South Atlantic is harmful to his interests. Several initiatives have been taken to reverse this situation, including actions by African States with international support and participation. However, despite the advances made, maritime insecurity in that region remains. As a result of the economic potential of that region attracting the interest of exogenous powers, the creation of a Multinational Force can be conceived to solve the problem, like Operation Atalanta, which took place in the Gulf of Aden. In this scenario, the objective of this work is to analyze whether the Brazilian Naval Power has the capacity to participate, with an embarked expeditionary force, in a multinational task force to act in favor of security in the Gulf of Guinea region in a time frame until 2030 and its strategic feasibility, analyzing its possibilities of action, the existence of previous experiences in similar operations, the doctrine and the capacity of logistical support that allow us to guarantee such capacity, thus contributing with subsidies for the planning and employment of the Brazilian Navy in such a situation.

Keywords: South Atlantic, Maritime Communication Lines, Brazil, Gulf of Guinea, Brazilian Navy, Embarked Expeditionary Force.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 —	Delimitação da região do Golfo da Guiné	110
Figura 2 —	Zona Econômica Exclusiva dos Estados do GG e Mauritânia	111
Figura 3 —	Exportações de gás em bilhões de metros cúbicos em 2020	112
Figura 4 —	Tabela de exportações e importações de petróleo em 2019 e 2020	113
Figura 5 —	Pescado como suplemento de proteína animal (média 2015-2017)	114
Figura 6 —	Exportações/importações da China para a África	115
Figura 7 —	Principais importadores da China no continente africano	115
Figura 8 —	Setores com empréstimos Chineses aos Estados africanos	116
Figura 9 —	Estados que aderiram ao <i>Belt and Road Initiative</i>	117
Figura 10 —	Estados com investimentos chineses em sua estrutura portuária	118
Figura 11 —	Investimentos chineses em portos na África	120
Figura 12 —	Portos operados, financiados e construídos pela China no GG	120
Figura 13 —	Quantidade de navios de guerra chineses e estadunidenses	122
Figura 14 —	Composição dos investimentos indianos no continente africano	122
Figura 15 —	Evolução do PIB chinês	123
Figura 16 —	Evolução do PIB indiano	124
Figura 17 —	Evolução anual dos incidentes de pirataria e roubos a navios	125
Figura 18 —	Incidentes de pirataria no mundo por área	125
Figura 19 —	Incidentes de roubos a navio no mundo por área	126
Figura 20 —	Número de incidentes com navios no GG	127
Figura 21 —	Distância da costa dos incidentes com navios no GG (2020-2021)	127
Figura 22 —	Incidentes com navios por Estado do GG (2020-2021)	128
Figura 23 —	Rota do tráfico de cocaína da América para a Europa	128
Figura 24 —	Rota do tráfico de armas no oeste africano	129
Figura 25 —	Países participantes da MOWCA	130
Figura 26 —	Estados signatários da Arquitetura de Yaoundé	131
Figura 27 —	Arquitetura de Yaoundé	132
Figura 28 —	Zonas Marítimas Operacionais da Arquitetura de Yaoundé	133
Figura 29 —	Presença militar indiana na África	134

LISTA DE TABELAS

1 —	Principais Exportadores de Gás Natural em 2020	135
2 —	Principais Exportadores de Petróleo em 2020	136
3 —	Principais Importadores de Petróleo em 2020	137
4 —	Empréstimos da China aos Países do GG (2000 a 2019)	138
5 —	Balança Comercial Índia e Países Africanos Subsaarianos	139
6 —	Efetivos das Forças Armadas e Meios Navais dos Estados do GG	140

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACISO —	Ações Cívico-Sociais
AFRICOM —	<i>United States Africa Command</i>
AJB —	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANSARU —	Vanguarda para a Proteção dos Muçulmanos na África Negra
BAnf —	Brigada Anfíbia
BRI —	<i>Belt and Road Initiative</i>
CEDEAO —	Comunidade Econômica dos Estados da África Central
CFN —	Corpo de Fuzileiros Navais
CNUDM —	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar
COM —	Centro Operacional Marítimo
COMPAAz —	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
CPLP —	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC —	Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central
CRESMAO —	Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental
DMN —	Doutrina Militar Naval
ECCAS —	Comunidade dos Estados da África Central
ECOWAS —	Comunidade Econômica dos Estados do Oeste da África
ElmAnf —	Elemento Anfíbio
END —	Estratégia Nacional de Defesa
EB —	Exército Brasileiro
EUA —	Estados Unidos da América
FAB —	Força Aérea Brasileira
FN —	Fuzileiros Navais
FTM —	Força-Tarefa Marítima
G7++FoGG —	G7++ Grupo de Amigos do Golfo da Guiné
GG —	Golfo da Guiné
GptOpFuzNav —	Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais
GVI —	Grupo de Visita e Inspeção
GP —	Guarnição de Presa

ICC —	Centro de Coordenação Inter-regional
INTERPOL —	<i>International Criminal Police Organization</i>
ISWA —	Estado Islâmico no Oeste da África
LCM —	Linhas de Comunicação Marítimas
MB —	Marinha do Brasil
MINUSTAH —	Missão de Estabilização das Nações Unidas no Haiti
MIO —	<i>Maritime Interdiction Operation</i>
MMCC —	Centro de Coordenação Marítima Multinacional
MOWCA —	Organização Marítima da África Central e Ocidental
MPLA —	Movimento Popular de Libertação de Angola
NAM —	Navio Aeródromo Multipropósito
NPaOc —	Navios Patrulha Oceânicos
NDCC —	Navios de Desembarque de Carros de Combate
NDM —	Navio Doca Multipropósito
NEMO —	<i>Grand African Navy's Exercise for Maritime Operations</i>
NIMASA —	Agência Nigeriana de Administração e Segurança
OCDE —	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OIM —	Operação de Interdição Marítima
ONU —	Organização das Nações Unidas
OpENC —	Operação de Evacuação de Não Combatentes
OPEP —	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
OTAN —	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PAEMB —	Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil
PEM 2040 —	Plano Estratégico da Marinha do Brasil
PIB —	Produto Interno Bruto
PND —	Política Nacional de Defesa
UA —	União Africana
UAnf —	Unidade Anfíbia
UE —	União Europeia
UNAVEM —	Missão de Verificação das Nações Unidas para Angola
UNESCO —	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UNIFIL —	Força Interina das Nações Unidas no Líbano
UNITA —	União Nacional para a Independência Total de Angola
UNODC —	Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime
URSS —	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
YARIS —	<i>Yaoundé Architecture Regional Information System</i>
ZEE —	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS —	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL E O GOLFO DA GUINÉ	19
2.1	Aspectos Conceituais da Segurança Marítima no Atlântico Sul	19
2.2	O Golfo da Guiné	24
2.2.1	Potencialidades Econômicas da Região	25
2.2.2	Golfo da Guiné: Área de Interesse Geopolítico	28
2.2.2.1	China	28
2.2.2.2	Índia	30
2.2.2.3	Estados Unidos da América	32
2.2.2.4	União Europeia	33
2.2.2.5	Brasil	34
2.3	Ameaças à Segurança Marítima no Golfo da Guiné	35
2.3.1	Terrorismo	35
2.3.2	Pirataria	37
2.3.3	Tráfico Internacional de Drogas e Armas	39
2.3.4	Pesca Ilegal	41
3	O PODER NAVAL NO GOLFO DA GUINÉ	43
3.1	A Consciência Situacional Marítima	43
3.2	O Poder Naval dos Estados do Golfo da Guiné	47
3.2.1	Angola	48
3.2.2	Cabo Verde	49
3.2.3	Camarões	50
3.2.4	Costa do Marfim	51
3.2.5	Gabão	51
3.2.6	Gana	52
3.2.7	Nigéria	52
3.2.8	Senegal	54

3.2.9	Demais Estados do Golfo da Guiné	55
3.3	Presença Militar Exógena no Golfo da Guiné	55
3.3.1	Estados Unidos da América	56
3.3.2	União Europeia	58
3.3.3	China e Índia	59
3.3.4	Brasil	60
3.4	Exercícios Navais Multinacionais Realizados no Golfo da Guiné	61
4	A PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA EM UMA FORÇA MULTINACIONAL NO GOLFO DA GUINÉ	65
4.1	Motivos para a Criação de uma Força Multinacional no Golfo da Guiné	65
4.2	Motivos para a Participação do Brasil em uma Força Multinacional no Golfo da Guiné	70
4.3	Capacidade de Atuação do Poder Naval Brasileiro em uma Força-Tarefa Marítima Multinacional	75
4.3.1	Experiências Anteriores em Operações Semelhantes	75
4.3.2	Doutrina e Atuação da Força Naval Expedicionária Brasileira	79
4.3.3	Capacidade de Apoio Logístico a uma Força Naval Expedicionária Brasileira ...	83
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	89
	REFERÊNCIAS	94
	GLOSSÁRIO	107
	ANEXO A – ILUSTRAÇÕES	110
	ANEXO B – TABELAS	135

1 INTRODUÇÃO

Após a Guerra das Malvinas (1982), a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou, em 1986, a Resolução 41/11 que criava a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) com a participação de 24 países membros (OLIVEIRA, 2015). O Estado Brasileiro teve papel importante nessa aprovação, pois considerava que a configuração da ZOPACAS permitiria ao Brasil desenvolver uma capacidade dissuasória que poderia ser implementada por meio de ações cooperativas na região, gerando dificuldades para a intervenção de potências estrangeiras (PENHA, 2011).

Com a dissolução da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) (1991), o Oceano Atlântico passou a ser considerado uma zona de paz e cooperação em toda a sua extensão (STAVRIDIS, 2017). Porém, após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos da América (EUA), as chamadas “novas ameaças”¹ passaram a ter preponderância na agenda internacional, levando ao incremento da cooperação internacional (SILVA, 2006).

O Atlântico Sul², nesse contexto, passou a enfrentar um aumento nos casos de pirataria, de terrorismo e no fluxo do tráfico de drogas e armas, afetando a segurança das linhas de comunicação marítimas (LCM) na região, principalmente no Golfo da Guiné (GG), por tratar-se da área com a maior produção de petróleo da África³ e crescente atividade de pesca ilegal⁴, atraindo a atenção da comunidade internacional. Tais fatos levaram à formação de estruturas de segurança extrarregionais, aumentando sua relevância no quadro geopolítico mundial (OLIVEIRA, 2015).

Os líderes da Comunidade Econômica dos Estados do Oeste da África (ECOWAS), da Comunidade dos Estados da África Central (ECCAS) e da Comissão do Golfo da Guiné reuniram-

¹ Identificadas como terrorismo, tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas e a pirataria (SILVA, 2006).

² Para o Brasil, o Atlântico Sul foi definido pelo PEM 2040 como compreendido ao Norte pelo paralelo 16 graus N; ao Sul pelo Continente Antártico, a Leste pelo litoral da África Ocidental e a Oeste pela América do Sul.

³ 55% da produção africana é proveniente do Golfo da Guiné e as reservas do continente africano equivalem a 7,2% das reservas mundiais (PETROLEUM, 2021).

⁴ Declaração do Encarregado de Negócios Estadunidense, em 08fev 2022, sobre ajudar São Tomé e Príncipe no combate à pesca ilegal no Golfo da Guiné. Disponível em: <https://www.stp-press.st/2022/02/08/eua-anunciam-vontade-de-combater-pesca-ilegal-no-golfo-da-guine-%EF%BF%BC/>. Acesso em: 20 Mar. 2022.

se em Yaoundé, no Estado de Camarões, em junho de 2013, para lançar as bases de uma estratégia regional para prevenir as atividades ilícitas no GG⁵.

Para Oliveira (2015), a reativação da IV Esquadra Estadunidense (2008), sediada no estado da Flórida nos EUA, a criação da Comissão do Golfo da Guiné (2001), do *United States Africa Command* (AFRICOM) (2007), sediado na cidade de Stuttgart na Alemanha comprovariam a centralidade do Atlântico Sul e a preocupação de potências exógenas como China, EUA, Índia e União Europeia (UE) com a região do GG.

O Estado Brasileiro não está imune a tais ameaças, pois pelas LCM do Atlântico Sul escoaram, em 2021, 91% das exportações e importações brasileiras⁶. A Política Nacional de Defesa⁷ (PND) Brasileira corrobora tal importância, pois vislumbrou o entorno estratégico brasileiro extrapolando a região sul-americana e incluindo o Atlântico Sul e os países limítrofes da África, além de outras áreas de interesse. Nesse entorno estratégico localiza-se a Amazônia Azul, conceito político-estratégico, criado pelo Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho⁸ (2004), que a MB divulga com o objetivo de informar a sociedade brasileira sobre a importância e as riquezas do espaço marítimo brasileiro. Como exemplos podemos citar o petróleo e o gás natural⁹, além da existência de nódulos ricos em metais, ouro, diamante, potássio, fosfato, calcário, minério de ferro e ilmenita (BRANCO, 2013).

A presença de potências navais no Atlântico Sul, entre as quais EUA, França e China, o terrorismo, a pirataria, a pesca ilegal e o tráfico internacional de armas e drogas podem se tornar ameaças ao patrimônio e à segurança da Amazônia Azul e as LCM brasileiras. Além disso, questões ambientais, desastres naturais, pandemias e a existência de recursos naturais no Atlântico Sul fazem com que o Estado Brasileiro necessite manter sua presença no local, garantindo a segurança de suas LCM e, em virtude de sua importância no cenário internacional, manter uma atuação constante em seu entorno estratégico.

⁵ Disponível em < https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt>. Acesso em: 27 Mar. 2022.

⁶ Disponível em <<http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>>. Acesso em: 27 Mar. 2022.

⁷ Neste trabalho estão sendo consideradas as versões da Política Nacional de Defesa e da Estratégia Nacional de Defesa enviadas ao Congresso Nacional em 2020 e disponíveis em https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/estrategia-nacional-de-defesa.

⁸ Comandante da MB no período de janeiro de 2003 a março de 2007.

⁹ Disponível em <www.gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/producao-no-pre-sal-em-janeiro-e-recorde-e-corresponde-a-cerca-de-75-do-total-nacional>. Acesso em: 20 Mar. 2022.

Levando-se em consideração que as medidas adotadas nos últimos anos, por diversos atores internacionais, entre os quais EUA, ECOWAS, ECCAS e UE, não conseguiram reduzir a insegurança marítima na região do GG, novas medidas serão implementadas, em nível local ou internacional, visando dar respostas ao problema. Assim, a questão central nesta tese é se o Poder Naval brasileiro possui a capacidade de participar com uma força expedicionária embarcada em uma força-tarefa multinacional para atuar em prol da segurança na região do GG, caso seja convidado pela Organização das Nações Unidas (ONU), pela União Africana (UA) ou pelo AFRICOM, atuando, assim, em prol da segurança marítima em seu entorno estratégico.

O objetivo deste trabalho é analisar esta capacidade numa moldura temporal até 2030 e sua viabilidade estratégica. Para isso, será realizada uma pesquisa sobre a segurança internacional, o emprego de forças navais e os documentos condicionantes de alto nível, tais como o Livro Branco de Defesa, a PND, a Estratégia Nacional de Defesa (END), a Política Naval e o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040). Serão analisadas as possibilidades de atuação, a existência de experiências anteriores em operações semelhantes, a doutrina e a capacidade de apoio logístico que nos permitam afiançar tal capacidade.

Este trabalho justifica-se pela presença de atores exógenos atuando no Atlântico Sul e pela insegurança na região do GG, causada pelas novas ameaças e novos tipos de conflito, envolvendo atores estatais e não estatais, afetando as LCM no Atlântico Sul e pelos possíveis impactos que o conflito entre a Rússia e a Ucrânia possam vir a gerar no interesse econômico europeu e estadunidense na região do GG. Por fim, a pesquisa pode fornecer subsídios para o aprimoramento das capacidades do Poder Naval brasileiro, particularmente aquelas relacionadas à participação de uma força expedicionária embarcada em uma força-tarefa multinacional, contribuindo para o alcance dos objetivos estratégicos da MB, estabelecidos no PEM 2040.

Para se alcançar o objetivo do trabalho, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- 1) determinar quais são as ameaças às LCM do Brasil no Atlântico Sul, especificamente na região do GG, as potencialidades econômicas da região e os interesses brasileiros e de outras potências na região, entre as quais a China, a Índia, os EUA e a UE;

2) analisar a consciência situacional marítima no GG, o Poder Naval dos principais países locais, a presença militar exógena e a realização de exercícios multinacionais na região; e

3) analisar os motivos para a criação de uma força multinacional no GG e para a participação brasileira nesta força, delimitando as organizações/atores presentes na região que poderiam convidar o Brasil, além da capacidade do Poder Naval brasileiro de atuar com uma força expedicionária embarcada, a luz de suas experiências anteriores, sua doutrina, suas possibilidades de atuação, sua capacidade de apoio logístico e de sua viabilidade estratégica com base no PEM 2040.

A metodologia empregada na tese foi a do método descritivo e analítico, utilizando uma abordagem quantitativa e qualitativa, com pesquisa bibliográfica para analisar as ameaças às LCM do Brasil no Atlântico Sul, especificamente na região do GG, e analisar quantitativamente as potencialidades econômicas da região e qualitativamente os interesses brasileiros e de outras potências na região.

A tese é composta desta introdução; onde foi tratada a relevância do tema proposto, a importância do Atlântico Sul e da segurança das LCM brasileiras, além de como as ameaças existentes no GG podem afetar o Estado brasileiro. Seguem-se três capítulos, sendo que no capítulo dois são apresentados o referencial teórico, baseado nas obras dos principais *scholars* das relações internacionais, da geopolítica e dos conflitos armados, abordando a importância do poder marítimo e do poder naval na segurança das LCM, a contextualização geográfica do GG, suas potencialidades econômicas, os interesses exógenos existentes e as ameaças à segurança marítima no local. No capítulo três são apresentados a análise da consciência situacional marítima no GG; os principais aspectos do Poder Naval dos países da região, com destaque para Angola, Cabo Verde, Camarões, Costa do Marfim, Gabão, Gana, Nigéria e Senegal; a presença militar naval estrangeira e os exercícios multinacionais realizados no GG. No capítulo quatro são abordados os motivos para a criação de uma força multinacional no GG, os motivos para a participação brasileira e a capacidade do Poder Naval brasileiro de atuar com uma força expedicionária embarcada, analisando-se suas experiências anteriores, sua doutrina, as possibilidades de atuação, e a capacidade de apoio logístico existentes. A tese encerra-se com as considerações finais, em que são apresentados os resultados da pesquisa e

seus subsídios decorrentes, além de um glossário contendo as definições de palavras pouco conhecidas, estrangeiras e termos/expressões técnicas.

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

Neste capítulo serão abordados os aspectos relativos à segurança marítima no Atlântico Sul e a importância do papel desempenhado pelo Poder Naval, com a realização de uma revisão da literatura sobre o assunto; a influência que o GG exerce na região, explorando suas potencialidades econômicas, o interesse geopolítico que desperta em atores como China, Índia, EUA, UE e Brasil; além das ameaças à segurança marítima existentes, tais como o terrorismo, a pirataria, o tráfico internacional de drogas e armas e a pesca ilegal.

2.1 Aspectos Conceituais da Segurança Marítima no Atlântico Sul

Neste subitem serão abordados os aspectos relativos à segurança marítima no Atlântico Sul e a importância do papel desempenhado pelo Poder Naval, com a visão dos principais *scholars* e a apresentação de conceitos como o do Comando do Mar, o da Boa Ordem no Mar e a diferença entre as marinhas pré-modernas, modernas e pós-modernas.

Para Mahan (1890), a imensa influência do comércio marítimo sobre a riqueza e o poder levaria os Estados a realizar um esforço para maximizar o seu comércio internacional pelo mar e buscar excluir a concorrência, por meio do monopólio ou de uma legislação regulatória que o permitisse. Quando tais esforços falhassem, ocorreria o conflito armado. Durante o conflito, caberia às Marinhas de guerra, como decisão estratégica, definir como seriam mantidas em segurança as LCM de seu país e se a destruição do comércio do inimigo seria a operação decisiva ou secundária da guerra naval.

Além disso, caso uma guerra ocorresse, o Poder Naval deveria garantir que o comércio exterior, gerador de riquezas de seu Estado, não fosse afetado. Para tal, seriam necessários navios mercantes para transportar os produtos comercializados e navios de guerra para sua proteção. Porém, em virtude das distâncias envolvidas, também seriam necessários portos onde pudessem ser reabastecidos, ressaltando-se a importância da logística.

Logo, a tendência ao comércio, envolvendo a necessidade de produção e venda de bens pelos mares seria um fator importante para que um Estado desenvolvesse seu Poder

Naval. As condições que o afetariam seriam: a posição geográfica do Estado, sua conformação física, a extensão de seu território, o tamanho de sua população e as características de seu povo e de seu governo.

Para Corbett (1911), uma guerra não seria decidida exclusivamente por ações navais. Tais ações funcionariam num processo de exaustão, afetando o comércio de um dos contendores e levando-o a aceitar os termos de paz. Logo, o objetivo da guerra naval seria obter o Comando do Mar ou impedir o inimigo de consegui-lo. Tal Comando do Mar significaria o controle das LCM, independentemente se para propósitos comerciais ou militares. Porém, um erro comum seria acreditar que a perda do Comando do Mar, por um contendor, significaria sua conquista pelo oponente, sendo a situação mais comum que nenhum dos lados em conflito o possuísse. Logo, o grande objetivo da guerra naval seria o controle das LCM, que permitiria a um Estado proibir a passagem de bens pelo mar, por meio do bloqueio de portos ou das rotas comerciais, realizando uma prevenção do comércio.

De acordo com Gray (1992), dependendo de quem controle as LCM, o mar pode ser uma via de comércio ou uma barreira ao desenvolvimento de um Estado. Para isso, o Poder Naval, definido por ele como a habilidade de utilizar os mares e oceanos para os propósitos militares ou comerciais e impedir o inimigo de utilizá-los para os mesmos propósitos, deverá estar em condições de atuar na defesa da soberania, do patrimônio e dos interesses nacionais. Tal Poder Naval, quando superior ao do inimigo, criaria uma alavancagem estratégica, através do comando de áreas marítimas relevantes e da possibilidade de deslocar contingentes de tropa para outras regiões, que seria um elemento chave para a vitória em combate.

A contribuição do mar para a humanidade, segundo Till (2018), ocorreria inicialmente por meio de quatro atributos interligados e interdependentes: pelos recursos que ele contém; pela sua utilização como meio de transporte e comércio; pela sua importância como meio de troca de informações e como fonte de poder e domínio. Sendo as três primeiras ligadas ao que Till (2018) chama de *soft security* e a última ao *hard security*.

Para Till (2018), a vantagem de possuir o Comando ou Controle do Mar é a capacidade de empregá-lo para seus interesses estratégicos e negar seu uso a qualquer

adversário. Há duas possibilidades de uso estratégico do mar: como meio de transporte e como capacidade de projetar poder sobre terra, podendo este uso também ser negado ao inimigo.

No atual *zeitgeist*, as ligações entre o poder econômico, financeiro e geopolítico são muito fortes, sendo a utilização do mar como meio de transporte de bens e pessoas a base do comércio mundial, reafirmando a importância do papel das Marinhas de guerra no controle e proteção das LCM, em tempo de paz ou de guerra, como o centro da estratégia marítima de um Estado. Para Till (2018), Estados insulares ou com grande dependência do comércio internacional, como a China e o Brasil, são suscetíveis a ataques às suas LCM.

Cada um desses atributos enfrentaria uma série de ameaças e riscos, que estariam afetando à Boa Ordem do Mar, termo utilizado em substituição à *Maritime Security* pois, para Till (2018), a palavra *Security* é muitas vezes confundida com *safety*. Nesse contexto, as Guardas Costeiras e Marinhas de guerra poderiam ajudar no enfrentamento desses riscos, através de seu *soft security*. Resultado do estudo do conceito de Boa Ordem do Mar, surge uma nova lista de atributos relacionados ao mar: fonte de recursos, meio de transporte, ambiente físico, área de soberania e meio de domínio.

Till (2018) conclui que a manutenção da Boa Ordem no Mar é complexa e importante, sendo sua manutenção difícil, pois impõe o desafio de que o Poder Naval atue com uma postura nacional e competitiva com relação às ameaças tradicionais envolvendo o conflito comercial ou militar entre Estados no mar, e de uma maneira internacional e cooperativa quando as ameaças forem relacionadas a atores não estatais, que não obedecem a fronteiras em suas ações, como o terrorismo, o tráfico internacional de drogas, armas e pessoas e a pesca ilegal.

Analisando-se as teorias apresentadas pelos *scholars* citados, pode-se concluir que o mar é uma importante fonte de riquezas e que as LCM são de extrema importância para os Estados, sendo vitais para os insulares e para os dependentes das LCM para seu comércio exterior, como é o caso do Brasil, que possui mais de 90% de seu comércio internacional escoado pelo Atlântico Sul e uma Amazônia Azul com diversas riquezas comprovadas.

Com relação à importância do papel desempenhado pelo Poder Naval nesse cenário, Till (2018) classifica as Marinhas em pré-modernas, modernas e pós-modernas, classificação

ligada ao tipo de Estado a que tal marinha pertenceria. Os Estados pré-modernos seriam essencialmente agrícolas, com limitada independência econômica e sem recursos suficientes para investir em suas Marinhas, sendo considerados fracos ou falidos, pois apresentariam baixos índices de governança, corrupção, insegurança jurídica e conflitos regionais, que tornariam difícil o progresso econômico e social.

Os Estados modernos seriam caracterizados pela grande produção industrial, pela competitividade e por uma posição realista nas relações internacionais, caracterizando-se pela busca de recursos, territórios, influência e poder. Já os Estados pós-modernos possuiriam uma eficiência econômica e institucional diferente dos Estados modernos, sendo moldados pela economia da informação, sendo Estados colaborativos, aspirando a um sistema econômico internacional cooperativo de abertura e mútua dependência.

Ainda segundo Till (2018), as Marinhas modernas seriam tradicionais, convencionais, competitivas e centradas em seus Estados. Já as Marinhas pós-modernas seriam não tradicionais, não convencionais, colaborativas e centradas no sistema. Porém, tal classificação não seria um julgamento de qualidade das Marinhas, não significando que uma Marinha moderna seria pior que uma pós-moderna. Para ele, as Marinhas de guerra da atualidade poderiam apresentar uma mistura das duas definições, o que refletiria a posição de seus Estados com relação à globalização¹⁰.

Para Till (2018), as tarefas prioritárias das Marinhas modernas são:

- a) controlar área marítima, com uma visão Mahaniana do engajamento entre esquadras;
- b) realizar a dissuasão nuclear e defesa de mísseis balísticos;
- c) projetar poder sobre terra, buscando ganho estratégico contra um adversário convencional ao invés da defesa do sistema comercial internacional contra as ameaças existentes;

¹⁰ Nome dado ao fenômeno de integração do espaço mundial mediante os avanços técnicos nos setores da comunicação e dos transportes. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/globalizacao.htm>. Acesso em: 22 Mai. 2022.

d) manter a Boa Ordem no Mar de forma excludente, com maior preocupação em afastar as ameaças de suas Zonas Econômicas Exclusivas e não em colaborar com outros Estados no combate a estas ameaças; e

e) realizar a diplomacia naval competitiva, buscando persuadir outros Estados a agirem de acordo com seus interesses.

As tarefas das Marinhas Pós-Modernas são:

a) controlar área marítima, com uma preocupação maior com as ameaças assimétricas, buscando reduzir suas perdas perante a opinião pública nacional, além de buscar a segurança das LCM para todos, em acordo com a liberdade de navegação necessária a um mundo globalizado. O Comando do Mar seria substituído por uma “supervisão do mar”;

b) realizar operações expedicionárias, em virtude da maioria das causas dos problemas relacionados à segurança marítima, que podem afetar o comércio internacional, terem sua origem em terra. As operações expedicionárias diferem das operações anfíbias convencionais em virtude de não necessariamente envolverem um assalto a uma praia, tenderem a ser extremamente politizadas, de curta duração e realizadas com a participação de outros Estados na busca da Boa Ordem no Mar. Tem como características serem realizadas em localização afastada, com uma força móvel dimensionada para ser logisticamente autossustentável, e com operações conduzidas no nível operacional, podendo ser combinadas e interagências;

c) realizar operações de estabilidade e de assistência humanitária, muito ligadas as operações expedicionárias, em virtude de utilizarem as mesmas capacidades. A intenção é responder de maneira benigna a um desastre natural ou provocado pelo homem, assegurando o bem-estar da população atingida, mantendo a estabilidade política local e, indiretamente, as condições para o comércio internacional,

d) realizar operações de Boa Ordem do Mar inclusivas, com a colaboração entre Marinhas contra as ameaças que ameaçam a Boa Ordem no Mar, como os crimes transnacionais, principalmente a pirataria, o tráfico de drogas, armas e pessoas, a pesca ilegal e o terrorismo, além da degradação ambiental e a espoliação dos recursos marinhos; e

e) realizar a diplomacia naval colaborativa, visando uma cooperação marítima internacional para a defesa do comércio internacional marítimo e para manutenção da Boa Ordem no Mar, buscando uma segurança internacional em vez, unicamente, de uma segurança nacional.

Os documentos condicionantes de defesa, como o Livro Branco de Defesa e a PND, apontam que o Poder Naval brasileiro deve estar preparado, também, para o desempenho das tarefas de Marinhas pós-modernas. O Livro Branco de Defesa brasileiro registra que o País possui interesse na paz e segurança do Atlântico Sul, em virtude de possuir áreas estratégicas relevantes e de vital importância para o comércio mundial e nacional, dedicando especial atenção a construção de um ambiente cooperativo sob a égide da ZOPACAS (BRASIL, 2020d).

A PND relata que as assimetrias de poder existentes no cenário internacional, bem como a existência de tensões e instabilidades provocadas por conflitos étnico e religiosos, contribuem para o surgimento de organizações terroristas, criminosas e de grupos insurgentes. Cita a existência na região da ZOPACAS de ilícitos transnacionais, pesca predatória e crimes ambientais, além de Estados que dela não fazem parte, mas que estão presentes por possuírem interesse na região (BRASIL, 2020f).

Em virtude do que foi apresentado, com relação aos principais pensadores navais internacionais e aos documentos condicionantes de defesa brasileiros de mais alto nível, pode-se comprovar a relevância da segurança marítima no Atlântico Sul para o Brasil, além da importância de o Estado possuir a capacidade de realizar operações expedicionárias, tanto para atuar em operações de Boa Ordem do Mar, de estabilidade ou de apoio humanitário. Nesse contexto, será estudada a influência da região do GG, em virtude de suas potencialidades e de sua influência na manutenção da segurança da região.

2.2 O Golfo da Guiné

Neste subitem, serão abordadas as potencialidades econômicas do local, os interesses exógenos que elas despertam e as ameaças existentes, com ênfase naquelas que afetam a segurança das LCM que passam pela região.

O GG localiza-se no oeste do continente africano, abrangendo os Estados do Senegal, Gâmbia, Guiné Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, República do Congo, República Democrática do Congo, Angola, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe (FIG. 1).

2.2.1 Potencialidades Econômicas da Região

As potencialidades econômicas locais atraem a atenção de atores estatais e não estatais, regionais e exógenos. Seu extenso litoral de 6.000 Km de extensão e suas águas jurisdicionais (FIG.2), ricas em reservas de hidrocarbonetos¹¹ e pescado, sofrem os efeitos adversos das novas ameaças. Porém, os Estados do GG enfrentam desafios políticos e econômicos para garantir a segurança marítima da região.

A região do GG exportou 17,2 bilhões de metros cúbicos (m³) de gás natural para o continente europeu e 12,9 bilhões de m³ para o continente asiático em 2020 (FIG.3), com destaque para a Nigéria, que foi o principal exportador local e o 14º maior exportador de gás natural em 2020, com um valor de 4,3 bilhões de dólares (1,9% do total mundial) (TAB.1).

Com relação ao petróleo, a região possui cinco Estados pertencentes à Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP)¹²: Angola, Gabão, Guiné Equatorial, Congo e Nigéria. Estes Estados possuem, somados, 57 bilhões de barris de petróleo em reservas comprovadas e produziram 3.644.000 de barris de petróleo por dia em 2020, representando 57% da produção do continente africano naquele ano e 4,8% da produção mundial. Destacam-se neste bloco a Nigéria, com reservas comprovadas de 36,9 bilhões de barris e produção diária de 1.798.000 de barris, e Angola, com reservas comprovadas de 7,8 bilhões de barris e produção diária de 1.324.000 de barris de petróleo¹³.

¹¹ 39% da produção de petróleo da Nigéria em 2019 ocorreu em suas águas jurisdicionais. OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020, p.7.

¹² Organização formada pelos seguintes países produtores de petróleo: Irã, Iraque, Kuwait, Arábia Saudita, Venezuela, Líbia, Emirados Árabes Unidos, Argélia, Nigéria, Gabão, Angola, Guiné Equatorial e Congo. Disponível em: https://www.opec.org/opec_web/en/about_us/25.htm. Acesso em 16 Abr. 2020.

¹³ PETROLEUM, 2021a, p.16 e 18.

Com relação à exportação de petróleo, dois Estados da região do GG encontram-se entre os 15 maiores exportadores mundiais em 2020: a Nigéria em 8º lugar, com 25,2 bilhões de dólares exportados, e Angola em 11º lugar, com 20,2 bilhões de dólares. Para efeito de comparação, o Brasil ocupa a 12ª posição, com 19,6 bilhões de dólares (TAB.2).

Além de Nigéria e Angola, há previsão de um aumento de 50% na produção de petróleo no Gabão, nos dois próximos anos, e de 100% do petróleo e do gás natural em Gana, onde foram encontradas reservas de 1,2 bilhão de barris, com 30 a 35% deste total em condições de já serem exploradas. Descobertas de petróleo e gás natural nas águas jurisdicionais do Senegal e em Serra Leoa fazem com que esses países também possam vir a incrementar sua produção em breve¹⁴.

A tabela 3 apresenta os principais importadores de petróleo e as figuras 3 e 4 os fluxos das exportações de petróleo e gás natural em 2020. Pode-se verificar que a China foi responsável por um quarto das importações mundiais em 2020, mais que o dobro dos EUA, segundo maior importador. A Índia, terceiro maior importador, e a UE, com seis Estados entre os quinze maiores exportadores, também se destacam.

Na região do GG, cabe analisar a distribuição das exportações de Nigéria e Angola, os maiores produtores da região. As exportações Nigerianas tiveram como destino principal a Índia (17,4%), a Espanha (12,5%), a África do Sul (7,15%), a Holanda (6,2%), a Alemanha (5,07%), a França (4,38%), a China (3,98%) e o Reino Unido (3,5%)¹⁵, enquanto as exportações Angolanas tiveram como principais mercados consumidores a China (60%), a Índia (6,15%), a Tailândia (5,45%) e a Espanha (2,1%)¹⁶. Constata-se que, enquanto a Nigéria apresenta uma distribuição equilibrada de suas exportações, o Estado angolano apresenta uma vulnerabilidade, em virtude de sua dependência da China como principal mercado consumidor de seu petróleo.

A Nigéria é o maior exportador de petróleo para a Espanha e o 4º maior para a Índia¹⁷, Alemanha¹⁸, França¹⁹ e Reino Unido²⁰. Angola é o 4º maior exportador de petróleo para

¹⁴ OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020, p 7 e 8.

¹⁵ <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/nga>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

¹⁶ <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/ago>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

¹⁷ <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/ind>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

¹⁸ <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/deu>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

¹⁹ <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/fra>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

a China²¹ e o 10º para a Índia²². Esses números corroboram a importância da contribuição que a região do GG presta a segurança energética de China, Índia e dos principais atores da UE, comprovando a importância das LCM do Atlântico Sul e das LCM que partem e chegam ao GG, indispensáveis para o escoamento, para os continentes asiático e europeu, do petróleo e do gás natural da região.

As atuais sanções impostas à Rússia, segunda maior exportadora de petróleo e sétima maior de gás natural, pelos Estados da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), em virtude do conflito com a Ucrânia, poderão beneficiar os Estados exportadores de petróleo, dentre eles os do GG. Países como Alemanha e Reino Unido, que tem a Rússia como sua primeira²³ e terceira²⁴ principal fornecedora de petróleo, respectivamente, já declararam que buscarão reduzir sua dependência energética das importações provenientes da Rússia^{25,26}. Por outro lado, grandes importadores de petróleo da região do GG, como China e Índia, podem aproveitar-se do quadro geopolítico mundial, aumentando suas importações da Rússia, em detrimento das importações africanas²⁷.

A região do GG possui mais de mil espécies de peixes²⁸, possibilitando que o setor pesqueiro exerça papel fundamental na segurança alimentar, provendo mais de 20% da proteína consumida pela população local (FIG.5), além do papel social desempenhado na criação de empregos, principalmente nas cidades costeiras mais pobres.

O Banco Mundial financia o setor pesqueiro através do Programa Regional de Pesca na Região da África Ocidental, investindo 170 milhões de dólares em projetos da Mauritânia a

²⁰ <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/gbr>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

²¹ <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/chn>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

²² <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/ind>. Acesso em: 03 Ago. 2022.

²³ <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/deu>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

²⁴ <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/crude-petroleum/reporter/gbr>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

²⁵ Declaração dada pelo Chanceler Alemão Olaf Scholz em visita a Londres em 08 abril 2022. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/alemanha-pode-parar-importacoes-de-petroleo-russo-ainda-este-ano-diz-chanceler/>. Acesso em: 19 Abr. 2022.

²⁶ Declaração do secretário de energia britânico, Kwasi Kwarteng em 08 abril de 2022. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/reino-unido-anuncia-plano-para-encerrar-importacao-de-petroleo-russo-ate-o-fim-do-ano/>. Acesso em: 19 Abr. 2022.

²⁷ Desde março, a Índia importou 6 bilhões de barris de petróleo da Rússia, metade do volume importado ano passado. Disponível em: <https://www.cnn.com/2022/03/28/russia-india-india-buys-cheap-russian-oil-china-could-be-next.html>. Acesso em: 19 Abr. 2022.

²⁸ OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020, p 15.

Gana. As atividades pesqueiras empregam mais de 12 milhões de pessoas no continente e geram, anualmente, 24 bilhões de dólares para a economia africana²⁹, sendo 400 milhões de dólares na região do GG³⁰. Os principais produtores de pescado da região do GG são a Nigéria com 1.169.480 toneladas, seguido pelo Senegal com 485.560 toneladas, Gana com 393.800 toneladas e Serra Leoa com 202.190 toneladas. Nigéria, Senegal e Gana são responsáveis por 75% da produção de pescado da região³¹.

2.2.2 Golfo da Guiné: Área de Interesse Geopolítico

A importância geopolítica do GG e suas potencialidades econômicas despertam a atenção e interesses de Estados Exógenos à região. Neste subitem será abordada a atuação de China, Índia, EUA, UE e Brasil no local.

2.2.2.1 China

O Produto Interno Bruto (PIB) chinês aumentou de 150 bilhões para 12,2 trilhões³² de dólares entre 1978 e 2018. Tal alta, somada a sua população de 1,410,929.36 de pessoas em 2020³³, fez com o Estado chinês buscasse novas oportunidades de investimento e mercados para exportar seus produtos e importar as *commodities* minerais e agrícolas que necessita, visando sustentar seu crescimento e reduzir possíveis vulnerabilidades em sua segurança energética e alimentar.

Com relação aos Estados africanos, a figura 6 demonstra o incremento, desde 2002, de suas relações comerciais³⁴. A China é o maior parceiro comercial do continente africano, com

²⁹ Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-program-for-fisheries>. Acesso em: 17Abr. 2022.

³⁰ Disponível em: https://wwf.panda.org/discover/knowledge_hub/where_we_work/west_africa_marine/area_fisheries/. Acesso em: 17 Abr. 2022.

³¹ Disponível em: <https://araa.org/en/news/facing-challenges-fisheries-and-aquaculture-sector-west-africa>. Acesso em: 17 Abr. 2022.

³² Disponível em < <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/12/20/reformas-economicas-graficos-que-mostram-a-transformacao-da-china-em-40-anos.ghtml>> Acesso em: 28 Mar. 2022.

³³ Disponível em < <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=CN>> Acesso em: 28 mar. 2022

³⁴ Disponível em <<https://www.orfonline.org/research/china-in-africa/>>Acesso em: 27 Mar. 2022

um volume de comércio que atingiu, em 2021, o montante de 254 bilhões de dólares³⁵, com 148 bilhões em exportações e 106 bilhões em importações da África. A figura 7 apresenta os seis principais importadores africanos da China. Dois desses países, Nigéria e Gana, estão localizados no GG, totalizando 18,9% das exportações totais da China para a África.

O Governo, bancos e empresas chinesas realizaram, entre 2000 e 2019, 1.143 empréstimos que totalizaram cerca de 153 bilhões de dólares aos países africanos, cerca de um terço da dívida soberana da África (STUDIES, 2020). Os Estados do GG receberam 83,2 bilhões de dólares em 597 empréstimos (TAB.4)³⁶. Dois terços dos empréstimos, ou 100,5 bilhões de dólares (STUDIES, 2020), foram realizados a partir de 2013, quando o Presidente Chinês Xi Jinping lançou o programa *One Belt One Road*, que em 2015 passou a ser denominado *Belt and Road Initiative*.

O *Belt and Road Initiative* (BRI) tem como propósito a conectividade dos continentes asiático, europeu e africano e seus oceanos adjacentes, investindo em infraestrutura e buscando acelerar a integração econômica entre os Estados pelos quais ela passa³⁷. A iniciativa está sofrendo um incremento, com o aumento do número de Estados participantes, que atualmente é de 146, abrangendo a quase totalidade do continente africano e as Américas do Sul e Central. Dos Estados da região do GG, somente São Tomé e Príncipe, Guiné-Bissau e a República Democrática do Congo não aderiram a iniciativa.

O BRI possui uma parte terrestre, a *Silk Road Economic Belt*, que busca interligar por terra a China ao sudeste, ao sul e ao centro da Ásia, chegando à Rússia e ao continente europeu e uma marítima, a *21st Century Maritime Silk Road*, que busca a conexão pelo mar do sul e sudeste asiático, do Oriente Médio, da Europa e da África, incluindo a região do GG³⁸. Das prioridades estabelecidas no BRI, quais sejam, coordenação política, integração financeira e livre comércio entre os Estados participantes, conectividade da infraestrutura e conexão das

³⁵ Disponível em: https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3164200/trade-boom-china-makes-africa-one-worlds-strongest-performers?module=perpetual_scroll_0&pgtype=article&campaign=3164200. Acesso em: 19 Abr. 2022.

³⁶ Dados não computam São Tomé e Príncipe, que se aproximou da China em 2017, após cortar relações diplomáticas com Taiwan em dezembro de 2016.

³⁷ Disponível em: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>. Acesso em: 17 Abr. 2022.

³⁸ Disponível em: <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>. Acesso em: 19 Abr. 2022.

peessoas, verifica-se um investimento chinês em programas de desenvolvimento de infraestrutura em portos, aeroportos, ferrovias e sistemas de telecomunicações (FIG 8 e 9).

Dentro do contexto do *21st Century Maritime Silk Road*, desde 2010, mais de 20 bilhões de dólares foram investidos por empresas estatais chinesas na construção, financiamento ou operação de mais de 100 portos em 63 Estados (FIG. 10). No continente africano houve investimentos em 46 portos, sendo 13 na região do GG (FIG. 11 e 12).

O investimento chinês em portos de águas profundas serve ao aumento da capacidade de recebimento de navios mercantes de grande porte, podendo também servir como local de atracação aos navios de maior porte da Marinha do Exército de Libertação da China ou, até mesmo, serem arrendados como bases militares chinesas, como ocorreu em Djibouti em 2017³⁹.

Como consequência do incremento do comércio internacional trazido pelo BRI, o Estado chinês vislumbrou a necessidade do aumento da dimensão de sua Marinha (FIG. 13), a fim de prover a segurança das suas LCM e aproveitando-se das infraestruturas portuárias construídas que podem servir de base de apoio aos navios de guerra chineses⁴⁰. Tais fatos permitem concluir que tal expansão, em virtude da dimensão do comércio chinês com o Oeste da África e dos investimentos em portos e infraestrutura na região, em particular no GG, acarretará um aumento da presença militar chinesa no Atlântico Sul nos próximos anos.

2.2.2.2 Índia

O Estado Indiano investiu 54 bilhões de dólares na África, sendo o 5º maior investidor naquele continente, além de empréstimos que totalizaram 10 bilhões de dólares. Esses valores representaram, entre 2017 e 2019, 15% do total de investimentos indianos no exterior⁴¹ e são concentrados no setor de serviços (75% do total) (FIG.14).

³⁹ Disponível em: <https://mepc.org/speeches/maritime-dimension-one-belt-one-road-strategic-perspective>. Acesso em: 19 Abr. 2022.

⁴⁰ Disponível em: <https://www.voanews.com/a/6224958.html>. Acesso em: 19 Abr. 2022.

⁴¹ Disponível em: <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2022/02/25/the-future-of-india-africa-relations-opportunities-abound/>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

Os investimentos indianos são focados em tecnologia da informação, segurança marítima, educação e saúde, e buscam utilizar, na medida do possível, a mão de obra local, diferentemente do modelo chinês, que investe principalmente em obras de infraestrutura, com a contratação de empresas chinesas que se utilizam, em sua maioria, de trabalhadores chineses e não africanos (CHAUAN, 2022).

A balança comercial entre a Índia e os Estados africanos atingiu 55,9 bilhões no exercício 2020-2021, apesar da redução ocorrida durante o período da pandemia (TAB. 5), sendo que 8% das importações indianas são provenientes do Continente africano e 9% das importações do Continente africano são provenientes da Índia⁴². O objetivo indiano é que as trocas comerciais com a África alcancem 150 bilhões nos próximos anos⁴³.

Dentro desse contexto, a Região do GG é relevante para a Índia. Dos 21 Estados Subsaarianos com maior volume de comércio exterior com a Índia (TAB. 5), onze pertencem ao GG: Nigéria, Gana, Angola, Guiné, Togo, Senegal, Costa do Marfim, Benin, Camarões, Gabão República Democrática do Congo.

Com relação à segurança energética, apesar da Índia importar a maior parte de seu petróleo do Oriente Médio, principalmente de Iraque, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos (54% do total), Nigéria e Angola destacam-se nas exportações, como o 4º e 9º maiores exportadores, num valor equivalente a 10,33% do total de petróleo adquirido pela Índia em 2020⁴⁴.

Em virtude de seu crescimento econômico (FIG. 15 e 16), China e Índia buscam novos mercados consumidores para suas exportações. Como suas populações ultrapassam 1 bilhão e 400 milhões de pessoas⁴⁵, a segurança alimentar e energética de ambos depende da produção interna e da importação de alimentos e energia. Por outro lado, China e Índia buscam, no plano geopolítico, uma atuação no continente africano que os consolide no cenário internacional como atores globais. Além das importações de petróleo, pode-se esperar um

⁴² Disponível em: <https://foreignpolicy.com/2021/06/17/india-china-africa-development-aid-investment/>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

⁴³ Disponível em: <https://www.ciiblog.in/india-africa-harnessing-the-africa-india-opportunity/>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

⁴⁴ Disponível em: <https://www.worldstopexports.com/crude-oil-imports-by-country/>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

⁴⁵ Disponível em: <https://countrymeters.info/pt/China> e <https://countrymeters.info/pt/India>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

incremento das ações do Estado indiano no continente africano, visando aumentar sua participação naquela região tanto nos assuntos relacionados à segurança energética, mas também na área de tecnologia e na indústria farmacêutica (NEUPANE, 2021).

2.2.2.3 Estados Unidos da América

Em virtude de sua posição hegemônica com interesses globais, os EUA não poderiam estar ausentes da África. Sua presença no continente africano caracteriza-se por uma política baseada em três pilares principais: luta contra a instabilidade, apoiando o combate a grupos extremistas; ajuda humanitária e promoção da democracia e de suas instituições. Apesar da redução do interesse na região, ocorrido durante o Governo Trump, os EUA permanecem sendo um ator importante na África, com investimentos não militares de cerca de nove bilhões de dólares em 2019 (HAWKINS, 2020).

O investimento ocorre, prioritariamente, em duas regiões. Na região do Sahel, principalmente após o golpe militar no Mali em 2012, visando prover apoio humanitário e ao combate ao terrorismo na região, tentando evitar que grupos extremistas consigam aumentar sua área de atuação para o oeste do continente.

Na região do GG, em virtude da importância da segurança das LCM do Atlântico Sul, foram investidos cerca de quatro bilhões de dólares nos países da região. Tais investimentos também buscam reduzir a influência chinesa, que possui investimentos em portos, mineração e comunicações na região, e da Rússia, que possui acordos de cooperação em segurança assinados com Gana e Guiné Bissau. No período de 2016 a 2020, a Rússia foi a principal exportadora de armas para a região subsaariana, que inclui a região do GG, ficando a China em segundo lugar (DEVERMONT, 2021).

A administração Biden, utilizando-se da aprovação do *Global Fragility Act* de 2019, que permite ao Departamento de Estado estabelecer Iniciativas Interagências em auxílio a Estados afetados por conflitos internos, alterou a política estadunidense em relação aos países do Oeste da África. Após décadas de envolvimento no combate a grupos extremistas ligados à Al Qaeda e ao Estado Islâmico no Mali, Níger e em Burkina Faso, os EUA priorizaram o apoio aos

Estados de Benin, Togo, Gana, Costa do Marfim e Guiné, todos pertencentes ao GG, para a aplicação de uma nova estratégia, com duração de dez anos, visando uma melhor coordenação dos investimentos voltados ao apoio econômico e social, buscando a melhoria da governanças nesses Estados, além de possibilitar o incremento do comércio entre os EUA e esses cinco países, que atualmente é de 3,86 bilhões de dólares (MCCULLEY; ONUBOGU, 2022).

2.2.2.4 União Europeia

Em fevereiro de 2014, a UE estabeleceu um acordo de cooperação econômica com 16 Estados do oeste africano⁴⁶, sendo doze pertencentes ao GG, buscando aumentar o comércio, com previsão de seis e meio bilhões de euros em investimentos europeus na região, além de cooperação nas áreas de agricultura e pesca. Em 2020, as relações comerciais da UE com aqueles Estados atingiram o valor de 48,2 bilhões de euros⁴⁷ (EUROPEIA, 2021a).

Na região do GG, a UE importa 64% de suas necessidades de bauxita da Guiné, 68% do cobalto e 36% do tântalo da República Democrática do Congo. Gana possui potencial para fornecer cobre, bauxita e platina. Previsões indicam que, até 2050, a Europa terá o menor percentual global de produção de gás natural, em virtude dos cortes ocorridos na produção da Noruega, Reino Unido, Holanda e Dinamarca (USMAN; ABIMBOLA; ITUEN, 2021).

O continente africano possui a previsão de, até 2025, produzir 295 bilhões de metros cúbicos de gás, atingindo, em 2050, um percentual de 10,1% da produção mundial. Destacam-se, entre os Estados Africanos exportadores para a UE, a Argélia e três Estados do GG: Nigéria, Angola e Guiné Equatorial (USMAN; ABIMBOLA; ITUEN, 2021). Com a eclosão da guerra entre Rússia e Ucrânia e as sanções impostas ao petróleo⁴⁸ e ao gás natural exportados pela Rússia, abre-se a possibilidade de a UE buscar substituí-los pelos produzidos nos Estados africanos, especialmente aqueles localizados na região do GG (WELLE, 2022).

⁴⁶ Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné Bissau, Costa do Marfim, Libéria, Mauritânia, Mali, Niger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo.

⁴⁷ Sendo 22,4 bilhões exportados pelos Estados Africanos para a UE e 25,8 bilhões exportados pela UE para os Estados Africanos.

⁴⁸ Disponível em: <https://valor.globo.com/mundo/noticia/2022/06/01/sancao-da-ue-a-petroleo-russo-eleva-cotacao-e-pressiona-as-economias.ghtml>. Acesso em: 06 Jun. 2022.

Confirmando o interesse no GG, o Conselho da UE aprovou, em 2021, o lançamento de um projeto piloto relacionado ao conceito de coordenação das presenças marítimas no GG. O projeto busca uma maior intervenção operacional, assegurando presença permanente no GG, promovendo a cooperação internacional e a parceria no mar, com a criação de uma célula de coordenação da zona marítima de interesse e o reforço da coordenação da UE em ambientes marítimos estratégicos, além de apoiar os Estados costeiros e as organizações da arquitetura de Yaoundé na resposta aos desafios de segurança marítima na região (EUROPEIA, 2021b).

2.2.2.5 Brasil

A importância do Atlântico Sul para o Brasil é enorme. Em janeiro de 2022, foram extraídos da plataforma continental brasileira 97,2% do petróleo e 87,3% do gás natural produzidos no país⁴⁹. Mais de 90% do comércio exterior brasileiro utiliza-se das LCM para ser escoado. Além do grande potencial da pesca marinha, o Atlântico Sul possui um subsolo rico em minerais e abriga os cabos submersos responsáveis pelo tráfego de informações digitais.

A relevância estratégica do Atlântico Sul para o Brasil possui duas vertentes: uma ligada à sua sobrevivência como Estado soberano, por intermédio da neutralização de vulnerabilidades externas ligadas ao mar, como a ação de uma potência naval que busque ações contra o território do país ou suas LCM, e outra ligada à prosperidade do país, pela exploração de seus recursos marinhos.

A PND e a END brasileiras estabelecem como área de interesse prioritário, constante de nosso entorno estratégico, o Atlântico Sul e os países da costa ocidental africana que são por ele banhados, ali incluída a região do GG (BRASIL, 2020f). A importância do GG pode ser confirmada pela criação, em maio de 2019, do Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) de Acompanhamento da Situação no Golfo da Guiné, com o intuito de planejar e debater temas de interesse do Estado brasileiro; e na elevação do Brasil como membro pleno, em 2020, do G7+ amigos do GG, fórum de debate internacional para segurança do GG (FREIRE, 2022).

⁴⁹ Disponível em <www.gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/producao-no-pre-sal-em-janeiro-e-recorde-e-corresponde-a-cerca-de-75-do-total-nacional>. Acesso em: 20 Mar. 2022.

No que tange ao apoio à política externa brasileira, a contribuição inicia-se com o Acordo de Cooperação Naval Brasil Namíbia, em 1994, em que a MB coopera com a criação, organização e desenvolvimento da Marinha da Namíbia. Mais especificamente, na região do GG, podemos citar a participação do Grupo de Assessoramento Técnico de Fuzileiros Navais em São Tomé e Príncipe, a partir de 2014, e a criação das Missões de Assessoria Naval em Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, em 2013 e 2015, respectivamente, além da formação e capacitação, nos últimos cinco anos, de mais de 100 oficiais e 240 praças de Angola, Cabo Verde, Camarões, Moçambique, Namíbia, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Senegal (FREIRE, 2022).

2.3 Ameaças à Segurança Marítima no Golfo da Guiné

O terrorismo, a pirataria, o tráfico internacional de armas e drogas e a pesca ilegal são ameaças ao patrimônio e a segurança dos Estados do GG e às LCM utilizadas por eles no Atlântico Sul. Além disso, questões ambientais, desastres naturais e pandemias também podem afetar a segurança local, causando crises econômicas e migrações em massa. Neste subitem serão abordados o terrorismo, a pirataria, o tráfico internacional e a pesca ilegal no GG.

2.3.1 Terrorismo

A região do GG vem apresentando um aumento nos índices de violência relacionados ao terrorismo, com a expansão da atuação de grupos *Jihadistas* do Sahel⁵⁰ nos Estados da Costa do Marfim e do Benin. Em 2019, um sequestro de dois turistas no norte do Benin resultou na morte de um cidadão local e de dois militares franceses. Em 2020, um ataque terrorista matou 14 militares da Costa do Marfim e, em 2021, 60 terroristas atacaram duas instalações militares na fronteira entre a Costa do Marfim e Burkina Faso, matando três soldados marfinenses e ferindo cinco outros (DEVERMONT, 2021).

⁵⁰ O Sahel é uma região semiárida no oeste e centro norte do continente Africano, estendendo-se do Senegal até o Sudão, formando uma região de transição entre o deserto do Saara ao norte e o cinturão úmido das savanas ao sul. Abrange os Estados da Mauritânia, do Senegal, do Mali, de Burkina Faso, do Níger, da Nigéria, do Chad e o Sudão. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Sahel>. Acesso em: 27 Mai. 2022.

No Togo, um posto de fronteira, na região de Sanloaga, foi atacado em 2021 e a vila de Lalabiga foi evacuada por terroristas em fevereiro de 2022. Na mesma época, nove pessoas foram mortas e 12 ficaram feridas no Benin, quando viaturas que estavam patrulhando o Parque Nacional foram atingidas pela explosão de um dispositivo explosivo improvisado (KWARKYE, 2022).

A Nigéria é o Estado mais afetado pelo terrorismo na região do GG, com atuação de três grupos principais: o Boko Haram, o Estado Islâmico no Oeste da África (ISWA) e o Vanguarda para a Proteção dos Muçulmanos na África Negra (ANSARU). O Boko Haram, que opera também em Camarões, no Chade e no Níger, busca substituir o governo nigeriano, com a criação de um Estado muçulmano sem influência da civilização ocidental e seguidor da *Sharia* na região. O ISWA surgiu após uma cisão do Boko Haram, mantendo os objetivos daquele grupo, além de contrapor-se aos grupos católicos e alinhar-se com o Estado Islâmico no Iraque e na Síria. Possui bases nos Estados nigerianos de Borno e Yobe. Já o Ansaru surgiu em 2012, com bases no Norte da Nigéria e possuindo os mesmos objetivos dos grupos anteriores, porém possuindo alinhamento ideológico com o grupo Al Qaeda (KINGDOM, 2022).

Entre 2020 e 2022, ocorreram oito ataques terroristas na Nigéria, realizados pelo Boko Haram e pelo ISWA, sendo o perpetrado pelo Boko Haram na aldeia de Koshobe, no estado de Borno, o que causou o maior número de vítimas: 110 agricultores mortos. Além desses ataques, os grupos terroristas utilizam-se de lançamento de foguetes contra instalações, sequestros, assassinatos, dispositivos explosivos improvisados, homens e mulheres bomba e assaltos armados (KINGDOM, 2022).

A reação dos Estados do GG ao terrorismo vem ocorrendo com a realização de operações militares com forças dos próprios países, ou por meio de ações coletivas baseadas na Iniciativa de Accra⁵¹. Em novembro de 2021, seis mil militares das Forças Armadas de Burkina Faso, Costa do Marfim, Gana e Togo realizaram a Operação Koudanlgou, capturando 300

⁵¹ A Iniciativa de Acra foi lançada em 2017 pelos Estados do Benin, Burkina Faso, Costa do Marfim, Gana e Togo em resposta ao crescimento da insegurança gerada por grupos extremistas na região. Seu objetivo consiste em evitar que a violência e o crime organizado existentes na região do Sahel ocorram em seus Estados. Em 2019, os Estados do Mali e do Níger foram admitidos como Observadores, em virtude de serem próximos e possuírem experiência no combate ao terrorismo. Disponível em: <https://issafrica.org/iss-today/can-the-acra-initiative-prevent-terrorism-in-west-african-coastal-states>. Acesso em: 27 Mai. 2022.

suspeitos de envolvimento em atividades terroristas. O encerramento das Operações Barkhane e Takuba no Mali, pode levar ao redirecionamento das forças militares ali presentes para atuarem no combate ao terrorismo no Níger e na Região do GG, segundo pronunciamento do Presidente francês Emmanuel Macron em fevereiro de 2022 (KWARKYE, 2022).

Outra tentativa de contenção de grupos extremistas ocorre pela realização de operações não militares, como imposição do toque de recolher, fechamento de mercados e restrição do movimento da população para países fronteiriços. Após o ataque em Sanloaga, as autoridades locais no Norte do Togo desencorajaram a população local a visitar o mercado existente do outro lado da fronteira em Burkina Faso. Tais procedimentos, apesar de poderem causar dano à logística dos extremistas, acabam por causar constrangimento à população das localidades afetadas, gerando ressentimento contra as autoridades governamentais, especialmente em áreas que não se sentem amparadas pelo governo local, mas sim pelos grupos terroristas presentes na região (KWARKYE, 2022).

As ações acima descritas, realizadas pelos Estados do GG, não apresentaram os resultados esperados na Região do Sahel. A falta de investimentos governamentais nos locais mais pobres, alianças com grupos armados não estatais, estigmatização de algumas comunidades e a não priorização da segurança da população civil, levaram aos envolvidos no combate ao terrorismo naquela região a não atingirem seus objetivos. Cabe aos Estados do GG analisar as lições aprendidas do combate ao terrorismo no Sahel, buscando lidar com as causas e não com as consequências do extremismo. Para isso, ações conjuntas locais e globais continuarão a ser necessárias, porém faz-se necessário, além do apoio financeiro e técnico externo, que os Estados do GG liderem suas iniciativas, definindo o escopo de suas ações e seus objetivos, em operações não militares e militares com a participação de forças multinacionais (BÉNONI-THÉROUX, 2022).

2.3.2 Pirataria

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) define pirataria em seu artigo 101. Para que ela ocorra, o ato deve ocorrer fora dos limites do Mar Territorial,

ou seja, na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) ou no alto-mar. A ocorrência no Mar Territorial é considerada como roubo a navio (FILHO, 2022).

O roubo a navio e a pirataria apresentaram um declínio em 2021, tendo ocorrido 317 incidentes, uma queda de 15% em relação 2020, após um período de estabilidade ocorrido entre 2016 e 2020 (FIG. 17). Porém, os números relacionados à pirataria na África Ocidental permanecem entre os mais altos do mundo, tendo superado, entre 2016 e 2021, as demais regiões no quantitativo de casos ocorridos, com exceção do ano de 2017 (FIG. 18). Com relação aos casos de roubo a navios, a região do GG supera o leste africano e a Oceania, mas apresenta menos casos que o continente asiático e que a América Latina e o Caribe (FIG. 19) (FRENCH, 2022).

Com relação ao GG, o número de 52 incidentes ocorridos em 2021 também apresenta redução em comparação aos casos ocorridos nos anos de 2016 a 2020 (FIG. 20), sendo 22 casos de roubo a navios e 30 ações de terrorismo, com aumento da distância das ações em relação à costa, porém sem exceder as 300 milhas náuticas (FIG. 21). Houve significativa redução do número de incidentes na Nigéria, com queda de 43 casos em 2020 para oito em 2021, e aumento em São Tomé e Príncipe, que passou de dois casos em 2020 para 10 em 2021 (FIG. 22) (FRENCH, 2022).

A redução dos números de roubo a navios e pirataria em 2021 pode ser atribuída aos efeitos provocados pela pandemia da COVID-19 na economia dos Estados africanos, pois sofreram, em 2021, uma redução de 2,7% nas exportações e 2,8% nas importações⁵². French (2022) inclui, ainda, como possível motivo da queda, as péssimas condições para navegação em alto mar durante o verão e o outono de 2021. Levando-se em consideração tais fatos, pode-se concluir que, apesar do monitoramento e do patrulhamento de atores internacionais e locais terem aumentado, suas ações não conseguiram solucionar o problema.

Apesar da forte redução dos incidentes de roubo e terrorismo na Nigéria, em virtude da implementação de iniciativas daquele Estado, tanto com alterações no arcabouço jurídico, como a lei de supressão da pirataria e outras ofensas marítimas, aprovada em 2019, quanto

⁵² Disponível em <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf> Acesso em: 28 Mar.2022.

com ações de sua Marinha, os grupos de piratas nigerianos, que atuam a partir do delta do rio Niger, ainda são os responsáveis pela maior parte das ações de pirataria na região do GG. Seus ataques estendem-se da Costa do Marfim até a República Democrática do Congo, atingindo até 170 milhas náuticas de distância da costa (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

O GG não possui uma ação internacional coordenada para a realização de um constante patrulhamento marítimo em suas águas, diferentemente do que ocorreu na região da Somália, onde as ações realizadas pela UE, como a Operação Atalanta, tinham como objetivo proteger os navios fretados para transporte de ajuda humanitária à população da Somália, assim como outros navios que atravessassem o Golfo de Áden e a Bacia da Somália.

Em 2020, dos 135 sequestros de trabalhadores marítimos ocorridos no mundo, 130 foram no GG. Tal fato, somado aos demais incidentes de pirataria na região, teria levado a empresa dinamarquesa Maersk, que possui 50 navios regularmente operando na região, a pressionar o Governo dinamarquês visando convencer a UE e a França a estabelecerem uma presença militar permanente na região do GG. Por outro lado, a presença de uma coligação naval internacional estrangeira permanente desagradaria a Estados da região, como a Nigéria, pois evidenciaria que os esforços realizados por estes países não estariam surtindo o efeito desejado no combate à pirataria na região (PADILHA, 2021).

A explosão do navio petroleiro *Trinity Spirit*⁵³, em fevereiro de 2022, sem que as causas do incidente tenham sido descobertas, revela a possibilidade de que outros incidentes de roubo a navios e de pirataria venham ocorrendo sem que constem nas estatísticas, fazendo crer que o problema da pirataria e do roubo armado a navios pode ser maior do que o oficialmente divulgado.

2.3.3 Tráfico Internacional de Drogas e Armas

O tráfico internacional de drogas e de armas vem se intensificando na região do GG, com a participação de grupos terroristas locais, como o Boko Haram, cartéis sul-americanos de

⁵³ Disponível em: <https://horanews.net/enorme-navio-de-petroleo-explode-na-nigeria-com-10-pessoas-a-bordo/>. Acesso em: 30 Mai. 2022.

drogas e redes criminosas internacionais ligadas à Al Qaeda e ao Estado Islâmico. Esses grupos aproveitam-se da porosidade das fronteiras, da aplicação branda das leis e da corrupção, causando insegurança na região e impactos na economia e na estabilidade política dos Estados do GG. Na Libéria e em Serra Leoa, a droga foi utilizada para recrutar menores para combater durante as guerras civis. Na Nigéria, a droga é utilizada para recrutar e financiar as atividades do Boko Haram (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

A figura 23 apresenta as rotas do tráfico de drogas que vem das Américas em direção à Europa, entrando no GG, principalmente, pela Guiné-Bissau, pela Guiné, mas também pelo Golfo de Benin, Gana, Nigéria, Cabo Verde e Senegal. De acordo com o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC), entre 25% e 35% da cocaína andina consumida na Europa transita pelo GG. Há, também, a chegada da heroína e do tramadol, ambos provenientes do continente asiático, além da produção, no GG, de anfetaminas, cocaína e maconha (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020). A circulação e produção das drogas vem acarretando o aumento do consumo pela população, causando pressão no sistema de saúde dos Estados do GG (FRENCH, 2022).

Conforme o levantamento da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)⁵⁴, o tráfico de cocaína no oeste da África movimentou mais de 3 bilhões de dólares em 2018. A droga chega ao continente tanto por meio aéreo, quanto pelo mar, utilizando-se de contêineres ou sendo escondida na estrutura das embarcações. Em 2019, foram apreendidos no Senegal, Cabo Verde e Guiné-Bissau um total de 14 toneladas de cocaína (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

O tráfico de armas também contribui para fortalecer os grupos extremistas locais, a pirataria e os conflitos na região, ampliando a sensação de insegurança nos Estados do GG. Grande parte dessas armas é trazida para o continente africano pelo mar (FIG. 24), como comprovam as grandes apreensões, realizadas pela Nigéria, de contêineres contendo fuzis, lança-foguetes e munições; em 2010, provenientes do Irã e, em 2017 e 2018, provenientes da

⁵⁴ A OCDE constitui-se em um foro, composto por 35 países, dedicado à promoção de padrões convergentes em vários temas, como questões econômicas, financeiras, comerciais, sociais e ambientais. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/encceja-2/480-gabinete-do-ministro-1578890832/assessoria-internacional-1377578466/20746-organizacao-para-a-cooperacao-e-desenvolvimento-economico-ocde>. Acesso em: 29 Mai. 2022.

Turquia. As armas são destinadas aos grupos criminosos e extremistas que operam no Sahel e são trocadas por drogas (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

Constata-se que o tráfico de armas e o de drogas são crimes transnacionais que possuem uma forte ligação. Para enfrentá-los, faz-se necessário, além do combate à corrupção e da aplicação rigorosa das leis em cada um dos Estados do GG, de uma colaboração internacional, em virtude das ligações existentes entre cartéis de drogas, grupos extremistas e redes criminosas de diversos países. Além disso, é essencial que os governos realizem investimentos na área econômica e social em seus próprios países, permitindo o crescimento econômico e o emprego para as novas gerações, dificultando seu recrutamento pelas organizações criminosas locais e internacionais.

2.3.4 Pesca Ilegal

A indústria pesqueira rende, anualmente, 24 bilhões de dólares ao continente africano e emprega 12,3 milhões de pessoas. A pesca divide-se em artesanal, realizada em pequenos barcos próximos à costa, e industrial, realizada em embarcações estrangeiras maiores afastadas da costa, muitas com capacidade de processar o pescado a bordo. A pesca realizada por embarcações estrangeiras ocorre por meio de licenças concedidas pelos Estados africanos (OKAFOR-YARWOOD; ALLISON, 2021).

A pesca artesanal é a principal responsável pela dieta alimentar de proteínas. Porém, a pesca irregular e predatória, realizada principalmente por embarcações estrangeiras, vem causando danos aos estoques de peixes na região do GG, principalmente devido à capacidade limitada dos Estados costeiros de monitorarem as atividades dessas embarcações. As estimativas indicam que a pesca ilegal na região do GG é equivalente a algo entre 40 e 65% da pesca legal (OKAFOR-YARWOOD; ALLISON, 2021).

Alguns Estados do GG estão buscando combater esta situação, que segundo a Interpol estaria causando um prejuízo de 1,3 bilhão de dólares, por intermédio de novas iniciativas, como acordos de parceria com a UE visando o aumento do monitoramento, modernização das técnicas de pesca e das embarcações, facilitação da cadeia logística

permitindo que o pescado chegue aos mercados internos e externos, além de financiamentos e subsídios à indústria pesqueira. Um exemplo é o Senegal, um dos principais Estados pesqueiros do GG, que busca aumentar sua integração no comércio mundial do pescado, desenvolvendo suas redes de distribuição, tentando reduzir o setor informal da pesca (NDIAYE, 2016).

Os Estados africanos têm lançado medidas visando restringir a pesca artesanal, porém não conseguem o mesmo com relação à pesca industrial. Em Gana, o defeso ocorre durante um mês para os pescadores artesanais e por dois meses para a pesca industrial. Porém, as licenças para a pesca industrial estão aumentando e a fiscalização do período de defeso não vem funcionando adequadamente. Por outro lado, os pequenos pescadores locais sofrem com a proibição, pois não conseguem meios para sustentar-se durante o período do defeso (OKAFOR-YARWOOD; ALLISON, 2021).

3 O PODER NAVAL NO GOLFO DA GUINÉ

Neste capítulo serão analisados os aspectos relativos à consciência situacional marítima no GG, abordando a Arquitetura de Yaoundé e outras medidas de cooperação adotadas, o Poder Naval dos países do GG, os atores estatais exógenos presentes na região e, por fim, os exercícios multinacionais realizados no local.

3.1 A Consciência Situacional Marítima

A Organização Marítima da África Central e Ocidental (MOWCA) (FIG. 25) foi criada pela Carta de Abidjan, em maio de 1975, buscando assegurar um tráfego marítimo com alto nível de segurança e com baixos níveis de poluição⁵⁵. Porém, a primeira tentativa de cooperação regional, buscando o aumento da consciência situacional e da segurança marítima no GG, ocorreu em 2009, quando os membros da CEDEAO assinaram um protocolo de segurança marítima estabelecendo o conceito de zonas de cooperação multinacional em três níveis. A estrutura possuía uma rede de centros nacionais de operações marítimas, coordenados por centros multinacionais de coordenação em cada zona, integrados em um centro regional de coordenação único.

O conceito previa, inicialmente, quatro zonas. A zona D, formada por Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe, foi a que mais rapidamente estabeleceu seu centro multinacional de coordenação marítima e iniciou o patrulhamento marítimo com a utilização das marinhas de guerra e guardas costeiras dos quatro países, sendo considerada um modelo de sucesso (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

A UA estabeleceu, em 2012, uma Estratégia Marítima Africana Integrada para os Mares e Oceanos até 2050, abordando um conjunto de problemas de segurança marítima. No ano seguinte, os chefes de Estado da região do GG reuniram-se em Yaoundé, Camarões, para fortalecer a segurança marítima regional e prevenir atividades ilícitas nas águas do GG. O encontro culminou com a adoção de três documentos estratégicos: uma declaração política

⁵⁵ Disponível em: <http://www.amssa.net/framework/MOWCA.aspx>. Acesso em: 08 Jun. 2022.

assinada por 25 Estados africanos (FIG. 26), um memorando de entendimentos assinado pelo ECOWAS, pela ECCAS e pela Comissão do GG e um código de conduta em que os chefes de Estado afirmavam o comprometimento com a cooperação marítima regional visando a prosperidade local (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

A arquitetura de Yaoundé estabeleceu uma clara divisão de tarefas entre as organizações, responsáveis pela estratégia, e os Estados, responsáveis pelas operações marítimas (FIG. 27), com a intenção de aumentar a consciência situacional na região do GG, que recebe cerca de 25% do tráfego marítimo do continente africano, por intermédio do monitoramento e do compartilhamento de informações (IISS, 2022).

Visando dar suporte as medidas estabelecidas na arquitetura de Yaoundé, foi criado, em 2013, o G7++Grupo de amigos do Golfo da Guiné (G7++FoGG) formado pelo Canadá, Alemanha, Itália, Japão e França, Reino Unido e EUA⁵⁶, além de Bélgica, Brasil, Dinamarca, Holanda, Noruega, Portugal, Espanha, Suíça, UE, o UNODC e a INTERPOL. Tal grupo multilateral de segurança marítima busca promover a coordenação das ações dos Estados e das organizações internacionais que atuam em benefício da segurança marítima no GG, além de apoiar os Estados do GG nas questões relacionadas à repressão da pirataria, do roubo armado a navios, bem como no combate a outras atividades ilícitas, como a pesca ilegal e o tráfico de drogas, armas, pessoas, animais e recursos naturais (EUROPÉENNE, 2019).

Posteriormente, em outubro de 2016, foi realizado um encontro extraordinário dos chefes de Estado da UA em Lomé, no Togo, visando o desenvolvimento da África e a aplicação efetiva das medidas propostas pela Arquitetura de Yaoundé. A Carta de Lomé reafirmou o engajamento dos Estados africanos com o reforço da segurança marítima, com a cooperação na luta contra os ilícitos ocorridos no mar e com a harmonização dos arcabouços jurídicos nacionais com a legislação internacional constante da CNUDM. Porém, somente o Estado anfitrião ratificou o documento (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

A UE também vem atuando em apoio à arquitetura de Yaoundé, por intermédio de dois projetos voltados ao aumento da consciência situacional e cinco ao combate dos ilícitos no mar. Os relacionados ao aumento da consciência situacional são o *Gulf of Guinea Inter-Regional*

⁵⁶ Estados componentes do G7.

Network, lançado em 2016, ao custo de 9,3 milhões de euros, que visa melhorar a segurança marítima e da navegação em 19 Estados da região, por meio do treinamento e do suporte ao estabelecimento da estrutura de compartilhamento de informações de Yaoundé; e o *Support to West Africa Integrated Maritime Security*, lançado em 2019 ao custo de 28 milhões de euros, que tem como objetivo dar suporte a implementação da estratégia marítima integrada da ECOWAS, com especial atenção ao fortalecimento da governança e a melhoria da qualidade do arcabouço jurídico nos Estados da região. Além desses projetos, a UE tem disponibilizado as imagens de seus satélites para exercícios realizados pela Costa do Marfim, Gana, São Tomé e Príncipe, Senegal, Cabo Verde e Togo (ACTION, 2021).

Os projetos da UE voltados ao combate aos ilícitos na região do GG são o *Seaport Cooperation Project* e o *Strengthening Criminal Investigation and criminal justice cooperation along drug trafficking routes*, lançados em 2015 e 2016, com um custo de seis e de 12 milhões de euros respectivamente, com intuito de fortalecer as instituições de justiça dos Estados da região e aumentar a integração no combate aos crimes transfronteiriços; o *Improved regional fisheries governance in western África*, lançado em 2018, com um orçamento de 15 milhões de euros, buscando fortalecer a pesca regional e combater a pesca ilegal, por intermédio do suporte da Agência de Controle de Pesca Europeia; além do *West and Central Africa Port Security* e do *Improvement of Ports' Customs and Operations Efficiency in African ports*, lançados em 2019, a um custo total de, aproximadamente, dez milhões de euros, voltados para o aumento da segurança das instalações portuárias (ACTION, 2021).

A Arquitetura de Yaoundé (FIG. 27) compreende o Centro de Coordenação Inter-regional (ICC), localizado na cidade de Yaoundé em Camarões, que coordena o funcionamento e a troca de informações entre o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central (CRESMAC), estabelecido pelo ECCAS e localizado na cidade de Pointe Noir na República do Congo, e o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental (CRESMAO), estabelecido pelo ECOWAS e localizado em Abidjan (ICC, 2022).

Em complemento a esta estrutura, foram criadas 5 zonas marítimas operacionais (FIG. 28), com o CRESMAC responsável por coordenar os Centros de Coordenação Marítima Multinacionais (MMCC) das zonas A e D, estabelecidos, respectivamente, nas cidades de Luanda

em Angola e Douala em Camarões, e o CRESMAO responsável pela coordenação dos MMCC das zonas E, F e G, estabelecidos, respectivamente, nas cidades de Cotonou no Benin, Acra em Gana e Praia em Cabo Verde (ICC, 2022).

Para conduzir as operações marítimas, a nível nacional, foram criados Centros Operacionais Marítimos (COM) em cada um dos 19 Estados do GG, buscando a coordenação das ações das marinhas de guerra nacionais e dos principais atores estatais envolvidos nas ações no mar, tais como polícia marítima, alfândega, pesca e proteção ambiental (ICC, 2022).

Ainda existem problemas que afetam a implementação total da Arquitetura de Yaoundé. Apesar do seu diagrama sugerir que se trata de uma estrutura hierarquizada, o ICC não trabalha para a ECCAS nem para a ECOWAS. Além disso, o ICC, o CRESMAC e o CRESMAO não são obrigados a informar suas operações quotidianas. Em caso de incidente, o COM e os MMCC podem planejar e conduzir operações de patrulha marítima sem a intervenção ou o apoio do CRESMAC ou do CRESMAO (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

O ICC possui quatro objetivos específicos: reforçar as capacidades jurídicas dos Estados-membros em matéria de segurança marítima; reforçar as capacitações profissionais dos serviços de repressão marítima; contribuir para o compartilhamento de informações relativas à segurança do espaço marítimo e contribuir para a identificação e delimitação das fronteiras marítimas. Porém, o CRESMAC e o CRESMAO não possuem um documento com suas funções claramente estabelecidas (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

Com relação à capacidade de patrulhamento, a zona D e a zona G possuem a capacidade de executar patrulhamento marítimo conjunto, sob a coordenação dos seus MMCC. A zona E realiza patrulhamentos conjuntos, porém sem a coordenação de seu MMCC e a zona F já possui protocolo assinado para sua realização. Apesar da maior parte dos Estados do GG terem criado seus COM, as capacidades destes centros diferem bastante, gerando dificuldades para analisar e compartilhar as informações recebidas, dificultando um fluxo rápido, eficaz e coordenado de informações (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

Apesar do aumento na cooperação regional e do apoio de organizações internacionais, os desafios relacionados à segurança marítima na região permanecem, devido aos problemas ainda existentes na consolidação da Arquitetura de Yaoundé, à rivalidade pela

hegemonia local e disputas fronteiriças e a fragilidade econômica dos Estados da região, que não possuem a capacidade de investimento para o aumento de sua capacidade de monitoramento e vigilância, buscando melhorar a consciência situacional no GG, e para o treinamento de suas marinhas de guerra e de suas guardas costeiras (IISS, 2022).

A insegurança marítima também é reflexo das atividades ilegais, como o terrorismo, o tráfico de drogas e armas, a pirataria e o roubo armado a navios, além da inexistência de um arcabouço jurídico que facilite a ação judicial. Apesar de todos os Estados do GG terem ratificado a CNUDM após Yaoundé, não adotaram em seu arcabouço jurídico leis que permitissem a punição dos atos de pirataria, nem mecanismos regionais que permitissem a extradição dos malfeitores para seus países de origem (VIRCOULON; TOURNIER, 2014).

A resposta a essas ameaças, muitas delas transnacionais, requer ações coordenadas de todos os países da região. A proximidade entre os Estados do GG facilita a disseminação das ameaças, tornando-as transfronteiriças. As atividades ilícitas nas águas territoriais de um Estado podem facilmente ter repercussões nos países vizinhos, gerando conflitos em suas fronteiras marítimas. Para que o combate a tais ameaças seja eficaz, é necessária uma coordenação estratégica para reforçar a capacidade de repressão aos ilícitos no GG, por intermédio da definição dos papéis exercidos por cada uma das instituições relacionadas à Arquitetura de Yaoundé e da adaptação do desenvolvimento de cada zona marítima ao nível de desenvolvimento dos Estados que a compõem (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

No nível nacional, a ratificação pelos Estados do GG dos acordos regionais já existentes e a busca, no nível internacional, de cooperação em cada zona, com a participação de Estados do GG e exógenos, possibilitarão o aumento dos exercícios e a atuação conjunta multinacional na região (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

3.2 O Poder Naval dos Estados do Golfo da Guiné

Os Estados do GG apresentam grandes dificuldades para garantir a segurança marítima da região. Seus recursos orçamentários de defesa são limitados e priorizados para as forças terrestres, impedindo que as Marinhas e as Guardas Costeiras possuam os meios aéreos

e de superfície adequados e em quantidade suficiente para a manutenção da consciência situacional e da segurança marítima. A maior parte dos países não possui meios com capacidade para realizar o patrulhamento além de seu mar territorial ou não possuem meios suficientes para cobrir toda a extensão de suas águas jurisdicionais (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

Neste subitem serão abordados os principais aspectos do Poder Naval⁵⁷ dos Países do GG, com destaque para Angola, Cabo Verde, Camarões, Costa do Marfim, Gabão, Gana, Nigéria e Senegal.

3.2.1 Angola

Angola possui a maior costa marítima da região do GG, com 1.600 km de extensão, sendo o segundo maior produtor de hidrocarbonetos no local (BRASIL, 2020b). Possui um setor de defesa entre os maiores e mais bem equipados do GG, com gastos de 1,41 bilhão de dólares em 2021 e Forças Armadas com efetivo de 107.000 militares, sendo 1.000 militares, aproximadamente, na Marinha (IISS, 2022).

O Estado angolano mantém laços com a Rússia, através da aquisição de equipamentos militares; e com a China, na busca de modernização e desenvolvimento de sua base industrial de defesa. Suas Forças Armadas realizam adestramentos constantemente, inclusive com a participação em exercícios multinacionais. Porém, enfrentam dificuldades para manter seus meios mantidos para o cumprimento de suas tarefas constitucionais de preservação da soberania e defesa do território (IISS, 2022).

Para garantir a segurança marítima e a proteção dos recursos extraídos de suas águas jurisdicionais, Angola tem atuado em duas vertentes. Uma diplomática, buscando parcerias internacionais e a consolidação de suas fronteiras, como foi o caso da delimitação de sua fronteira marítima com a República Democrática do Congo, ocorrida em 2022, e outra na busca da expansão de sua Marinha, que possui 16 embarcações utilizadas para patrulha e fiscalização da pesca, sendo dois da classe Ngola Kiluange, cinco da classe Rei Bula Matadi,

⁵⁷ O Conceito de Poder Naval utilizado será o do Brasil, que se encontra no glossário.

quatro da classe Mandume e cinco da Classe Imperial Santana, além de cinco lanchas classe PVC-170 e três embarcações de patrulha da classe HSI 32 (IISS, 2022).

Em setembro de 2016, o Estado angolano fechou um contrato com a empresa Pivinvest, baseada nos Emirados Árabes Unidos, para a construção de 17 navios patrulha e de um estaleiro naval, no valor de 495 milhões de euros. Três HSI 32 já foram entregues em 2019, sendo que as demais embarcações seriam das classes Vigilante 400 e Vigilante 1.400. Essas aquisições, juntamente com a compra de quatro navios patrulha da classe Super Dvora MK III, além das aeronaves Cessna *Citation*, adquiridas em 2017 e modificadas para realizar patrulha marítima, e das três aeronaves C295MP adquiridas em 2018, demonstram a preocupação do Estado angolano com o patrulhamento de suas águas jurisdicionais no GG (MARTIN, 2021).

3.2.2 Cabo Verde

Cabo Verde é um arquipélago constituído por dez ilhas e um conjunto de ilhéus, localizado no cruzamento de importantes rotas de navegação aérea e marítimas do mundo (MACHADO, 2010). O Estado de Cabo Verde busca transformar-se em hub logístico e de construção naval, além de maximizar a economia azul, por intermédio da exploração da indústria pesqueira e da exploração de hidrocarbonetos (BRASIL, 2020b).

Cabo Verde externou, no seu programa legislativo para o período de 2016 a 2021, suas prioridades na área de defesa, incluindo, além da defesa territorial e de seu espaço aéreo, a segurança marítima de sua ZEE. Há, também, um interesse governamental em aumentar as parcerias regionais e internacionais relacionadas a defesa, como a estabelecida com o Estado chinês, que provê treinamento e doação de material para as forças armadas do País (IISS, 2022).

Cabo Verde possui um efetivo de, aproximadamente, 1.200 militares, que costumam participar dos exercícios multinacionais que ocorrem na região do GG. Porém, não dispõe de Marinha, possuindo uma Guarda Costeira com efetivo de 100 militares e meios limitados para patrulhamento e repressão a ilícitos no mar: três embarcações para patrulhamento e duas lanchas de fiscalização costeira (IISS, 2022).

3.2.3 Camarões

O Estado de Camarões detém, na região de Kribi, reservas estimadas de 160 milhões de metros cúbicos de gás natural. Na região está localizado o porto de águas profundas de Kribi, que o Estado chinês auxilia na construção e operação. Porém, o principal entre os quatro portos de Camarões é o de Douala, por onde é escoado 95% do comércio marítimo nacional, apesar de não ser um porto de águas profundas (EXTÉRIEURES, 2017).

O país possui acordos de cooperação militar com a China e com a França, que provêm suporte e treinamento aos militares camaronenses, cujo principal foco de atuação é o combate ao grupo insurgente Boko Haram, que atua na Nigéria e na região de fronteira com Camarões (IISS, 2022), e o combate a insegurança na região de fronteiras com a República Centro Africana e com o Chade, devido à atuação de grupos criminosos transnacionais surgidos durante as guerras civis que assolaram aqueles países (POKAM, 2018).

Suas Forças Armadas são bem-organizadas, porém possuem meios com elevado tempo de uso, com exceção de veículos de combate comprados da China e da África do Sul e dos doados pelos EUA. Possuem um efetivo de, aproximadamente, 25.400 militares, sendo 1.500 da Marinha, que adquiriu navios-patrolha, nos últimos anos, para tentar combater as ações de pirataria em suas águas jurisdicionais, possuindo, atualmente, 14 embarcações de patrulha e 2 embarcações de patrulha ribeirinha, além de 4 embarcações de desembarque (IISS, 2022).

Com relação às suas fronteiras marítimas, o Estado camaronês criou, em 2009, uma força-tarefa combinada para atuar, juntamente com a Guiné Equatorial, o Gabão e São Tomé e Príncipe, no combate aos ilícitos em suas águas jurisdicionais (EZEOPA, 2021). Além disso, convive com problemas na península de Bakassi, região rica em petróleo e que foi controlada pela Nigéria até 2007, quando a Corte Internacional de Justiça decidiu por sua cessão à Camarões. Lá ocorre a atuação de piratas e do grupo separatista *Bakassi Freedom Fighters* que questiona a soberania camaronense sobre a península (POKAM, 2018).

3.2.4 Costa do Marfim

A Costa do Marfim promulgou, em 2014, uma estratégia para ação do Estado no mar, visando reorganizar todas as suas ações marítimas, com exceção das ligadas diretamente à defesa do território. Buscou-se a melhoria da consciência situacional, o aumento da segurança marítima, o desenvolvimento da economia azul e uma maior cooperação regional e internacional (IVOIRE, 2021). Tal estratégia permitiu harmonizar as ações dos diferentes ministérios governamentais, definindo claramente o papel dos envolvidos e facilitando as ações nacionais do Estado no mar (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

O Governo da Costa do Marfim aprovou, em 2016, uma lei reduzindo o efetivo das Forças Armadas, visando incrementar o quantitativo de suas forças policiais. Atualmente, o País possui, aproximadamente, 27.400 militares, que recebem assistência técnico-profissional de uma missão militar francesa, enviada em virtude da existência de um acordo de cooperação em assuntos de defesa assinado com aquele país. A Marinha possui, aproximadamente, 1.000 militares e 4 navios patrulha, além de uma embarcação de desembarque (IISS, 2022).

3.2.5 Gabão

Em virtude da presença de tropas francesas em seu território, que podem atuar no auxílio à segurança do País, o Gabão possui Forças Armadas com um efetivo de 4.700 militares, reduzido em relação aos seus vizinhos no GG. Sua Marinha possui 500 militares e 10 embarcações de patrulha, além de uma de desembarque (IISS, 2022).

O Estado francês costuma empregar unidades de sua Marinha na região, utilizando-se das facilidades portuárias locais, além de auxiliar no treinamento dos militares gabonenses. Além da França, o Gabão tem buscado aumentar seus laços na área militar com os EUA, que construíram um novo centro de operações marítimas no país em 2019, e com a Rússia (IISS, 2022).

Com relação às disputas relacionadas às fronteiras marítimas, o Gabão e a Guiné Equatorial, apesar de não terem pacificado a questão da disputa da soberania das ilhas de

Mbanié, Cocotier e Conga, acordaram sobre a possibilidade de explorarem os recursos petrolíferos, reduzindo a possibilidade de conflito, porém não a extinguindo (MOUITY, 2017).

3.2.6 Gana

As Forças Armadas de Gana figuram entre as de maior capacidade na região do GG, com planos estabelecidos para o seu desenvolvimento nesta e na próxima década. Possuem as tarefas de manter a segurança interna do país, a segurança marítima de suas águas jurisdicionais e de suas instalações petrolíferas no mar, além da participação em operações de paz. Para isso, contam com um efetivo de 15.500 militares, sendo 500 pertencentes à Marinha, que detém 14 embarcações de patrulha, além da autorização do governo, emitida em dezembro de 2021, para a compra de mais quatro navios-patrulha para atuarem na repressão à pesca ilegal⁵⁸ (IISS, 2022).

O Estado de Gana detém uma limitada base industrial de defesa, que lhe permite produzir munições e manter a manutenção de seus meios, tendo suas capacidades expandidas pelo apoio que recebe, no seu setor de defesa, dos EUA e do Reino Unido (IISS, 2022). Seus sistemas de monitoramento e vigilância, por outro lado, permitem que o país usufrua de uma boa coordenação e uma troca rápida de informações entre as agências envolvidas no combate aos ilícitos no mar, a Administração Marítima de Gana, a Marinha e o Ministério da Pesca e do Desenvolvimento da Aquicultura, mesmo que ainda persistam lacunas para o atendimento de uma consciência situacional marítima plena (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

3.2.7 Nigéria

Maior economia e população da África, a Nigéria é o Estado com o quarto maior poder militar do continente africano e a o maior do GG, possuindo participação decisiva na ECOWAS e na UA. O Estado convive com grupos extremistas como o Boko Haram, o ISWA e o ANSARU (BRASIL, 2020b).

⁵⁸ Disponível em: <https://allafrica.com/stories/202112090259.html>. Acesso em: 16 Jun. 2022.

A Nigéria vem estreitando os contatos em busca de cooperação com o Paquistão, com a Alemanha, o Reino Unido e os EUA. Suas Forças Armadas dispõem de 143.000 militares, sendo 25.000 na Marinha e na Guarda Costeira. Possui 1 Fragata e 1 Corveta, além de 122 embarcações de patrulha, que atuam no combate à pirataria e aos ilícitos no mar, principalmente na região do delta do rio Níger.

O desenvolvimento da Marinha nigeriana ocorre em várias frentes, através da consolidação de uma nova visão estratégica baseada nos documentos *Comprehensive Strategic Directive 2021-2025* e o *Strategic Plan 2021-2030*, que cobrem nove áreas de atuação: operações, renovação da esquadra, logística, infraestrutura, gerência de recursos humanos, conceitos de administração, organização, doutrina, cooperação interagências e regional (OLORUNNIWA, 2022).

As ações da Marinha nigeriana desenvolveram-se através da adoção de uma estratégia marítima de espectro total, que compreende medidas de segurança, detecção e ataque contra ilícitos marítimos, atores não estatais e agressões externas, com uma esquadra balanceada que permite ações defensivas e ofensivas em suas águas interiores, Mar Territorial, ZEE, Alto Mar e operações em terra (WINGRIN, 2022).

A Marinha nigeriana possui consciência situacional e capacidade de patrulhamento, com um quantitativo de meios navais praticamente igual ao dos demais Estados do GG, fruto da construção e aquisição de quase 100 meios navais de dimensões e capacidades variadas, em atendimento ao Conceito Marítimo da Trindade de Ação. O conceito compreende as capacidades de vigilância, com a presença de meios no mar (WINGRIN, 2022) e a execução de projetos de vigilância marítima em sua ZEE, como o projeto *Deep Blue*.

O projeto consiste no emprego coordenado do sistema de vigilância *Falcon Eye*, de helicópteros para busca e salvamento, aeronaves e drones para vigilância aérea da ZEE, navios, embarcações de patrulha e veículos blindados para patrulhamento nas regiões litorâneas, além da atuação de cerca de 600 militares em terra (CARDOSO, 2021).

Nesse contexto, não se pode esquecer a contribuição do aumento da consciência situacional provido pela Arquitetura de Yaoundé, além da busca de consolidação de uma parceria com a UA, com outros Estados africanos, da cooperação com Marinhas e Estados

exógenos, das operações do *Special Boat Service* em ações de contraterrorismo e contra insurgência e da aprovação da lei de supressão da pirataria e outras ofensas marítimas pelo governo nigeriano em 2019, que permitiu que os autores de crimes cometidos no mar pudessem ser processados (WINGRIN, 2022). A combinação de todas essas ações produziu excelentes resultados, conseguindo reduzir os índices de pirataria e de outros ilícitos (FIG. 22) em suas águas jurisdicionais (AZEVEDO, 2022), que causam um prejuízo anual estimado pelo Vice-Presidente da Nigéria, Yemi Osinbajo, em 26 bilhões de dólares (OLORUNNIWA, 2022).

Apesar da liderança em iniciativas regionais e internacionais nos últimos anos, o Estado nigeriano carece de uma maior integração entre suas agências responsáveis pelo combate aos ilícitos no mar, o que pode vir a reverter os avanços alcançados até o presente momento. Os órgãos encarregados da segurança marítima apresentam superposição de competências. Como exemplo, a Agência Nigeriana de Administração e Segurança (NIMASA), órgão vinculado ao Ministério dos Transportes nigeriano e responsável pela conclusão do projeto *Deep Blue*, possui tarefas que se sobrepõem e competem com algumas das tarefas da Marinha nigeriana, dificultando as coordenações e a ação de outros órgãos envolvidos no combate aos ilícitos ocorridos no mar, como o *Federal Fisheries Department* (JACQUES; CARDOSO, 2021).

3.2.8 Senegal

As Forças Armadas do Senegal possuem um efetivo de 13.600 militares e experiência em atuação internacional, apesar do seu foco de atuação ocorrer na segurança interna contra o tráfico transnacional e, na região de fronteiras, contra os grupos extremistas islâmicos baseados nos Estados vizinhos e contra um grupo insurgente localizado no sul do país. O Senegal possui acordos de cooperação na área de defesa com a Espanha, o Reino Unido e a França, que é seu o principal parceiro e mantém tropas estacionadas no país, que colaboram no treinamento das Forças Armadas e da Polícia do Senegal, juntamente com os EUA, que também apoiam no treinamento antiterrorismo. Em 2021, o Estado senegalês assinou um acordo com a Mauritânia, sobre segurança marítima e energética (IISS, 2022).

A despeito das limitações orçamentárias, o Estado senegalês possui um programa chamado *Horizon 2050*, que pretende modernizar o setor de defesa do país, reorganizando sua estrutura e reequipando suas tropas. A profissionalização da educação militar é uma das metas, com a criação de um Instituto Nacional de Defesa e de uma nova Escola Naval. Também está prevista a modernização da Marinha, que possui 10 embarcações de patrulha e duas embarcações de desembarque e 950 militares, incluindo a Guarda Costeira (IISS, 2022).

3.2.9 Demais Estados do Golfo da Guiné

Com exceção de São Tomé e Príncipe, que possui uma Guarda Costeira e uma estrutura para o acompanhamento e monitoramento da situação marítima em suas águas jurisdicionais, os Estados de Benin, Congo, Gâmbia, Guiné, Guiné Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, República Democrática do Congo, Serra Leoa e Togo não possuem tal estrutura de monitoramento, dificultando a manutenção de uma consciência situacional marítima plena. Além disso, os Estados, incluindo São Tomé e Príncipe, não possuem meios que permitam uma atuação efetiva na repressão dos ilícitos além de seu mar territorial, apesar do esforço recente de alguns Estados, como a Guiné Equatorial e o Togo, de reforçarem suas capacidades marítimas. A tabela seis apresenta os efetivos de suas Forças Armadas, de suas Marinhas e os meios que estas dispõem (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

3.3 Presença Militar Exógena no Golfo da Guiné

A importância geopolítica e econômica do GG faz com que atores estatais exógenos busquem manter uma presença militar na região, tanto como suporte aos seus interesses estratégicos quanto em apoio ao desenvolvimento das capacidades locais, principalmente aquelas voltadas à segurança marítima e ao combate a grupos extremistas. Neste subitem serão abordadas as presenças militares na região de importantes atores internacionais como EUA, UE, China, Índia e Brasil.

3.3.1 Estados Unidos da América

Os EUA possuem seis programas principais, gerenciados pelo seu Departamento de Defesa, voltados para a cooperação com os Estados africanos, por intermédio da utilização das forças sob a responsabilidade do AFRICOM.

O *State Partnership Program* é gerenciado pela Guarda Nacional dos EUA e executado pelos comandos militares estadunidenses. Busca facilitar a cooperação na área de segurança entre 54 estados dos EUA e 87 países participantes, sendo 16 africanos, por intermédio do atendimento de objetivos traçados pelo Departamento de Defesa para incrementar os laços nas áreas econômica, política e militar. Benin, Cabo Verde, Gana, Libéria, Nigéria, Senegal e Togo são os Estados do GG participantes (COMMAND, 2022a).

O *Africa Partnership Station* é um programa que busca a cooperação na área de segurança marítima, capitaneado pelo *U.S. Naval Forces Africa*, força naval componente do AFRICOM. Visa o incremento das capacidades de patrulhamento e segurança, em suas águas jurisdicionais, das Marinhas e Guardas Costeiras dos Estados parceiros, atuando nas áreas de consciência situacional, infraestrutura das instalações marítimas, treinamento e desenvolvimento da integração regional voltada à segurança no mar (COMMAND, 2022b). Em 2019, os EUA utilizaram no projeto os navios *Carson City*, da Marinha, e o *Thetis*, da Guarda Costeira, para atuarem em Cabo Verde, Costa do Marfim, Gana, Nigéria e Senegal⁵⁹.

O *Africa Maritime Law Enforcement Partnership Program* é um programa gerenciado pelo AFRICOM que busca conter o tráfico internacional, reduzir a pesca ilegal e incrementar a segurança marítima na região, aumentando a capacidade dos Estados costeiros africanos de realizar ações de patrulhamento e de imposição da lei contra as atividades ilícitas no mar, complementando as atividades do *Africa Partnership Station* (COMMAND, 2022c).

O *Foreign Humanitarian Assistance* é um programa gerenciado pelo AFRICOM e voltado a desenvolver as capacidades dos Estados africanos de responder às situações de desastre e de crises humanitárias. Os EUA gastaram 38 bilhões de dólares em 2021 com

⁵⁹ Disponível em: <https://www.africom.mil/article/33709/us-navy-sends-second-ship-to-gulf-of-guinea-promoting-progress-through-partnership>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

assistência humanitária a países estrangeiros, sendo 10.435.601.393 de dólares com os Estados subsaharianos. Na região do GG, os principais beneficiados foram a República do Congo e a Nigéria com, respectivamente, 814 milhões e 803 milhões de dólares em auxílio (US, 2022).

Ele abrange o *Foreign Disaster Relief*, utilizado no apoio as combate ao Ebola em 2014; o *Humanitarian and Civic Assistance* e o *Disater Preparedness Program*, que buscam a participação de civis e militares do Estado apoiado em exercícios de apoio humanitário; o *Humanitarian Mine Action*, que busca a redução do efeito das minas terrestres e outros dispositivos explosivos, auxiliando no treinamento do pessoal e na detecção, remoção e no armazenamento destas minas e explosivos; além de outros programas de assistência, como o de respostas as pandemias e de doação de material. Com exceção da Guiné, da Guiné Equatorial e de São Tomé e Príncipe, todos os demais Estados do GG participam do *Foreign Humanitarian Assistance* (COMMAND, 2022d).

O *International Military and Education Training Program* é voltado para o treinamento de militares dos Estados parceiros, buscando a estabilidade regional e a disseminação de valores democráticos, por intermédio da apresentação da estrutura das organizações militares dos EUA, seus procedimentos, sua subordinação ao controle civil, além do funcionamento de seu sistema legislativo e judicial, visando, com isso, influenciar a formação dos futuros líderes locais (COMMAND, 2022e).

O *Global Peace Operations Initiative* é financiado pelo Departamento de Estado dos EUA e tem por objetivo capacitar as Forças Armadas dos Estados africanos a participar de operações de paz da ONU e da UA. Seu principal programa é o *African Peacekeeping Rapid Response Partnership*, estabelecido em 2015, que visa desenvolver as capacidades de Etiópia, Gana, Ruanda, Senegal e Tanzânia de responderem de forma rápida a crises no continente, por intermédio do envio de forças para emprego em operações de paz regionais ou da ONU (COMMAND, 2022f).

Apesar da existência de vários projetos dos EUA voltados ao desenvolvimento da segurança marítima no continente africano, os Estados africanos ainda possuem dificuldades em atender os objetivos específicos determinados pelos diversos órgãos estadunidenses para participação nesses programas (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

3.3.2 União Europeia

Apesar da UE ter lançado, no início de 2021, o primeiro projeto relacionado ao conceito de coordenação de presença marítima no GG e possuir projetos relacionados ao aumento da consciência marítima no local, conforme apresentado no capítulo anterior, a participação militar propriamente dita na região ocorre, principalmente, pela participação de três de seus Estados-membros; França, Portugal e Espanha; que têm atuação destacada na região, fruto de suas ligações históricas e econômicas com aqueles países.

A França atua no combate à insegurança marítima e ao terrorismo no continente africano, com acordos de parceria de defesa estabelecidos com Camarões, Costa do Marfim, Gabão, Senegal e Togo (BRASIL, 2020b). Para isso, possui tropas no GG em bases localizadas na Costa do Marfim, no Gabão e no Senegal, além de presença constante no mar, desde a década de noventa do século passado, com a Operação *Corymbe*. Realiza, anualmente, até quatro exercícios na região, com até dois navios de sua Armada, culminando com a organização de um exercício de maior dimensão denominado *Grand African Navy's Exercise for Maritime Operations* (NEMO) (MORCOS, 2021).

Portugal além dos laços históricos e culturais com vários Estados da região, pertence à Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)⁶⁰, foro que congrega quatro países da região. Possui, ainda, a Iniciativa Mar Aberto, que objetiva promover a cooperação em defesa e em áreas de segurança marítima. A Marinha portuguesa mantém o Navio-Patrolha Zaire em São Tomé e Príncipe desde 2018, com a tripulação formada por portugueses e são-tomenses e a tarefa de prover treinamento e apoio às missões da Guarda Costeira daquele país (BRASIL, 2020b). No período de abril a junho de 2022, dentro da Iniciativa Mar Aberto, o Navio-Patrolha Oceânico Viana do Castelo foi enviado à Angola, São Tomé e Príncipe, Guiné Equatorial, Togo,

⁶⁰ Foro multilateral, criado em 1996, para o aprofundamento da amizade mútua e da cooperação entre Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor Leste. Disponível em: <https://www.cplp.org/id-2763.aspx>. Acesso em: 01 Jun. 2022.

Guiné-Bissau e Cabo Verde, tendo realizado treinamento com as Marinhas e Guardas Costeiras daqueles Países, além de doação de material⁶¹.

A Espanha busca aumentar a cooperação e o investimento com os Estados do GG por intermédio do plano “Foco África 2023”, em que busca parcerias com a Guiné Equatorial, o Senegal, a Nigéria, a Costa do Marfim, Angola e Gana, além de proteger suas rotas marítimas para a região (BRASIL, 2020b). Com relação à presença militar, a Armada espanhola realiza, anualmente, a operação *Despliegue Africano*, visando reforçar a vigilância marítima e a capacidade dos Estados da região. Em 2021 e 2022 foram empregados, respectivamente, os Navios-Patrolha *Vigía*⁶² e *Tornado*⁶³.

A Dinamarca, em virtude da dimensão de sua Marinha Mercante, responsável por 10% do transporte mundial de produtos, vem aumentando sua presença na região, principalmente na cooperação para o aumento das capacidades dos Estados do GG. Itália e Bélgica também participam, eventualmente, com navios de guerra em exercícios na região (MORCOS, 2021).

3.3.3 China e Índia

No continente africano, a China empregou 40 forças-tarefa desde 2008, quando sua Marinha passou a fazer parte do esforço antipirataria no Golfo de Áden, onde realizou a escolta de mais de 7.000 navios. Seus navios e sistemas de armas mais modernos têm sido utilizados nessas missões, fazendo com que a Marinha chinesa obtenha experiência em operações em alto mar (NYABIAGE, 2022). Entre 2014 e 2018, a China construiu e lançou ao mar uma quantidade de navios com uma tonelagem superior à das Marinhas da França, Alemanha, Índia, Coreia do Sul, Espanha e Taiwan⁶⁴, além de fornecer navios-patrolha e embarcações para os Estados do

⁶¹ Disponível em: <https://observador.pt/2022/06/03/nrp-viana-do-castelo-de-regresso-a-portugal-apos-dois-meses-de-missao-em-africa/>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

⁶² Disponível em: <https://www.anave.es/prensa/ultimas-noticias/2750-la-armada-espanola-despliega-el-patrullero-vigia-en-el-golfo-de-guinea>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

⁶³ Disponível em: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3482477/bam-tornado-armada-inicia-despliegue-africa-occidental>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

⁶⁴ Disponível em: <https://www.iiss.org/blogs/military-balance/%20%202018/05/china-naval-shipbuilding>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

GG (MORCOS, 2021), porém a ajuda ocorre sem que haja qualquer tipo de coordenação com os esforços de cooperação internacional realizados pelos demais países que apoiam a região (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

Dentro do escopo da Iniciativa de Segurança Global, lançada pelo Presidente Chinês Xi Jinping, em abril de 2022, a China revelou, em reunião virtual realizada em maio com os líderes das Marinhas e Guardas Costeiras dos 19 Países do GG, em maio de 2022, sua preocupação com a pirataria e a insegurança marítima no GG, demonstrando a intenção de aumentar o apoio àqueles Estados, provendo treinamento, compartilhamento de informações, apoio hidrográfico e enviando regularmente navios para realizar visitas e exercícios no local (NYABIAGE, 2022).

A resposta do Estado indiano ao crescimento econômico, político e militar da China tem sido expandir sua presença no Oceano Índico, incluindo os Estados costeiros do leste do continente africano. Para isso, tem aumentado o tamanho de sua Esquadra, investido na construção de portos com localização estratégica no Oceano Índico e aumentado a cooperação com outros Estados, o que permitiu a instalação de uma rede de monitoramento radar em alguns Estados africanos, como Madagascar e Ilhas Maurício (FIG 29) (BERGENWALL, 2019). Por outro lado, a presença naval Indiana na parcela oeste do continente africano é pequena, restringindo-se aos navios mercantes empregados, principalmente, no transporte do petróleo adquirido junto aos Estados de Angola e Nigéria.

3.3.4 Brasil

Com relação à proteção marítima do Atlântico Sul, e em consonância com a política externa brasileira de que problemas no continente africano devem ter suas soluções construídas pelos próprios Estados africanos, a MB mantém uma parceria com a arquitetura de Yaoundé, por meio do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz), além de possuir um assessor técnico da MB junto à UA e, desde 2018, um representante no Centro Inter-regional em Camarões (FREIRE, 2022).

A presença naval brasileira na região do GG ocorre, desde 2014, com a participação na Operação *Obangame Express*. Tal presença vem sendo incrementada, com a atuação brasileira, em 2019, na Operação NEMO e, em 2021, na Operação GUINEX, planejada e executada pela MB. Além disso, o Estado Maior da Armada desenvolve, com a participação de outros setores governamentais, uma proposta de estratégia marítima para o GG, visando contribuir para a estabilidade regional, segurança marítima e apoio à política externa no GG, baseada em duas linhas: uma voltada à segurança marítima e outra ao apoio à diplomacia brasileira na região (FREIRE, 2022).

O Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) da MB representou o Brasil, em julho de 2022, no Simpósio de líderes de Infantaria de Marinha – África, juntamente com outros 35 Estados, sendo 27 africanos. O evento ocorreu na cidade de Dakar no Senegal, sendo organizado pelo CFN estadunidense e pela Marinha senegalesa. O objetivo era funcionar como um fórum de aproximação entre as Marinhas e os CFN dos Estados participantes, com foco no continente africano, possibilitando o compartilhamento de experiências em respostas a crises, melhorando a consciência situacional marítima e o conhecimento dos desafios à segurança no Atlântico Sul (PERNA, 2022).

3.4 Exercícios Navais Multinacionais Realizados no Golfo da Guiné

Operações e exercícios multinacionais ocorrem no GG com a participação dos Estados locais e de Estados exógenos a região. O principal exemplo de operação multinacional regional é a *Prosperity*, lançada em setembro de 2011, que previa a cooperação entre os Estados da Nigéria e do Benin visando o incremento da segurança marítima e da consciência situacional, por intermédio da execução de patrulhamento e vigilância realizada pelos dois Estados. A Nigéria disponibilizava seus navios e recursos logísticos e Benin sediava a operação em Cotonou e autorizava a utilização nigeriana de suas águas territoriais (OSEI-TUTU, 2013). Como resultado, entre julho de 2012 e junho de 2013, houve uma redução de ataques a navios, de uma média de 30 por mês, para zero (EZEOPA, 2021).

Há uma grande quantidade de adestramentos e exercícios bilaterais realizados no GG, no âmbito da cooperação internacional com Estados exógenos. Como exemplo, podemos citar os realizados pelos EUA, em 2021, com a Marinha da Nigéria, onde houve a participação do navio estadunidense *Hershel Williams* e de cinco navios-patrolha nigerianos (JACQUES; CARDOSO, 2021) e, em 2022, com o adestramento realizado com os Fuzileiros Navais (FN) angolanos (FORUM, 2022a). Porém, destacam-se aqueles em que há a participação de um maior número de Estados da região, como os exercícios coordenados pelos EUA, França e Brasil.

O AFRICOM coordena o planejamento e a execução de seis exercícios na África. O *Cutlass Express*, o *Justified Accord*, realizados no oeste do continente, e o *Phoenix Express*, que abrange os Estados do norte do continente, não serão abordados neste trabalho, por não contarem com a participação dos Estados do GG.

O exercício de operações especiais voltado ao combate à grupos extremistas, denominado *Flintlock*, é realizado na região do Sahel e contou, em 2022, com a participação de 29 países, sendo Benin, Cabo Verde, Camarões, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné-Bissau, Nigéria e Senegal os representantes do GG, além do Brasil, França, Alemanha, Portugal, Espanha, Reino Unido e os EUA como principais atores exógenos participantes (COMMAND, 2022g).

O *African Lion* é o maior exercício coordenado pelo AFRICOM, possuindo atividades em terra e no mar, voltado ao combate a ameaças transnacionais e a grupos extremistas, com a participação prevista, em 2022, de 7.500 militares do Brasil, Chade, França, Itália, Holanda, Reino Unido, EUA e dos quatro Estados em que o exercício ocorrerá, sendo dois do GG: Marrocos, Gana, Senegal e Tunísia (COMMAND, 2022h).

O *Obangame Express*, também coordenado pelo AFRICOM, é o maior exercício multinacional marítimo realizado no oeste do continente Africano. Possui duas partes distintas, uma de treinamentos, realizados nos portos, e outra realizada em alto mar, na condução de uma operação de interdição marítima, que busca adestrar os meios navais e os centros de coordenação marítima envolvidos.

O exercício ocorreu nas cinco zonas marítimas da Arquitetura de Yaoundé, estendendo-se do Senegal até Angola. Em 2022, contou com a participação da ECOWAS, da

ECCAS, de todos os Estados do GG, além de Bélgica, Brasil, Canadá, Dinamarca, França, Itália, Marrocos, Namíbia, Polónia, Portugal, Espanha e EUA. (COMMAND, 2022i). Durante o exercício, a Marinha nigeriana realizou a apreensão de três embarcações envolvidas em atividades ilícitas no mar (FORUM, 2022b).

A Operação NEMO, coordenada pelo Estado francês, ocorrerá em outubro de 2022, com a participação de todos os Estados do GG, além da participação dos Centros de Coordenação Nacionais da Arquitetura de Yaoundé, que contarão com a utilização do *Yaoundé Architecture Regional Information System* (YARIS), que permitirá a troca de informações e a coordenação de todos os envolvidos nas tarefas de segurança marítima (MOYER, 2022).

Em novembro de 2021, a Operação NEMO, iniciada em 2018, contou com a participação de todos os Estados do GG, além do Reino Unido, Itália, Brasil, EUA, Portugal, Dinamarca, Espanha, Bélgica e Reino Unido. Foram utilizadas 40 embarcações e seis aeronaves em exercícios no mar, em terra e no espaço aéreo do GG, buscando incrementar as capacidades operacionais das Marinhas participantes de atuar conjuntamente no combate à pirataria, pesca ilegal, tráfico internacional e poluição marítima, além de aumentar a segurança marítima na região (ARCHUS, 2021).

A Operação GUINEX é coordenada, desde 2021, pela MB e busca capacitar as Marinhas envolvidas no planejamento e na execução de ações multinacionais de segurança marítima em regiões multifacetadas (FREIRE, 2022). A operação contará, em 2022, com a participação da Costa do Marfim, São Tomé e Príncipe, Camarões, Nigéria, Cabo Verde, Senegal, Benin, Togo, Espanha, Portugal, Reino Unido, EUA e França. Os adestramentos incluirão abordagem a outros navios, com realização de visita e inspeção, além de técnicas de operações especiais e manobras com embarcações rápidas em regiões com ameaças assimétricas (CERQUEIRA, 2022).

Analisando-se as iniciativas de apoio e as ações e exercícios realizados no GG, verifica-se que não há um plano consolidado integrando os Estados que atuam na região. Os EUA e a UE, por intermédio de seus Estados-membros, não coordenam as suas ações no GG, operando em paralelo e reduzindo, assim, o impacto de suas ações na região (MORCOS, 2021).

O emprego de navios de guerra estrangeiros é um dos melhores meios de desenvolver a operacionalidade das Marinhas locais e incrementar a segurança marítima na região. Eles permitem o embarque e treinamento dos militares locais, possibilitando que os adestramentos sejam realizados em alto mar. Porém, os atores exógenos não compartilham as mesmas prioridades e interesses que os Estados da região, não disponibilizando uma presença constante de seus meios na região. Além disso, os atores regionais possuem desenvolvimento desigual, além de não possuírem uma prioridade única, gerando ações ineficazes também no âmbito regional (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

4 A PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA EM UMA FORÇA MULTINACIONAL NO GOLFO DA GUINÉ

Neste capítulo serão analisadas as motivações para a criação de uma força multinacional no GG, o amparo legal e os motivos para a participação brasileira, sua viabilidade estratégica, numa moldura temporal até 2030, e a capacidade do Poder Naval brasileiro de atuar nesta força-tarefa marítima com uma força expedicionária embarcada. Para tal, serão analisadas as vantagens doutrinárias do emprego de tal força expedicionária, sua possível composição, além das experiências anteriores do Poder Naval brasileiro em operações semelhantes, sua doutrina, as possibilidades de emprego vislumbradas e a capacidade logística para prover o apoio necessário a tal empreitada.

4.1 Motivos para a criação de uma Força Multinacional no Golfo da Guiné

Os acontecimentos do final do século XX, principalmente o encerramento da Guerra das Malvinas em 1982, a criação da ZOPACAS em 1986, e o desmantelamento da URSS em 1991, levaram a que se acreditasse que o Oceano Atlântico vivenciaria um período de paz e segurança no novo milênio. Porém, tal expectativa foi frustrada pelas alterações que ocorreram no quadro geopolítico, trazendo impactos mundiais, como o atentado terrorista sofrido pelos estadunidenses em 2001, suas ações militares posteriores contra o Afeganistão e o Iraque, em 2001 e 2003, respectivamente, o surgimento do Estado Islâmico em 2013, e o aumento do extremismo religioso, incluindo as ações terroristas realizadas no Oriente Médio, nos continentes europeu e africano. Além disso, a unipolaridade, pós bipolaridade de poder, foi alterada com o movimento geopolítico de atores como China, Rússia, UE e Índia, que passaram a buscar um maior espaço em um mundo multipolar.

Com relação ao Atlântico Sul, podemos identificar tais impactos mais claramente no GG, onde diferentes fatores, alguns interrelacionados, contribuiram para o crescimento da atividade econômica na região, bem como da insegurança marítima local. Suas riquezas minerais, com destaque para as exportações de petróleo e gás natural e promissoras reservas já identificadas, bem como a quantidade e variedade do pescado da região, permitiram o

desenvolvimento local e atraíram o interesse de potências exógenas, garantindo um fluxo constante de embarcações por suas LCM.

Porém, tal desenvolvimento não ocorreu na mesma medida em todos os Estados do GG. Os problemas econômicos, os conflitos internos e as guerras civis continuam afetando a região, apesar de países como Nigéria e Angola estarem entre os 15 maiores exportadores mundiais de petróleo e gás natural, como já visto no capítulo dois, e possuírem efetivos militares e quantitativos de meios navais entre os três maiores do GG (TAB. 6).

Após a redução dos casos de pirataria no Golfo de Áden, ocasionado pela Operação Atalanta, a região do GG passou a ser a terceira em roubos a navios (FIG 19) e a de maior número de casos de pirataria no mundo (FIG. 18). Além disso, a região tornou-se rota do tráfico internacional de drogas e armas para o continente europeu (FIG 23 e 24), convive com a pesca ilegal e sofre com a expansão das atividades de grupos terroristas existentes no Sahel e de grupos locais, como os nigerianos Boko Haram e ISWA.

Tais grupos vêm aumentando sua influência por intermédio da desestabilização dos governos e aumento do aliciamento de jovens para suas fileiras, utilizando-se de alianças com grupos criminosos locais, que atuam no roubo armado a navios e na pirataria, e com cartéis internacionais que operam com o tráfico de armas e drogas, utilizando-se do contrabando de armas para aumentar seu arsenal e das drogas como incentivo ao aliciamento de jovens e como fonte de recurso ilegal. Essas ações fazem com que tais grupos passem a ter uma influência cada vez maior em seus países, dificultando seu combate. Em muitos países, o arcabouço jurídico não possui a tipificação dos crimes realizados em suas águas jurisdicionais, fazendo com que os criminosos sejam liberados alguns dias após a sua captura (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

A pesca ilegal, tanto realizada pelos nacionais da região quanto por potências estrangeiras, entre as quais a China e a Rússia⁶⁵, é outro aspecto de preocupação para os Estados do GG, em virtude de o pescado fornecer a maior parte da proteína consumida por aquelas populações. Apesar de medidas terem sido adotadas para reduzir a pesca ilegal artesanal e industrial, esta última tem ocorrido a distâncias maiores da costa, impedindo vários

⁶⁵ Disponível em: https://www.lemonde.fr/planete/article/2016/10/17/la-peche-illegale-fleau-du-golfe-de-guinee_5014916_3244.html. Acesso em: 02 Ago. 2022.

Estados de combatê-la, em virtude da falta de meios navais que possuam condições de realizar um patrulhamento mais afastado de suas costas.

No campo militar, destacam-se os esforços realizados por EUA, UE, Brasil e China, dentre outros, para auxiliar as Forças Armadas e Guardas Costeiras locais por intermédio da realização de doação de material militar, embarcações e realização de treinamentos e exercícios visando qualificar seu pessoal, incluindo a realização de exercícios multinacionais, como a OBANGAME EXPRESS, a NEMO e a GUINEX.

Estados como Angola e Gana possuem projetos, em andamento, para aquisição de novos meios de patrulhamento, visando incrementar suas capacidades e melhorar sua atuação na repressão de ilícitos no mar, conforme abordado no capítulo três. Porém, de um modo geral, os Estados do GG não possuem os meios nem o pessoal suficiente para realizar o combate aos ilícitos no mar, ainda dependendo do apoio de Estados exógenos ao GG. Além disso, os atos de combate aos ilícitos realizados de forma isolada por um determinado Estado acabam fazendo com que as ações criminosas migrem para as águas jurisdicionais do Estado vizinho (FIG. 22).

Apesar da importância econômica da Nigéria no continente africano, seu posicionamento centralizado em relação aos mais de 6.000Km de extensão marítima do GG e o sucesso recente das ações realizadas pela sua Marinha no combate à pirataria, sua costa corresponde a somente 12% de tal extensão. Além disso, os problemas de pirataria, roubo armado, pesca ilegal e tráfico de drogas e armas em todo o GG, que se somam, no caso nigeriano, a mineração ilegal, ao roubo de petróleo e gasolina em suas águas jurisdicionais, são desafios que a Marinha nigeriana tem consciência de que não conseguirá erradicar sem a colaboração de outros Estados (WINGRIN, 2022).

Realizando-se uma análise prospectiva, é possível identificar outros fatores com potencial de afetar futuramente a região, como a expansão comercial chinesa em relação ao continente africano e a América do Sul, com o consequente aumento de sua presença militar no Atlântico Sul e a reação estadunidense a este movimento, além de problemas internos na região do GG.

O crescimento econômico do Estado chinês, alavancado pelo BRI, que estendeu a presença comercial chinesa por todo o globo, com acordos comerciais e construção de portos e

infraestrutura em vários países, incluindo os pertencentes ao GG e a América do Sul, acarreta o aumento da presença da Marinha chinesa na região, provendo a segurança de suas LCM. Tal fato, somado à disputa comercial entre os EUA e a China que vem ocorrendo nos últimos anos⁶⁶, indica a possibilidade de aumento das tensões, com possíveis reflexos no Atlântico Sul.

Por outro lado, o aumento da utilização das LCM do Atlântico Sul para o comércio mundial pode aumentar a presença de outros Estados exógenos no GG, que buscarão atender seus interesses, aumentando sua participação econômica e militar na região, além de um possível aumento do número de ilícitos no mar.

Com relação aos Estados do GG, alguns fatores podem vir a causar grande instabilidade na região, principalmente em caso de ocorrência simultânea. O primeiro fator a ser analisado é a expansão das atividades de grupos extremistas que atuam no Sahel para os Estados do GG. O fracasso da atuação francesa no Mali é um sinal de alerta, pois o crescimento da atuação destes grupos em vários outros Estados da região pode levar a um aumento da violência e das migrações entre os Estados, além do impacto que estes enfrentamentos causarão nas economias dos países atingidos. A Nigéria, apesar de sua importância econômica e militar na região, também sofre com a atuação de grupos extremistas locais que buscam a expansão transfronteiriça de suas atividades.

Merece análise o caso do Benin. O País é signatário de resoluções de cooperação internacional na área de segurança e defesa, como a Iniciativa de Accra, além de acordos de cooperação com a Nigéria, a Bélgica e a França, que permitiram a aquisição de aeronaves para emprego em reconhecimento e vigilância. Além disso, aumentou em 12% os gastos relacionados à segurança em seu orçamento de 2022. Porém, sofreu mais de 20 atentados terroristas desde dezembro de 2021, sendo o último um ataque no norte de seu território no final de junho de 2022 (HERBÈS, 2022).

A ligação de grupos extremistas ao crime local e as redes internacionais de tráfico de drogas e armas afeta a estabilidade política dos Estados locais, além de aumentar a quantidade

⁶⁶ Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/os-reais-vencedores-da-guerra-comercial-entre-eua-e-china/a-55448883>. Acesso em: 14 Jul. 2022.

de ilícitos, trazendo como consequência o aumento da insegurança terrestre e marítima, com o aumento dos custos dos produtos exportados e importados que se utilizam das LCM da região.

O impacto da pesca ilegal, associado as alterações ambientais, também pode vir a afetar a segurança alimentar, principalmente dentro de um contexto de conflitos internos, gerando movimentos migratórios locais e internacionais, afetando o continente africano como um todo, mas também o continente europeu, o que pode gerar a necessidade de realização de operações humanitárias na região do GG.

Nesse cenário, em que o GG apresenta os maiores índices de pirataria do mundo (FIG. 18) e em que os recursos energéticos crescem de importância, suas riquezas passam a ter uma maior relevância internacional. Além disso, possíveis conflitos internos na região, e o impacto que estes causariam na produção alimentar e na instabilidade política local, gerariam problemas humanitários importantes, com o consequente deslocamento de grande quantidade de pessoas. Por razões humanitárias, econômicas ou geopolíticas, atores exógenos importantes como a China, os EUA e principalmente a UE, teriam seus interesses na região afetados, em níveis e com consequências diferentes para cada um deles.

Num primeiro momento, as ações realizadas pelos Estados africanos para solucionar os problemas de segurança do GG apresentaram resultados distintos. Enquanto a Nigéria conseguiu reduzir seus índices de ilícitos no mar dentro de sua zona marítima operacional estabelecida na Arquitetura de Yaoundé (FIG. 28), as demais zonas têm dificuldade de exercer o monitoramento e patrulhamento de suas águas jurisdicionais, apesar do apoio de Estados exógenos, como China, EUA e UE que realizam doação de material, treinamento de pessoal, além de posicionar navios de guerra e conduzir exercícios multinacionais na região.

Logo, dentro do cenário anteriormente exposto e levando-se em consideração o sucesso da Operação Atalanta no Golfo de Áden, que conseguiu reduzir a pirataria na região próxima à Somália, pode-se concluir que, fruto da constante insegurança marítima e da ineficiência das ações tomadas até o momento, com resultados positivos pontuais que não conseguem mitigar o problema em toda a extensão do GG, além do impacto que as alterações no quadro geopolítico mundial podem acarretar na região, é possível a ocorrência de uma solicitação de apoio de uma força-tarefa marítima para a região, ou por intermédio de uma

organização africana como a UA, no caso do maior afetado ser o continente africano, ou por resolução da ONU, caso tais acontecimentos afetem tanto os Estados africanos quanto os Estados exógenos com interesses no local.

No caso da UA, este convite estaria em consonância com os princípios estabelecidos em sua carta de criação, quais sejam, salvaguardar a soberania e a integridade do território de seu Estados-membros; promover a paz, segurança e estabilidade no continente, bem como encorajar a promoção da cooperação internacional⁶⁷.

No caso da ONU, a redução da pirataria e da pesca ilegal atenderiam a dois dos sete resultados previstos, sendo um deles o de um oceano seguro e o outro um oceano produtivo, ambos constantes da declaração da ONU, de dezembro de 2017, de uma “Década da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável” no período 2021-2030, também conhecido como “Década do Oceano da ONU”⁶⁸, além de atender ao objetivo de desenvolvimento sustentável número 14, denominado “vida na água”, da Agenda 2030 elaborada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO)⁶⁹.

Cabe ressaltar que, em maio de 2022, o Conselho de Segurança da ONU aprovou, por unanimidade, a resolução 2634, que condena o aumento de incidentes na região do GG, enfatizando a necessidade de ampliar a mobilização e a cooperação por meio dos Estados e órgão regionais, mas também internacionais, quando solicitados⁷⁰.

4.2 Motivos para a Participação do Brasil em uma Força Multinacional no Golfo da Guiné

O Brasil acompanha a situação do Atlântico Sul com atenção, pois depende de suas LCM para exportar e importar mais de 90% de seus produtos. Problemas na segurança marítima no GG que se expandam para o Atlântico Sul podem afetar a Amazônia Azul brasileira, colocando em perigo as tripulações dos navios que navegam naquela região e aumentando o custo do frete dos produtos que por ali passam.

⁶⁷ Disponível em: <https://au.int/en/overview>. Acesso em: 21 Jul. 2022.

⁶⁸ Disponível em: <https://www.oceandecade.org/br/vision-mission/>. Acesso em: 21 Jul. 2022.

⁶⁹ Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/14>. Acesso em: 21 Jul. 2022.

⁷⁰ Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/operacoes-anti-pirataria/resolucao-da-onu-exorta-o-combate-aos-ilicitos-no-golfo-da-guine>. Acesso em: 27 Jul. 2022.

A disseminação da insegurança e das atividades criminosas na região do GG e no restante do Atlântico Sul, com o aumento dos ilícitos no mar, além da utilização, por redes criminosas internacionais, das rotas marítimas do Atlântico Sul para escoar armas e drogas com destino aos continentes africano e europeu, passando pelo Brasil, colocam em risco os Estados banhados pelo Atlântico Sul, afetando o custo de suas exportações e importações, além do impacto que tais ações criminosas podem vir a ter na segurança energética e alimentar da região e do restante do mundo, em virtude da alta produção de petróleo e gás natural nas águas jurisdicionais dos Estados da África Ocidental e do Brasil, além da importância das exportações de alimentos e da pesca.

Em um cenário de aumento da presença de Estados exógenos no Atlântico Sul, buscando preservar seus interesses na região, incluindo a possibilidade de atuação de Marinhas de Estados antagônicos, porém parceiros comerciais importantes para o Brasil, cresce de importância a presença do Poder Naval brasileiro na região, em consonância com os ensinamentos de Mahan (1890) de que o Poder Naval é o garantidor de que o comércio exterior de um Estado não seja afetado em caso de conflito.

Como nos recorda Grey (1992), o mar pode ser uma via de comércio ou uma barreira ao desenvolvimento de um Estado. Logo, o Poder Naval deve estar em condições de atuar na defesa da soberania, do patrimônio e dos interesses nacionais, criando uma alavancagem estratégica ao possuir o comando de áreas marítimas relevantes e tendo a capacidade de deslocar contingentes de tropa para outras regiões.

Till (2018) reforça este conceito, ao afirmar que o mar tem uma importante contribuição como fonte de poder e domínio. O Controle do Mar, caracterizado pela capacidade de empregá-lo para seus interesses estratégicos e/ou negar seu uso ao adversário, é de extrema relevância para os Estados, tendo impacto ainda maior em Estados insulares ou com dependência do comércio exterior, como é o caso do Brasil e da China.

Em seu conceito de Boa Ordem no Mar, Till (2018) aborda a complexidade do Poder Naval ter de atuar com uma postura nacional e competitiva com relação as ameaças tradicionais envolvendo o conflito militar e de uma maneira internacional e cooperativa quando as ameaças forem ligadas à pirataria, ao terrorismo, ao tráfico internacional de drogas, armas e a pesca

ilegal, por serem transfronteiriços. Tal abordagem tem aderência à realidade atual, pois Estados com interesses dissonantes podem vir a participar de ações no GG de forma colaborativa.

O Estado brasileiro tem plena consciência da importância da segurança das LCM e da necessidade de estar presente diplomática e militarmente num cenário multipolar. O amparo legal para a participação brasileira consta em diversos documentos condicionantes de alto nível. Cabe ressaltar que, de acordo com o artigo 1º da lei nº 2.953 de 17 de novembro de 1956⁷¹, o Congresso Nacional deve autorizar o envio das Forças Armadas brasileiras para atuarem fora do território nacional.

De acordo com o Livro Branco de Defesa, o Brasil deve contribuir, dentro da nova distribuição mundial de poder, para fortalecer uma multipolaridade de caráter cooperativo, condizente com sua postura de defesa da integridade normativa do sistema internacional. Além disso, o país trabalha para que os fóruns multilaterais, em especial os que integram a ONU, sejam representativos da realidade mundial do século XXI. O Livro Branco cita a crescente importância do Brasil na área de paz e segurança internacional, ressaltando a participação em operações de paz (BRASIL, 2020d).

A PND aponta como princípios a promoção da paz e da segurança internacionais, o multilateralismo e a projeção do Brasil no concerto das nações, com a ampliação de sua inserção nos processos decisórios internacionais, além de incentivar a atuação brasileira sob a égide de organismos internacionais, com a participação em operações internacionais, visando contribuir para a estabilidade mundial e o bem-estar dos povos (BRASIL, 2020f).

A possibilidade de militarização do Atlântico Sul é abordada na PND, que defende a consolidação deste como área de paz e cooperação, visando resguardá-lo da interferência de interesses não legítimos, além de reforçar que a participação em operações internacionais permitirá ao Brasil ampliar laços de cooperação por intermédio das Forças Armadas, aumentando a projeção do país no concerto das nações. A PND estabelece, como um dos objetivos nacionais de defesa, que o Brasil deve contribuir para a estabilidade regional e para a paz e a segurança internacionais, citando que as solicitações de ajuda humanitária e de participação em operações de paz devem aumentar (BRASIL, 2020f).

⁷¹ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l2953.htm. Acesso em: 25 Jul. 2022.

A END estabelece que o Poder Naval deve manter a segurança das LCM onde houver interesse nacional e cumprir suas atribuições por meio de suas tarefas básicas, quais sejam, controle de área marítima, negação do uso de mar, projeção de poder e de contribuição para a dissuasão. A END ressalta que, para assegurar a capacidade de projeção de poder, a MB deve possuir um CFN anfíbio e expedicionário, para atuar em operações de guerra naval, em operações internacionais de paz, em operações humanitárias e em apoio à política externa. A END cita, ainda, que o Exército Brasileiro (EB) também deverá possuir a capacidade de projeção de poder por meio da constituição de uma força expedicionária (BRASIL, 2020f).

A Política Naval enfatiza a necessidade de o Poder Nacional estar capacitado para defender os interesses nacionais brasileiros e de suas LCM em virtude da presença de potências externas no Atlântico Sul, das riquezas existentes na região, da complexidade e do caráter multidisciplinar das relações internacionais e reitera a tradição brasileira de diálogo e de convivência harmoniosa entre os povos, reforçando a ideia de que a MB deve manter-se preparada para apoiar a política externa do país, com a possibilidade de participação em operações internacionais, inclusive as relacionadas à proteção marítima do Atlântico Sul, levando a Força a adotar uma postura estratégica de buscar cooperação com as marinhas amigas e órgãos de segurança dos países vizinhos e limítrofes ao Atlântico Sul (BRASIL, 2019).

O PEM 2040 destaca a importância do Atlântico Sul e elenca, como ameaças aos interesses nacionais no mar, a pirataria, a pesca ilegal, o crime organizado, o terrorismo, as questões ambientais, os desastres naturais e as pandemias, dentre outras. Além disso, reitera a importância da diplomacia naval, afirmando que a mesma deve ser adotada à luz do princípio jurídico da liberdade de navegação ou sob amparo de organismos internacionais, e confirma que a ameaça ao tráfego marítimo afeta a estabilidade internacional, podendo provocar a formação de alianças estratégicas para sua proteção. Cita o caso da pirataria no GG, as missões operativas combinadas que o Brasil participa na região e reforça a importância de alianças cooperativas no Atlântico Sul (BRASIL, 2020c).

O arcabouço legal citado anteriormente demonstra que o posicionamento político, diplomático e militar brasileiros são convergentes, indicando que o País tem grande interesse no Atlântico Sul, como parte essencial do nosso entorno estratégico, sendo favorável à participação

em ações multinacionais que busquem a paz e a segurança mundiais, principalmente aquelas voltadas à liberdade de navegação e a segurança das LCM, por intermédio do controle de área marítima, da negação do uso de mar ou pela projeção de poder, na qual se enquadra a utilização de uma força expedicionária, do CFN e do EB.

As ações brasileiras no GG, com a presença de Missões Navais em Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, o apoio na formação e capacitação de oficiais e praças dos Estados do GG, incluindo a atuação do Grupo de Assessoramento Técnico da Marinha do Brasil em São Tomé e Príncipe, responsável pela formação dos FN daquele País, além da presença de navios brasileiros participando das Operações OBANGAME EXPRESS, NEMO e GUINEX, esta última organizada pela MB, comprovam a preocupação do Brasil com a segurança marítima e o desenvolvimento da região.

Logo, é possível concluir que é de interesse do Brasil a participação em qualquer foro ou iniciativa relacionada ao Atlântico Sul, principalmente aquelas relacionadas à liberdade de navegação e a segurança marítima na região, o que é comprovado pela participação ativa do Estado brasileiro na ZOPACAS.

A previsão de um incremento no comércio mundial no GG pode provocar um acréscimo na insegurança marítima regional, acarretando o aumento da participação de atores exógenos na região, tanto em auxílio aos Estados locais quanto buscando preservar seus interesses, sendo natural que a organização de uma força marítima multinacional na região busque a participação da MB, por meio de um convite estadunidense, por intermédio do AFRICOM, ou de um organismo multilateral como a ONU e a UA.

Enquanto não ocorre a confirmação deste cenário, a continuidade da presença naval brasileira na região, por intermédio da cooperação e da participação da MB em exercícios multinacionais, é essencial. Cabe ao Estado brasileiro fortalecer os vínculos existentes com Estados em que o Brasil já possui Missão Naval estabelecida, como Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, e buscar uma maior aproximação com outros Estados do GG, principalmente com Angola, que já possui ligação com o Brasil, em virtude dos laços históricos e da participação na CPLP.

O Estado nigeriano merece consideração especial do Estado brasileiro, em virtude de sua dimensão econômica, de sua posição geográfica centralizada no GG, do porte de sua Marinha e da importância política do país no contexto regional. O sucesso de uma força multinacional no combate à insegurança marítima no GG depende da aprovação e da colaboração do Estado nigeriano. Por isso, uma aproximação entre o Brasil e a Nigéria é estratégica para a segurança marítima no Atlântico Sul.

A manutenção da participação brasileira em exercícios navais com a Marinha nigeriana, como a GUINEX, o estabelecimento de uma adidância naval brasileira na Nigéria e o envio de oficiais para cursos e intercâmbios nos dois países facilitariam a construção dessa aproximação e a busca de parcerias entre as Marinhas dos dois Estados.

4.3 Capacidade de Atuação do Poder Naval Brasileiro em uma Força-Tarefa Marítima Multinacional

Neste subitem será analisada a capacidade do Poder Naval brasileiro de atuar em uma força-tarefa marítima multinacional com meios navais e uma força expedicionária embarcada nestes meios. Para isso, serão abordadas as experiências anteriores em operações semelhantes, a doutrina que embasa este emprego, suas possibilidades de atuação e a capacidade de apoio logístico a uma força naval expedicionária brasileira.

4.3.1 Experiências Anteriores em Operações Semelhantes

O Brasil participa, desde 1947, em missões de paz da ONU em mais de 30 países, sendo 14 no continente africano, tendo cedido tropas ou meios militares em Suez no Egito, no Congo, na República Dominicana, em Angola, em Moçambique, no Timor-Leste e, mais recentemente, no Haiti e no Líbano (BRASIL, 2020d). Abordaremos a participação em Suez, Angola, no Haiti e no Líbano, com maior ênfase nas duas últimas, em virtude da presença de tropas e meios da MB e da sua dimensão para as Forças Armadas brasileiras.

O Brasil participou, entre 1957 e 1967, com um batalhão de infantaria de aproximadamente 600 homens (o chamado Batalhão Suez) na Primeira Força de Emergência das Nações Unidas (UNEF I), na região compreendida entre a região do Sinai e a Faixa de Gaza (BRASIL, 2020e). O Navio de Transporte de Tropa Custódio de Mello da MB participou transportando o Batalhão Suez em 1957 (FREIRE, 2022).

A ONU criou, a partir de dezembro de 1988, três Missões de Verificação para Angola (UNAVEM I, II e III). A UNAVEM I surgiu para verificar a retirada total das tropas cubanas do território de Angola, tendo o Brasil contribuído com 16 observadores militares de janeiro de 1989 a maio de 1991 (BRASIL, 2020d).

Em sequência, foi aprovada a UNAVEM II, que durou até fevereiro de 1996, tendo a participação de uma unidade médica e 21 observadores brasileiros para inspecionar o acordo de paz, monitorar o cessar fogo entre o Movimento Popular de Libertação de Angola (MPLA) com a União Nacional para a Independência Total de Angola (UNITA) e observar o processo eleitoral.

A UNAVEM III ocorreu entre 1995 e 1997, tendo como propósito auxiliar na restauração da paz e conciliação nacional de Angola. Contou com a participação de tropa no valor de um batalhão de infantaria, sendo um Elemento Anfíbio (ElmAnf) nucleado em uma companhia de FN do CFN da MB, uma companhia de engenharia, com um pelotão de engenharia do CFN da MB, além de observadores militares brasileiros (ANDRADE; HAMANN; SOARES, 2019).

A Missão de Estabilização das Nações Unidas no Haiti (MINUSTAH), criada em 2004 e encerrada em 2017, contou com a participação de aproximadamente 36.500 militares brasileiros (BRASIL, 2020d), sendo 6.135 da MB, divididos em 26 contingentes⁷². Seu mandato consistia em assegurar um ambiente propício para instituir o estado de direito no país, ajudar a reformar a força policial, reforçar o aparato jurídico, promover a transição governamental, garantir o desarmamento, a desmobilização e a reintegração, garantir a saúde pública e sanitária e coordenar a assistência humanitária (ANDRADE; HAMANN; SOARES, 2019).

Fato significativo a ser destacado é que o primeiro contingente de tropas brasileiras, composto por um batalhão do EB e um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais

⁷² Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cgcfm/minustah>. Acesso em: 09 Jul. 2022.

(GptOpFuzNav) da MB, com um efetivo de 1.200 militares e equipamentos, foi deslocado para o Haiti, por navios da MB e aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB), em tempo considerado pelo Departamento de Operações de Manutenção de Paz da ONU (DPKO) como um dos mais curtos da história daquela organização (HAMANN; TEIXEIRA, 2017).

A atuação da MINUSTAH pode ser dividida em 4 momentos; sendo o primeiro, de 2004 a 2005, caracterizado pelo engajamento inicial e reordenamento da estrutura operacional e de treinamento; o segundo, de 2005 a 2007, de pacificação do Haiti; o terceiro, de 2007 a 2010, o de consolidação da pacificação, que durou até a ocorrência do terremoto em janeiro 2010; e uma quarta fase, de 2010 a 2017, com a recuperação pós-terremoto e a tentativa de retorno à normalidade. Isso acarretou a necessidade de a tropa brasileira ser empregada em situações variadas, sendo necessário alternar-se períodos de intenso uso da força com períodos de prioridade para a ajuda humanitária (HAMANN; TEIXEIRA, 2017).

Tal fato confirmou a necessidade da utilização do conceito desenvolvido pelo CFN estadunidense da guerra em três quarteiros, em que o militar deve estar capacitado a usar a força em ações de extrema violência, participar de operações de paz com neutralidade e conduzir operações de ajuda humanitária dentro de uma área de 3 quarteiros consecutivos, que representa a dificuldade encontrada neste tipo de operação em área urbana. De acordo com Ferreira (2009), os militares do CFN brasileiro foram preparados para, em atendimento a este conceito, atuarem em ambiente urbano adotando ações com diferentes posturas operacionais, alternando o grau de violência empregado de acordo com a situação enfrentada, mantendo o controle mental e a liderança no emprego dos pequenos escalões de tropa.

A Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL) foi criada em 1978, com o propósito de manter a estabilidade na região durante a retirada de tropas israelenses do território libanês. Em 2006, passou a contar com uma Força-Tarefa Marítima (FTM), sendo a primeira força-tarefa naval a integrar uma missão de manutenção de paz da ONU (BRASIL, 2020d).

As tarefas da FTM da UNIFIL são prover o suporte à Marinha do Líbano no monitoramento de suas águas territoriais, garantindo a segurança e impedindo a entrada de armas ilegais e materiais ilegais, auxiliar a Marinha libanesa a construir as capacidades

necessárias para efetivamente patrulhar as 110 milhas náuticas de sua costa, incluindo o treinamento dos seus militares, até que a Marinha e as forças de segurança do país estejam em condições de assumir plenamente as tarefas de segurança marítima, além de auxiliar na vigilância aérea sobre o mar e terra e realizar operações de busca e salvamento (UNIFIL, 2022).

O comando da FTM – UNIFIL foi exercido por um Almirante brasileiro, de fevereiro de 2011 a janeiro de 2021⁷³, com a utilização de um navio brasileiro como Navio-Capitânia de novembro de 2011 a dezembro de 2020⁷⁴. A FTM realizou Operações de Interdição Marítima (OIM), também conhecida por sua nomenclatura na língua inglesa, *Maritime Interdiction Operation* (MIO), ao longo dos corredores de aproximação aos três principais portos do Líbano, localizados nas cidades de Beirute, Trípoli e Sidon (LANCELLOTTI, 2019).

A OIM, de acordo com a Doutrina Militar Naval (DMN), refere-se ao conjunto de ações para monitorar, interrogar, interceptar e, se necessário, abordar tráfego marítimo para verificar, redirecionar, apreender suas cargas ou apresar embarcações, por meio da utilização de um Grupo de Visita e Inspeção (GVI) ou uma Guarnição de Presa (GP), conforme a situação (BRASIL, 2017).

Ainda segundo Lancellotti (2019), que comandou a Fragata Independência no Líbano em 2018, os cadetes da Marinha libanesa cumpriram um programa de treinamento específico nos navios brasileiros, com a realização de diferentes tipos de exercícios operacionais e táticos, além de adestramentos básicos relacionados com a navegação, funcionamento das instalações de máquinas, combate a incêndio e emprego do GVI e do GP. Além das OIM e do treinamento da Marinha libanesa, os navios brasileiros participaram de operações de socorro no mar, auxiliando as autoridades libanesas nas ações de busca e salvamento no mar.

Pode-se concluir que a participação da MB na UNIFIL foi uma oportunidade de preparar e empregar a MB em um ambiente multinacional, incrementando sua capacidade logística, de adestramento combinado e de gestão do conhecimento, trazendo importantes lições aprendidas (KERR, 2015). Além disso, durante o período de sua participação na UNIFIL, o

⁷³ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/cerimonia-de-transferencia-de-autoridade-marca-conclusao-da-participacao-brasileira-no>. Acesso em: 09 Jul. 2022.

⁷⁴ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/cerimonia-de-desincorporacao-e-despedida-do-navio-capitania-da-ftm-unifil-e-realizada-no>. Acesso em: 09 Jul. 2022.

Brasil conseguiu explorar o seu potencial econômico e comercial, tendo concretizado, em 2015, a venda de seis aeronaves Super Tucano⁷⁵ e de dez veículos blindados de transporte de pessoal Guarani⁷⁶ para o Estado libanês.

4.3.2 Doutrina e Atuação da Força Naval Expedicionária Brasileira

A DMN conceitua a Guerra Naval como sendo o emprego do Poder Naval, em ações militares nos espaços marítimos, nas águas interiores e em certas áreas terrestres de interesse para as operações navais, para a conquista e manutenção dos objetivos nacionais de defesa (BRASIL, 2017). Como dentre os objetivos estão o de contribuir para a estabilidade regional, para a paz e segurança internacionais, além do incremento da projeção do Brasil no concerto das nações e sua inclusão em processos decisórios internacionais (BRASIL, 2020f), é correto afirmar que a realização das operações e ações de guerra naval constantes da DMN poderiam ser utilizadas pelo Poder Naval brasileiro, desde que atendessem ao mandato expedido pela organização internacional responsável pelo convite ao Brasil.

Dentre as operações e ações de guerra naval que poderiam ser realizadas pelo Poder Naval brasileiro por ocasião de uma participação em uma força multinacional no GG, destacam-se a operação anfíbia, em sua modalidade projeção anfíbia, a operação de apoio logístico móvel, as operações especiais, a OIM, a operação de Inteligência e as ações aeronavais como as de maior possibilidade de emprego.

Dentre as atividades enquadradas na DMN como de emprego limitado da força e como atividades benignas, com possibilidade de serem realizadas no GG, destacam-se as operações de paz; podendo ser de caráter naval, terrestre ou combinação de ambas, como na UNIFIL, a operação de evacuação de não combatentes (OpENC), sendo a última, de acordo com a DMN, especialmente apropriada para forças de caráter expedicionário, a contribuição com a

⁷⁵ Disponível em: <https://exame.com/negocios/embraer-anuncia-venda-de-seis-avioes-a-29-super-tucano-para-o-libano/>. Acesso em: 22 Jul. 2022.

⁷⁶ Disponível em: <https://www.defesanet.com.br/guarani/noticia/40503/IVECO-Guarani-6x6-em-Operacoes-Urbanas-com-as-Forcas-de-Seguranca-do-Libano-%28ISF%29/>. Acesso em: 22 Jul. 2022.

política externa do país, as operações humanitárias, ações cívico-sociais (ACISO) e operações de socorro.

Ainda de acordo com a DMN, a projeção anfíbia é apropriada para a realização de atividades de emprego limitado da força e benignas, tais como operação de evacuação de não combatentes, operações de apoio a uma força de paz, resposta a desastres ambientais e operações humanitárias.

Para que possa ser entendido o emprego do CFN da MB dentro da DMN, é importante explicar o conceito de GptOpFuzNav. O CFN possui uma doutrina de emprego que prevê a organização de suas Forças em GptOpFuzNav, organização para o combate constituída para cumprir missão específica, e que é estruturada segundo o conceito de componentes, com elementos constitutivos de acordo com a natureza de suas atividades (BRASIL, 2020a).

Os GptOpFuzNav possuem caráter expedicionário em virtude do conjugado anfíbio, pois quando embarcados em uma força naval com meios aeronavais adjudicados, passam a possuir a mobilidade estratégica e a logística de sustentação que os meios navais lhe conferem. Eles podem ser expandidos ou reduzidos, além de permitirem a utilização em situações distintas, desde atividades de combate até as de apoio humanitário (BRASIL, 2020a).

Existem três tipos de GptOpFuzNav: a Brigada Anfíbia (BANf), a Unidade Anfíbia (UANf) e o ElmAnf. A BANf possui um dos componentes constituído por dois ou mais elementos de valor batalhão, tem efetivo aproximado de sete mil militares e capacidade de durar na ação por até 30 dias sem reabastecimento, podendo realizar operações continuadas de qualquer natureza. A UANf possui um dos componentes com valor batalhão, tem efetivo aproximado de dois mil militares e pode durar na ação por até dez dias sem reabastecimento, com capacidade limitada para realizar operações continuadas. O ElmAnf possui um dos componentes com valor máximo de companhia de FN, tem efetivo aproximado de 300 militares e pode durar na ação por até cinco dias sem reabastecimento, com capacidade restrita a tarefas específicas e limitadas (BRASIL, 2020a).

Apesar do conceito de operações expedicionárias; definido por Till (2018) como operações militares que podem se iniciar a curto prazo, com forças desdobradas ou de desdobramento avançado rápido, autossustentáveis e prontas para alcançar um objetivo

claramente determinado em um país estrangeiro; não constar na DMN, a expressão forças de caráter expedicionário consta. Além disso, a END cita claramente que o CFN da MB é uma força de caráter anfíbio e expedicionário por excelência. Sua organização por componentes e a possibilidade de expansão dos GptOpFuzNav do nível ElmAnf até o nível BAnf concedem-lhe uma flexibilidade de emprego que se ajusta eficazmente ao conceito de emprego expedicionário.

Considerando-se a participação do Poder Naval Brasileiro em uma força multinacional no GG, as operações, ações e atividades presentes na DMN atendem as possibilidades de atuação previstas para uma força naval expedicionária brasileira, mesmo levando-se em consideração que o convite ainda não se configurou e que pode vir a ocorrer em um período mais crítico do que o vivido atualmente. Cabe ressaltar que a MB possui experiência em todas as operações, ações e atividades em que tal força possa vir a ser empregada.

No início da participação brasileira na MINUSTAH, a MB realizou uma projeção anfíbia em apoio a uma operação de paz, ao transportar tropas, equipamentos e suprimentos da brigada brasileira nos navios do Grupo-Tarefa 705.2, composto pelo Navio de Desembarque Doca Ceará, Navio de Desembarque de Carros de Combate Mattoso Maia, Fragata Rademaker e Navio Tanque Almirante Gastão Motta (ZUCCARO, 2017).

Em virtude da necessidade inicial do emprego da força para pacificar o País e, posteriormente, da necessidade de alterar a postura das tropas, que passaram a atuar primordialmente em operações humanitárias, os militares envolvidos na MINUSTAH tiveram que passar por uma preparação abrangente e diversificada. A longa duração da missão acarretou uma maior familiarização com as operações em ambiente urbano, levando a um emprego de novas táticas, técnicas e procedimentos, além de permitir um fortalecimento da liderança nas subunidades e pequenas frações em virtude do emprego em operação real com cumprimento de tarefas de naturezas diferentes (BRAGA, 2017).

Os FN brasileiros receberam adestramento em condutas de patrulha a pé, motorizada e mecanizada, estabelecimento de *checkpoints*⁷⁷, guarnecimento de Pontos Fortes, Operações Helitransportadas, escolta de comboios, controle de distúrbios, primeiros socorros,

⁷⁷ Emprego similar aos Postos de Controle de Trânsito, porém com algumas particularidades.

tiro e uso da língua local, visando atender as capacidades operacionais do manual de batalhão de infantaria da ONU.

Numa primeira fase, os Fuzileiros foram empregados em grandes operações militares, seguidas por ACISO. Já na fase de estabilização, ocorre a mudança de postura, com a redução das operações ofensivas e o incremento das operações humanitárias e de reconstrução do País, em ambiente de coordenação civil-militar (PILAR, 2017).

A MB adquiriu experiências no planejamento e realização de OIM, ações aeronavais e operações de socorro no mar durante sua participação na FTM da UNIFIL. Além disso, tanto a MINUSTAH quanto a UNIFIL exigiram a execução de operações de inteligência e de operações especiais em proveito de suas ações. Ao final, o sucesso alcançado nessas missões contribuiu com a política externa brasileira, reforçando uma imagem positiva da participação brasileira no cenário internacional.

Com relação aos desastres ambientais, além do apoio prestado à defesa civil em território brasileiro, a MB empregou pessoal e material em auxílio as vítimas do terremoto e na reconstrução do Haiti, por ocasião da MINUSTAH em 2010. No mesmo ano, um GptOpFuzNav, composto por 102 militares, foi empregado para a operacionalização de um hospital de campanha para atendimento às vítimas do terremoto no Chile⁷⁸. Em 2019, a MB participou do combate ao derramamento de óleo no litoral brasileiro com cerca de 2.000 militares embarcados no Navio Aeródromo Multipropósito (NAM) Atlântico e no Navio Doca Multipropósito Bahia (NDM)⁷⁹.

A MB realiza o planejamento e executa exercícios relacionados a evacuação de não combatentes frequentemente. O último foi realizado em janeiro de 2022, por ocasião da Operação Aspirantex, com a utilização do NAM Atlântico e do NDM Bahia. O exercício envolveu o transporte aéreo, recebimento, triagem e acolhimento de evacuados que foram representados por militares da Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina⁸⁰.

⁷⁸ Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/navegacao-e-marinha/marinha-do-brasil-totaliza-310-atendimentos-no-chile>. Acesso em: 24 Jul. 2022.

⁷⁹ Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/11/04/marinha-envia-seus-dois-maiores-navios-para-auxiliar-no-combate-ao-vazamento-de-oleo-no-nordeste.ghtml>. Acesso em: 24 Jul. 2022.

⁸⁰ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-realiza-exercicio-de-evacuacao-de-nao-combatentes>. Acesso em: 24 Jul. 2022.

Comprovando a capacitação brasileira, em abril de 2022, o GptOpFuzNav de Força de Paz de Emprego Rápido do CFN da MB foi elevado ao nível três do Sistema de Prontidão de Capacidades de Manutenção de Paz da ONU, atingindo o patamar máximo da ONU para participação em operações de paz⁸¹.

A experiência brasileira em operações de apoio logístico móvel será explorada no próximo subitem, bem como a capacidade de apoio logístico a uma força naval expedicionária brasileira.

4.3.3 Capacidade de Apoio Logístico a uma Força Naval Expedicionária Brasileira

Analisaremos a capacidade de apoio logístico que a MB pode fornecer a uma força naval expedicionária brasileira, considerando-se cada uma das sete funções logísticas existentes no manual de doutrina de logística militar do Ministério da Defesa brasileiro: recursos humanos; transporte; suprimento, que se divide em dez classes de suprimento; saúde; manutenção; salvamento e engenharia (BRASIL, 2016).

Com relação aos meios e recursos humanos adequados para emprego em uma força naval expedicionária brasileira no GG, a MB possui dentre seus meios o NAM Atlântico, as Fragatas Defensora, Constituição, Liberal, Independência, União e Rademaker, as Corvetas Júlio de Noronha e Barroso, o NDM Bahia, os Navios de Desembarque de Carros de Combate (NDCC) Almirante Saboia e Mattoso Maia, os Navios-Patrolha Oceânicos (NPaOc) Amazonas, Apa e Araguari, o Navio Tanque Gastão Motta⁸², 16 Embarcações de Desembarque e mais de 16.000 FN. Com relação as aeronaves, a MB possui 12 Super Lynx AH-11A, seis SH-16 Seahawk, sete UH-14 Super Puma, três UH-15A Super Cougar, oito UH-15 Super Cougar, dois UH-17, 15 IH-6B Bell Jet Ranger e 23 UH-12/13 Esquilo (IISS, 2022).

Tais meios navais possuem suas tripulações orgânicas, podendo receber reforço de pessoal caso necessário, como o embarque de destacamentos aéreos embarcados e de tropas de FN. A capacidade de embarque de tropas, embarcações de desembarque e aeronaves nos

⁸¹ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/brasil-recebe-certificacao-inedita-da-onu-para-participar-de-missoes-de-paz>. Acesso em: 27 Jul. 2022.

⁸² Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/meios-navais>. Acesso em: 24 Jul. 2022.

meios navais brasileiros é a seguinte: 350 militares, 4 aeronaves, duas embarcações de desembarque classe Guarapari, cinco embarcações de desembarque classe Caieiras, oito embarcações de desembarque classe Icarai ou 34 carros lagarta anfíbios, de acordo com a configuração, no NDM Bahia (ASSANO; CORREA, 2019); 800 militares, 18 aeronaves e 4 embarcações de desembarque no NAM Atlântico; 340 militares, 1 aeronave e 18 carros de combate, 400 militares e 3 embarcações de desembarque no NDCC Mattoso Maia (IISS, 2022).

O CFN possui, entre seus principais meios, um acervo de 18 carros de combate SK-105mm, 30 viaturas blindadas Piranha, 30 viaturas blindadas M-113 e 47 carros lagarta anfíbios (IISS, 2022), além de 90 caminhões UNIMOG 5000 e 12 viaturas blindadas leve JLTV⁸³ adquiridas recentemente.

Em virtude de as Fragatas atuais terem sido incorporadas entre 1976 e 1980⁸⁴, a MB iniciou a construção das Fragatas Classe Tamandaré para substituí-las, com previsão de entrega entre 2025 e 2029⁸⁵. As incorporações das Corvetas são mais recentes, tendo a Júlio de Noronha sido incorporada em 1992 e a Barroso em 2008. Os NPaOc são de incorporação recente, a partir de 2012⁸⁶, e têm sido utilizados na região do GG, tendo o Amazonas participado da Operação OBANGAME EXPRESS em 2022⁸⁷.

Considerando as funções logísticas recursos humanos e transporte, além dos meios navais e aeronavais necessários para o cumprimento das tarefas em uma possível missão multinacional, será indispensável utilizar como parâmetro as experiências vivenciadas na MINUSTAH e na UNIFIL para que possamos imaginar as possíveis tarefas a serem realizadas e compararmos com a situação atual da MB. É importante ressaltar que, além dos meios navais utilizados para transporte de material e tropas, também foram utilizados voos logísticos para ressuprimento, tanto na MINUSTAH (ZUCCARO, 2017), quanto na UNIFIL (LANCELLOTTI, 2019).

⁸³ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cgcfm/content/marinha-do-brasil-acquire-novas-viaturas-para-o-corpo-de-fuzileiros-navais>. Acesso em: 24 Jul. 2022.

⁸⁴ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/fragatas-classe-niteroi>. Acesso em: 24 Jul. 2022.

⁸⁵ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/cerimonia-marca-o-inicio-do-processo-de-construcao-das-fragatas-classe-tamandare>. Acesso em: 24 Jul. 2022.

⁸⁶ Disponível em: <https://tecnodefesa.com.br/o-tigre-da-guanabara-p-120-amazonas-ensaio/>. Acesso em: 24 Jul. 2022.

⁸⁷ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/navio-patrolha-oceanico-amazonas-inicia-operacao-obangame-express-2022>. Acesso em: 24 Jul. 2022.

Utilizando-se como comparativo o emprego de um navio escolta⁸⁸ (uma Fragata ou uma Corveta) por parte da MB na FTM UNIFIL e o emprego máximo, durante o terremoto no Haiti, de 2.000 militares brasileiros na MINUSTAH, sendo 299 FN (Pilar, 2017), podemos afirmar que a MB possui os meios necessários para atuar em uma missão multinacional no GG.

Pode-se imaginar a participação do Poder Naval brasileiro como uma Marinha pós-moderna, utilizando-se tanto de navios quanto de uma força expedicionária embarcada. Um navio escolta poderia ser empregado em OIM e o NDM Bahia, que participou como Navio Capitânia da Operação Atalanta em 2013, quando ainda pertencia a França (ASSANO, CORREA, 2019), poderia ser utilizado com um ElmAnf embarcado, mesmo que sem uma utilização pré-definida. Essa inovação garantiria a flexibilidade estratégica de atuar rapidamente em terra caso necessário, além de poder atuar em tarefas da diplomacia naval, realizando adestramentos com as Marinhas e os CFN dos Estados do GG. O ElmAnf poderia ser expandido para o tamanho de uma UAnf, com o transporte do restante das tropas expedicionárias nos demais navios anfíbios brasileiros, caso houvesse necessidade, por ocasião de uma evacuação de cidadãos brasileiros, em uma operação de paz, de estabilidade ou humanitária na região.

Porém, cabe ressaltar que o NDCC Mattoso Maia foi incorporado à Marinha Estadunidense em 1970 e a MB em 1994, possuindo um tempo de serviço superior ao das Fragatas Classe Niterói. Considerando-se a necessidade de contarmos com ao menos três navios de cada classe que possa vir a ser empregada, um em manutenção, um em preparação e um em efetivo emprego (LANCELLOTTI, 2019), a MB deve buscar a construção ou aquisição de um navio anfíbio multipropósito, visando substituir o NDCC Mattoso Maia. A Ação Estratégica Naval – Força Naval 3 do PEM 2040, corrobora essa necessidade, contemplando a aquisição de Navios Anfíbios (BRASIL, 2020c).

Considerando-se a função logística suprimento, a experiência da MINUSTAH indica a necessidade de transporte de gêneros alimentícios suficientes para prover a tropa por 90 dias, além do embarque de uma dotação de munição que atenda a uma estimativa de consumo elevado durante a operação, em virtude da incerteza inicial do cenário em que os militares

⁸⁸ Navios que podem localizar e destruir aeronaves, navios de superfície e submarinos inimigos, além de efetuar patrulhas. Fragatas e Corvetas são navios escolta. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/fragatas-classe-niteroi> e em: <https://www.marinha.mil.br/corvetas-classe-inhauma>. Acesso em: 27 Jul. 2022.

poderão ser empregados e a possível demora no recebimento de apoio por parte do sistema logístico da força multinacional (ZUCCARO, 2017).

A capacidade do Batalhão de Engenharia de Fuzileiros Navais de produzir água potável e o emprego das cozinhas de campanha do Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais são de grande importância para o provimento de água e rancho quente à tropa no terreno. Com relação ao material empregado, foram adquiridas, durante a MINUSTAH, novas equipagens, além da substituição dos coletes e capacetes balísticos de classe II para classe III, provendo os FN com proteção contra a munição de calibre 7.62mm (ELKFURY, 2017).

Com relação ao combustível, a MB possui, atualmente, um único navio tanque para apoio à Esquadra, o Navio Tanque Almirante Gastão Motta, que foi incorporado à MB em 1991⁸⁹. Para que a MB possa garantir o reabastecimento necessário de uma força naval expedicionária brasileira durante seu deslocamento e seu emprego na região do GG, é de extrema importância que a MB construa ou adquira um navio tanque de casco duplo e com maior tonelagem do que o Almirante Gastão Motta, aumentando a capacidade de reabastecimento e a flexibilidade de emprego da Esquadra brasileira. A Ação Estratégica Naval – Força Naval 3 do PEM 2040, ampara esta necessidade, contemplando a aquisição de navios de apoio logístico móvel (BRASIL, 2020c).

Com relação à função logística saúde, o NDM Bahia pode realizar até 100 triagens por dia e realizar até 30 cirurgias a cada cinco dias em sua capacidade máxima (ASSANO; CORREA, 2019). Com relação a força expedicionária embarcada, o GptOpFuzNav dispõe de viaturas ambulâncias UTI equipadas para o atendimento ao seu pessoal, incluindo a existência de viaturas blindadas ambulância, permitindo o atendimento às baixas em local em que haja engajamento. Além disso, a Unidade Médica Expedicionária da Marinha tem a capacidade de prover ao GptOpFuzNav recursos humanos e material para que seja estabelecido um hospital de campanha na área de operações.

A permanência do NDCC Mattoso Maia, nos 30 dias iniciais da operação no Haiti, foi fator importante para o sucesso da operação no Haiti (ZUCCARO, 2017). Sugere-se o mesmo procedimento, com a permanência de um navio anfíbio, caso a força multinacional atue em

⁸⁹ Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/navio-tanque>. Acesso em: 25 Jul. 2022.

terra através do GptOpFuzNav embarcado. Além de garantir o fornecimento inicial de água e combustível para a tropa, o navio permitiria o reforço da função logística saúde, enquanto a estrutura dos hospitais de campanha é providenciada em terra, funcionando como Navio de Recebimento e Tratamento de Baixas (NRTB). O navio poderia, também, reforçar a função logística manutenção do GptOpFuzNav, com o estabelecimento de oficinas a bordo (LOUREIRO; FILHO; BRITTO, 2017).

Com relação à função logística manutenção, o emprego de meios navais e sua manutenção trouxeram oportunidades e possibilidades de interação para MB, mas também desafios. Apesar dos procedimentos de apoio logístico terem sido consolidados, com a realização de manutenções corretivas e preventivas, além da realização de um voo logístico para o Líbano, fazendo com que os navios utilizados estivessem entre os de melhores condições da Esquadra brasileira, sua utilização acarretou um aumento na quantidade anual de dias de mar realizados, provocando a antecipação das revisões de motores e estruturas, ações não contempladas pelos recursos recebidos para a missão. Outro desafio referia-se à quantidade de meios segregados para a missão, já que o revezamento dos navios, a cada seis meses, fazia com que três navios fossem empregados, um na missão propriamente dita, um em deslocamento e um em preparação, inviabilizando a utilização desses navios em outras tarefas da Esquadra brasileira (LANCELLOTTI, 2019).

Com relação às funções logísticas salvamento e engenharia, podemos afirmar que as experiências acumuladas pelas unidades de apoio ao combate e de apoio de serviços ao combate do CFN brasileiro, empregadas na construção e operação da base Rachel de Queiroz, bem como no terremoto e reconstrução do Haiti, confirmam a capacidade de nossa tropa expedicionária em cumprir tais funções logísticas.

Conforme pode-se verificar, as experiências anteriores nos ensinam que a existência de uma autossuficiência inicial de nossa força expedicionária é indispensável, mesmo fazendo parte de uma coalizão internacional. Porém, mesmo sabendo que as operações expedicionárias normalmente ocorrem em locais conflagrados, onde a obtenção de suprimentos e o apoio logístico devem ser considerados, para fins de planejamento, como nulos inicialmente, devem ser estabelecidos acordos logísticos com países vizinhos ao Estado onde ela for atuar, de forma

a que o apoio logístico ocorra de forma intermitente por meio da redundância do fornecimento (ZUCCARO, 2017).

Ao final da análise realizada neste capítulo, pode-se concluir que o Estado brasileiro é capaz de enviar uma força expedicionária embarcada para participar em uma força-tarefa multinacional. Porém, é necessária a preocupação com a conclusão da construção das Fragatas Classe Tamandaré dentro do período planejado e com a aquisição ou construção de um navio Anfíbio Multipropósito e um Navio Tanque para que tal capacidade possa ser mantida após 2030.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dentro do tabuleiro de xadrez das relações internacionais, o novo milênio trouxe movimentos importantes dos principais atores internacionais. A unipolaridade estadunidense não se consolidou, em virtude do ressurgimento de Rússia e China como potências no cenário internacional, da consolidação da UE e do surgimento de potências emergentes como o Brasil e a Índia. Tal afirmativa pode ser comprovada pela dimensão territorial, população e pela pujança econômica destes atores no cenário internacional.

Essa multipolaridade possui oportunidades, desafios e problemas. A busca de uma posição de preponderância no cenário internacional, a necessidade de garantir a segurança alimentar e energética para suas populações, a globalização e sua conseqüente disputa de mercados consumidores trazem oportunidades de desenvolvimento, mas também conflitos nos campos militar, econômico, comercial e cultural.

O continente africano desperta o interesse internacional em virtude de suas elevadas reservas de petróleo, gás natural e pescado, suas riquezas minerais e seu potencial como fornecedor de alimentos e mercado consumidor para as exportações de atores exógenos. O relevante aumento das relações comerciais e investimentos de China e Índia no continente africano exemplificam essa afirmação.

Nesse contexto, a região do GG deve ser analisada com atenção, pois é a maior produtora de petróleo da África, possuindo cinco Estados pertencentes à OPEP, além de sua relevância para o setor pesqueiro, conforme visto no capítulo dois. Tais riquezas atraem os interesses de EUA, China, UE e Índia para o GG, mas trazem ameaças à segurança marítima local, como a pirataria e a pesca ilegal, além de interagirem com outras ameaças, como o terrorismo e o tráfico internacional de drogas e armas.

Apesar do menor interesse estadunidense na região em relação ao Pacífico, especialmente o Mar da China, sua posição hegemônica obriga os EUA a manterem sua presença na região, buscando contrapor-se à influência chinesa e aumentando o combate a grupos extremistas locais ligados a grupos internacionais, evitando sua expansão, principalmente da região do Sahel para o GG.

Com relação à segurança marítima, verificou-se que o GG é a região com o maior número de casos de pirataria no mundo. Outras atividades ilegais, como o roubo armado a navios por criminosos apoiados por grupos separatistas e terroristas, com ligações com o tráfico internacional de drogas e armas, agravam a insegurança local. Buscando-se uma solução para tal problema, várias ações foram tentadas, no âmbito local e internacional, voltadas para o aumento da consciência situacional marítima e para o desenvolvimento das capacidades das Marinhas e das Guardas Costeira locais, destacando-se a implementação da Arquitetura de Yaoundé, os projetos da UE em seu apoio, a criação do G7++FoGG e o apoio militar, por meio de compartilhamento de informações, doação de meios, participação em treinamentos ou na organização de exercícios na região, como o OBANGAME EXPRESS, o NEMO e a GUINEX, dentre outros.

As ações implementadas apresentaram resultados que não resolveram o problema de insegurança no GG. Observou-se que, apesar da forte redução dos incidentes de roubo a navios e casos de pirataria na Nigéria e da Arquitetura de Yaoundé ter melhorado a consciência situacional marítima na região do GG, sua implementação não ocorreu totalmente. As capacidades dos Centros Operacionais Marítimos ainda diferem entre si, dificultando a análise e o compartilhamento de informações, além de algumas zonas marítimas ainda não terem a capacidade de realizar o patrulhamento marítimo conjunto.

Somam-se a estes problemas o fato dos Estados exógenos ao GG não coordenarem suas ações na região, impedindo que estas supram os problemas de patrulhamento existentes; a existência de rivalidades políticas locais e disputas fronteiriças, que dificultam a cooperação no nível regional; e a fragilidade econômica de alguns Estados, incapazes de investir em sua capacidade de monitoramento e na aquisição de meios navais para patrulhamento de suas águas jurisdicionais em quantidade e dimensão adequadas.

Em virtude da insegurança marítima no GG não ter sido resolvida até o momento e levando-se em consideração tanto o sucesso da Operação Atalanta no Golfo de Áden, que conseguiu reduzir os casos de pirataria na região próxima à Somália, quanto a importância que a exploração dos hidrocarbonetos passa a ter com o conflito entre a Rússia e a Ucrânia, é plausível supor-se o estabelecimento de uma força multinacional marítima na região do GG,

tanto por resolução da ONU; que demonstrou sua preocupação com o assunto, com a resolução 2634 e com o estabelecimento da Década do Oceano; quanto por solicitação da UA, caso as ameaças existentes afetem a economia e a população local em um grau ainda maior; ou pelos EUA, em virtude de interesse geopolítico próprio ou de aliados pertencentes à OTAN.

Nesse caso, um convite para a participação brasileira seria natural, em virtude do peso político e econômico do Brasil no Atlântico Sul, suas boas relações diplomáticas com os principais atores exógenos que atuam na região, principalmente China, EUA e UE, da sua participação em operações da ONU e na ZOPACAS, além de sua presença no GG com missões navais em Cabo Verde e São Tomé e Príncipe e participação em exercícios como o OBANGAME EXPRESS, o NEMO e o GUINEX.

O Atlântico Sul é de extrema importância para o Brasil, em virtude da dependência do comércio exterior brasileiro de suas LCM e das riquezas existentes na Amazônia Azul. A disseminação da insegurança marítima e de ilícitos transnacionais, que ocorrem no GG, pelo Atlântico Sul, afetaria negativamente a segurança e os interesses econômicos brasileiros. Além disso, como nos ensinam os principais *scholars* da estratégia marítima apresentados no capítulo dois, a presença de potências navais estrangeiras antagônicas no Atlântico Sul, buscando preservar seus interesses por meio do controle das LCM daquele oceano, mesmo que com o pretexto de garantir a segurança na região, poderiam afetar a soberania e a prosperidade do Estado brasileiro.

Em virtude de sua dimensão territorial, econômica e populacional, o Brasil não pode se furtar a participar como ator internacional relevante. Seu posicionamento, diplomático e militar, converge com tal afirmativa e com o arcabouço jurídico do país. Seus documentos condicionantes de defesa, como o Livro Branco, a PND e a END apresentam a necessidade do fortalecimento da multipolaridade mundial de caráter cooperativo e a importância do Brasil na paz e segurança internacional, porém ressaltam a importância da manutenção da liberdade de navegação e da segurança das LCM brasileiras.

Diferentemente da Índia, que expandiu sua presença no Oceano Índico, mas não no Oceano Atlântico, a presença naval chinesa no Atlântico Sul tende a aumentar, provendo proteção às LCM utilizadas em virtude do aumento de seu comércio exterior com o GG e com a

América do Sul causado pelo BRI. Em virtude da guerra comercial entre China e EUA, e dos investimentos realizados pelo Estado Chinês em 13 portos no GG, caso ocorra a ativação de uma força naval multinacional na região, o Estado chinês deve atuar de forma independente, da mesma maneira que atuou no Golfo de Áden, por ocasião da Operação Atalanta, utilizando-se dos portos africanos como pontos de apoio para sua Esquadra.

Já no caso estadunidense, sua participação deve ocorrer em consonância com os interesses da OTAN. Porém, em virtude da situação geopolítica internacional, não há de se descartar a possibilidade de os EUA incentivarem uma maior participação brasileira, liberando recursos da OTAN para emprego em outros teatros de operação, mantendo-se a participação somente de Estados europeus com maiores interesses na região, como França, Portugal e Espanha.

A participação do Estado nigeriano é importante para o sucesso de tal força multinacional, em virtude de sua localização geográfica, dimensão política, econômica e de seu Poder Naval no GG. Porém, sua aprovação ao emprego de uma força marítima estrangeira no GG não é garantida, em virtude dos esforços realizados pelo país contra os ilícitos em suas águas jurisdicionais e os investimentos realizados em monitoramento, vigilância e meios navais indicarem sua posição de construir uma solução africana para o problema.

A permanência da presença naval brasileira no GG; com a busca de uma maior aproximação com o Estado nigeriano e o fortalecimento dos laços estabelecidos com Angola, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe; é estratégica para a segurança marítima brasileira no Atlântico Sul. A manutenção da participação brasileira em exercícios navais com a Marinha nigeriana, como a GUINEX, o estabelecimento de uma adidância naval brasileira na Nigéria, além do envio de oficiais para cursos e intercâmbios nos dois países facilitariam a construção desta aproximação e a busca de parcerias entre as Marinhas dos dois Estados.

Com relação ao objetivo deste trabalho, que era analisar se o Poder Naval brasileiro tem a capacidade de participar, com uma força expedicionária embarcada, em uma força-tarefa multinacional para atuar em prol da segurança na região do GG numa moldura temporal até 2030 e sua viabilidade estratégica, pode-se concluir que o Poder Naval Brasileiro possui essa capacidade e seu emprego em tal força é viável estrategicamente.

Tal fato é comprovado pelas experiências anteriores em missões de paz da ONU, principalmente a MINUSTAH e a UNIFIL, pela doutrina existente que ampara seu emprego e pelo emprego do Poder Naval brasileiro em todas as operações e ações navais que possam vir a ser realizadas nesse tipo de operação, principalmente aquelas relacionadas com Interdição Marítima.

Com relação ao apoio logístico, pode-se afirmar que o Poder Naval brasileiro é capaz de apoiar a força naval expedicionária brasileira. Porém, para que tal capacidade possa ser mantida, é fundamental a conclusão da construção das Fragatas Classe Tamandaré e a construção de, ao menos, um navio anfíbio multipropósito, para transporte de pessoal e material, e de um navio tanque para abastecer os meios navais empregados. A construção desses meios no país permite que a base industrial de defesa e a academia também se desenvolvam, fazendo com que o Brasil ganhe com o movimento de seu hélice tríplice, além de permitir futuras exportações, como foi o caso da venda de blindados e aviões para o Líbano.

Cabe ressaltar que o emprego de uma força expedicionária embarcada, com um ElmAnf, mesmo sem uma utilização pré-definida, seria uma inovação que proveria ao Poder Naval brasileiro a flexibilidade estratégica de atuar rapidamente em terra, cumprindo as tarefas de uma Marinha pós-moderna, ao realizar a diplomacia naval, auxiliando o treinamento das Marinhas e dos FN de Estados do GG e respondendo a uma instabilidade que porventura ocorresse na região, realizando a evacuação de cidadãos brasileiros, operações de paz, de estabilidade ou humanitárias em terra. Além disso, a característica dos GptOpFuzNav de poderem ser expandidos permitiria que a quantidade de tropas na área de operações pudesse ser ampliada de acordo com as necessidades que se apresentassem.

Por fim, para estar presente e atuante no tabuleiro das relações internacionais, em consonância com seu potencial econômico e político, num mundo cada vez mais complexo e incerto, é essencial que o Estado brasileiro tenha um Poder Naval compatível com essa grandeza. Para isso, são necessários investimentos constantes que permitam a manutenção da capacitação profissional de seu pessoal e a renovação e modernização de sua Esquadra, em virtude dos desafios impostos pela incerteza mundial, pela velocidade dos avanços tecnológicos e das novas demandas provenientes de tal situação.

REFERÊNCIAS

ACTION, European Union External. *EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea*. European Union Action, 2021. Disponível em: https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en. Acesso em: 06 Jun. 2022.

ASSANO, Alexandre I. V.; CORREA, Giovani. *O Comando e Controle de Unidades do CFN a partir do NDM Bahia e do PHM Atlântico*. Revista Âncoras e Fuzis do Corpo de Fuzileiros Navais. Rio de Janeiro, n.50, p. 59-66, 2019. Disponível em: <http://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/ancorasefuzis/issue/view/312>. Acesso em: 27 Jul. 2022.

ANDRADE, Israel de Oliveira; HAMANN, Eduarda Passarelli; SOARES, Matheus Augusto. *A Participação do Brasil nas Operações de Paz das Nações Unidas: Evolução, Desafios e Oportunidades*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea. Brasília, 2019. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8939/1/td_2442.pdf. Acesso em: 21 Jul. 2022.

ARCHUS, Dorian. *France leads Grand African Nemo exercise in the Gulf of Guinea*. Naval Post, 2021. Disponível em: <https://navalpost.com/france-leads-grand-african-nemo-exercise/>. Acesso em: 19 Jun. 2022.

AZEVEDO, Luísa. *O poder naval nigeriano e a pirataria no Golfo da Guiné*. Boletim Geocorrente da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n. 156, p. 8-9, 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/boletim-156%20%20%282%29.pdf>. Acesso em: 17 Jul. 2022.

BERGENWALL, Samuel. *India - A Rising Power in East African Waters*. Swedish Defence Research Institute, 2019. Disponível em: <https://www.foi.se/rest-api/report/FOI%20Memo%206810>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

BRAGA, Carlos C. V.; DIAS, Marcelo G. *13 Anos na MINUSTAH: um importante legado para o Corpo de Fuzileiros Navais*. O Anfíbio. Rio de Janeiro, v.37, p. 106-112, 2017. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cgcfm/sites/www.marinha.mil.br/cgcfm/files/O_ANFIBIO_2017.pdf. Acesso em: 23 Jul. 2022.

BRANCO, Pécio de. *Recursos Minerais do Fundo do Mar*. Serviço Geológico Brasileiro – CPRM, Brasília, DF, [2013?]. Disponível em: <http://www.cprm.gov.br/publique/CPRM-Divulga/Canal-Escola/Recursos-Minerais-do-Fundo-do-Mar-3560.html>. Acesso em: 04 Mar. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. CGCFN-01. Manual Básico dos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais. Rio de Janeiro, 2020a.

_____. _____. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM 04/DPC: Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras. 1ª Revisão. Rio de Janeiro, 2013.

_____. _____. Escola de Guerra Naval – Boletim Geocorrente: Edição Especial Golfo da Guiné. Rio de Janeiro, p. 11-15, 2020b.

_____. _____. Estado-Maior da Armada. EMA-305 – Doutrina Militar Naval (DMN)(Mod1). 1ª Edição. Brasília, DF, 2017.

_____. _____. *Plano Estratégico da Marinha 2040*. Brasília, DF, 2020c. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html. Acesso em: 17 Abr. 2022.

_____. _____. *Política Naval*. Brasília, DF, 2019. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/politica_naval/book.html. Acesso em: 28 Mai. 2022.

_____. Ministério da Defesa. MD-35-G-01: Glossário das Forças Armadas. 5. ed. Brasília, 2015.

_____. _____. Minuta do Livro Branco de Defesa Nacional. Brasília, DF, 2020d. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf. Acesso em: 20 Mai. 2022.

_____. _____. Doutrina de Logística Militar. Brasília, DF, 2016. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/File/legislacao/emcfa/publicacoes/md42-m-02-dout-log-mil-3a-ed-2016-1.pdf/@@download/file/MD42-M-02%20-%20Dout%20Log%20Mil%20-](https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/File/legislacao/emcfa/publicacoes/md42-m-02-dout-log-mil-3a-ed-2016-1.pdf/@@download/file/MD42-M-02%20-%20Dout%20Log%20Mil%20)

%203%C2%AA%20Ed%202016.pdf. Acesso em: 24 Jul. 2022.

_____. _____. *Histórico da participação brasileira em missões da ONU*. Brasília, DF, 2020e. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf. Acesso em: 20 Mai. 2022.

_____. Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa. Brasília, DF, 2020f. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/estrategia-nacional-de-defesa.VersoencaminhadaaoCongressoNacionalem22jul2020.Pdf. Acesso em: 20 Mar. 2022.

BROWN, David. *Como a China tem expandido seu poderio militar; entenda em 4 gráficos*. BBC News, 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-59759795>. Acesso em: 19 Abr. 2022

CABESTAN, Jean-Pierre; SANTOS, Elisa Domingues dos; HUANG, Zhao Alexandre; BILLION, Philippe Le; VIRCOULON, Thierry. *Les Influences Chinoises en Afrique*. Institut Français des Relations Internationales (Ifri), 2021. 33p. Disponível em: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/collectif_influences_chinoises_en_afrique_partie1_2021.pdf. Acesso em: 17 Abr. 2022.

CARDOSO, João. V. M. *Deep Blue Project: o papel da Nigéria na Segurança marítima do Golfo da Guiné*. Boletim Geocorrente da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n. 144, p. 9, 2021. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/BG_Nu%CC%81mero%20144_0.pdf. Acesso em: 17 Jul. 2022.

CERQUEIRA, Thaís. *Guinex-II: operação no Golfo da Guiné visa aumentar a segurança marítima no Atlântico Sul*. Agência Marinha de Notícias, 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/guinex-ii-operacao-no-golfo-da-guine-visa-aumentar-seguranca-maritima-no-atlantico>. Acesso em: 19 Jun. 2022.

CHAUAN, Narinder. *The contrasting role of India and China in Africa*. 2022. Disponível em: <https://www.financialexpress.com/defence/the-contrasting-role-of-india-and-china-in-africa/2409400/>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

COMMAND, United States Africa. *State Partnership Program*. United States Africa Command, 2022a. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/state-partnership-program>. Acesso em: 17 Jun. 2022.

_____, _____. *Africa Partnership Station*. United States Africa Command, 2022b. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/africa-partnership-station>. Acesso em: 17 Jun. 2022.

_____, _____. *Africa Maritime Law Enforcement Partnership Program*. United States Africa Command, 2022c. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/africa-maritime-law-enforcement-partnership-amlep-program>. Acesso em: 17 Jun. 2022.

_____, _____. *Foreign Humanitarian Assistance*. United States Africa Command, 2022d. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/foreign-humanitarian-assistance>. Acesso em: 17 Jun. 2022.

_____, _____. *International Military and Education Training*. United States Africa Command, 2022e. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/international-military-and-education-training>. Acesso em: 17 Jun. 2022.

_____, _____. *Global Peace Operations Initiative*. United States Africa Command, 2022f. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/global-peace-operations-initiative>. Acesso em: 17 Jun. 2022.

_____, _____. *Flintlock*. United States Africa Command, 2022g. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/flintlock>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

_____, _____. *African Lion*. United States Africa Command, 2022h. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/african-lion>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

_____, _____. *Obangame Express*. United States Africa Command, 2022i. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

CORBETT, Julian S. *Some Principles of Maritime Strategy*. 1 Ed. London: Longmans, Green and Co., 1911.

CSIS, Center for Strategic and International Studies. *Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports*. Disponível em: www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports. Acesso em: 13 Abr. 2019.

DEVERMONT, Judd. *False Choices: U.S. Policy toward Coastal West Africa and the Sahel*. Center for Strategic and International Studies (CSIS). 2021. Disponível em: <https://www.csis.org/analysis/false-choices-us-policy-toward-coastal-west-africa-and-sahel>. Acesso em: 22 Mai. 2022.

ELKFURY, José H. S. *O desenvolvimento dos meios, equipamentos e equipagens do Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais-HAITI*. O Anfíbio. Rio de Janeiro, v.37, p. 63-68, 2017. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cgcfm/sites/www.marinha.mil.br/cgcfm/files/O_ANFIBIO_2017.pdf. Acesso em: 23 Jul. 2022.

EUROPÉENNE, Représentation Permanente de la France auprès de l'Union. *Réunion du G7++ - Groupe des Amis du Golfe de Guinée - le 2 juillet 2019*. Représentation Permanente de la France auprès de l'Union Européenne, 2019. Disponível em: <https://ue.delegfrance.org/reunion-du-g7-groupe-des-amis-du>. Acesso em: 08 Jun. 2022.

EUROPEIA, Comissão. *Economic Partnership Agreement with West Africa - Facts and figures*. European Commission, 2021a. Disponível em: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/july/tradoc_152694.pdf. Acesso em: 26 Mai. 2022.

EUROPEIA, Conselho da União. *Golfo da Guiné: conclusões do Conselho sobre o lançamento do projeto-piloto relativo ao conceito de presenças marítimas coordenadas*. Conselho Europeu. 2021b. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2021/01/25/gulf-of-guinea-council-conclusions-launching-the-pilot-case-for-the-coordinated-maritime-presences-concept/>. Acesso em: 26 Mai. 2022.

EXTÉRIEURES, Le Centre de Commerce Extérieur et des Relations. *Présentation du Cameroun*. Le Centre de Commerce Extérieur et des Relations Extérieures, 2017. Disponível em: <http://ccere-cameroun.com/presentation-cameroun/>. Acesso em: 15 Jun. 2022.

EZEGBA, Dele Joseph. *Maritime Security: Imperatives for Economic Development in the Gulf of Guinea*. 1 Ed. Bloomington, IN: AuthorHouse, 2021.

FAO, Food and Agriculture Organization of the United Nations. *The State of World Fisheries and Aquaculture. Sustainability in Action*. Rome, 2020. Disponível em: <https://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture>. Acesso em: 16 Abr. 2022.

FERREIRA, Renato Rangel. *Haiti: Experiências do 10º GptOpFuzNav*. Revista Âncoras e Fuzis do Corpo de Fuzileiros Navais. Rio de Janeiro, n 39, p. 13 a 18, 2009.

FILHO, Antonio Carlos Fernandes da. *Repressão aos atos de pirataria no mar: uma abordagem com foco em possibilidades*. 2020. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/86929/repressao-aos-atos-de-pirataria-no-mar-uma-abordagem-com-foco-em-possibilidades>. Acesso em: 30 Mai 2022.

FOREST, James J. F.; SOUSA Matthew V. *Oil and Terrorism in the New GULF: Framing U.S. Energy and the security policies for the Gulf of Guinea*. 1 Ed. London, New York, Toronto: Lexington Books, 2007.

FORUM, African Defense. *Angolan Marines Develop Techniques to Combat Illicit Maritime Activities*. Africa Defense Forum, 2022a. Disponível em: <https://adf-magazine.com/2022/03/angolan-marines-develop-techniques-to-combat-illicit-maritime-activities/>. Acesso em: 12 Jun. 2022.

FORUM, African Defense. *Obangame Express 2022 Promotes Cooperation to Fight Sea Crimes*. Africa Defense Forum, 2022b. Disponível em: <https://adf-magazine.com/2022/03/obangame-express-2022-promotes-cooperation-to-fight-sea-crime/>. Acesso em: 12 Jun. 2022.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para normalização de Publicações Técnico Científicas*. 8.Ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. 256p. (colaboração de: Maria Helena de Andrade Magalhães e Stella Maris Borges).

FREIRE, Renato Rodrigues de Aguiar. *A Marinha do Brasil e o Golfo da Guiné*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2022. Aula Inaugural ministrada pelo Chefe do Estado Maior da Armada para o Curso de Política e Estratégia Marítimas e para o Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores, em 23 Fev. 2022.

FRENCH, Navy. *Maritime Security Annual Report 2021*. Maritime Information, Cooperation & Awareness Center. Brest. 2022. 135p.

GRAY, Colin S. *The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War*. 1 Ed. New York: The Free Press, 1992. 372 p.

HAMANN, Eduarda Passarelli; TEIXEIRA, Carlos Augusto Ramires. *A Participação do Brasil na MINUSTAH (2004-2017): percepções, lições e práticas relevantes para futuras missões*. Instituto Igarapé e Centro de Operações de Paz do Brasil. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://igarape.org.br/wp-content/uploads/2018/03/2018-03-06-AE-MINUSTAH-PT.pdf>. Acesso em: 22 Jul. 2022.

HAWKINS, Jeff. *Quel avenir pour la presence americaine en Afrique?* Institut de Relations Internationales et Strategiques (IRIS). 2020. Disponível em <https://www.iris-france.org/144337-quel-avenir-pour-la-presence-americaine-en-afrique%E2%80%89/>. Acesso em: 23 Mai. 2022.

HERBÈS, Pierre d`. *Face à la contamination djihadiste: comment le Bénin muscle son système immunitaire?* Conflits, Revue de Géopolitique, 2022. Disponível em: <https://www.revueconflits.com/face-a-la-contamination-djihadiste-comment-le-benin-muscle-son-systeme-immunitaire/>. Acesso em: 18 Jul. 2022.

HOUAISS, Antônio; CARDIM, Ismael. *Novo Webster`s: dicionário universitário*. 8ª Ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

ICC, Inter Regional Coordination Centre. *Arquitetura de Yaoundé*. Inter Regional Coordination Centre (ICC) 2022. Disponível em: https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt. Acesso em: 06 Jun. 2022.

ISS, The International Institute for Strategic Studies. *The Military Balance. The Annual Assessment of Global Military Capabilities*. 1 Ed. London: Routledge-Taylor and Francis Group, 2022. 528 p.

IVOIRE, Action de L'Etat En Mer-Côte d'. *L'Action de l'Etat en Mer (AEM): un maillon fort de la mise en oeuvre de la Réforme du Secteur de la Sécurité*. Action de L'Etat En Mer-Côte d'Ivoire, 2021. Disponível em: <https://www.sepcim-aem.ci/laction-de-letat-en-mer-aem-un-maillon-fort-de-la-mise-en-oeuvre-de-la-reforme-du-secteur-de-la-securite/>. Acesso em: 15 Jun. 2022.

JACQUES, Isadora; CARDOSO, João V. M. *O papel da Nigéria na busca pela autonomia na segurança do Golfo da Guiné*. Boletim Geocorrente da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n. 146, p. 9, 2021. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/Boletim%20Geocorrente%20146%20-%2026%20AGOSTO%202021.pdf>. Acesso em: 17 Jul. 2022.

KARINGI, Stephen; NALIKA, Laura N. *The future of India-Africa relations: Opportunities abound*. Brookings Institute, 2022. Disponível em: <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2022/02/25/the-future-of-india-africa-relations-opportunities-abound/>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

KERR, G. S. *A Participação da Marinha do Brasil na Missão de Paz da ONU no Líbano: Implicações político-estratégicas*. Orientadores: José Cláudio da Costa Oliveira; José Luiz Ferreira Canela. 2015. 76 f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítima) – Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2015.

KINGDOM, Government of the United. *Foreign travel advice – Nigeria*. Government of the United Kingdom, 2022. Disponível em: <https://www.gov.uk/foreign-travel-advice/nigeria/terrorism>. Acesso em: 27 Mai. 2022.

KWARKYE, Sampson. *West African coastal terror attacks: just the tip of the iceberg*. Institute for Security Studies (ISS). 2022. Disponível em: <https://issafrica.org/iss-today/west-african-coastal-terror-attacks-just-the-tip-of-the-iceberg>. Acesso em: 27 Mai. 2022.

LANCELLOTTI, Marcelo. *A Participação da Marinha do Brasil na Missão de Paz no Líbano como instrumento de diplomacia para a Política Externa Brasileira: contribuição, desafios e perspectivas para o Poder Naval Brasileiro*. Orientador: Manoel Fernandes de Oliveira Neto.

2019. 77 f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítima) – Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2019.

LOUREIRO, C. L.; FILHO, J. C.; BRITTO, H. A. *A importância do apoio logístico proporcionado pelos navios da Marinha do Brasil aos Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais no Haiti. O Anfíbio*. Rio de Janeiro, v.37, p. 72-78, 2017. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cgcfm/sites/www.marinha.mil.br/cgcfm/files/O_ANFIBIO_2017.pdf. Acesso em: 23 Jul. 2022.

MACHADO, Miguel. *As Forças Armadas Cabo-Verdianas*. Operacional, defesa, forças armadas e de segurança, 2010. Disponível em: <https://www.operacional.pt/as-forcas-armadas-cabo-verdianas/>. Acesso em: 15 Jun. 2022.

MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power Upon History*. A Public Domain Book. 1890.

MARTIN, Guy. *Angola confirmed to be operating HIS 32 Interceptors*. Defence Web, 2021. Disponível em: <https://www.defenceweb.co.za/featured/angola-confirmed-to-be-operating-hsi-32-interceptors/>. Acesso em: 12 Jun. 2022.

MCCULLEY, Terence; ONUBOGU, Oge. *A New U.S. Plan to Avert Wider Conflicts in West Africa*. United States Institute of Peace. 2022. Disponível em: <https://www.usip.org/publications/2022/04/new-us-plan-avert-wider-conflicts-west-africa>. Acesso em: 26 Mai. 2022.

MORCOS, Pierre. *A Transatlantic Approach to Address Growing Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea*. Center for Strategic and International Studies, 2021. Disponível em: <https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

MOUITY, Patrice Moundounga. *Le Gabon bleu dans le golfe de Guinée*. 1 Ed. Saint Denis, France: Connaissances & Savoirs, 2017.

MOYER, Melanye. *Grand African Nemo 2022 utilisera YARIS*. Gulf of Guinea Interregional Network, 2022. Disponível em: <https://www.gogin.eu/2022/04/13/grand-african-nemo-2022-utilisera-yaris/>. Acesso em: 19 Jun. 2022.

NDIAYE, NPapa Gora. *Africa: Trade subsidies and the development of fisheries value chains in West Africa, FCWC*. 2016. Disponível em: <https://www.wathi.org/africa-trade-subsidies-and-the-development-of-fisheries-value-chains-in-west-africa-fcwc/>. Acesso em: 28 Mai. 2022.

NEDOPIL, Christoph. *Countries of the Belt and Road Initiative*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai, 2022. Disponível em: <https://greenfdc.org/countries-%20of-the-belt-and-road-initiative-bri/>. Acesso em: 17 Abr. 2022.

NEUPANE, Rajib. *Presence of China and India in Africa: What it entails?* AIDIA, 2021. Disponível em: <https://aidiaasia.org/research-article/presence-of-china-and-india-in-africa-what-it-entails>. Acesso em: 16 Mai. 2022.

NYABIAGE, Jevans. *China puts its military to the test in African peacekeeping roles*. South China Morning Post, 2022. Disponível em: <https://www.scmp.com/news/china/military/article/3180109/china-puts--its-military-test-african-peacekeeping-roles>. Acesso em: 18 Jun. 2022.

OLIVEIRA, Jansen Coli Calil N.A. de. *A Segurança do Atlântico Sul na Perspectiva Histórica das Relações Brasil-Estados Unidos: convergências ou divergências de interesses?* Curitiba, PR: Editora CRV, 2015. 147 p.

OLORUNNIWA, Samuel. *The Nigerian Navy: 2021 in Review*. The Guardian, 2022. Disponível em: <https://editor.guardian.ng/news/the-nigerian-navy-2021-in-review/>. Acesso em: 17 Jul. 2022.

OKAFOR-YARWOOD, Ifesinachi; ALLISON, Edward H. *Africa doesn't reap the rewards of its \$24 billion marine fisheries industry*. 2021. Disponível em: <https://qz.com/africa/2092998/who-benefits-from-africas-24-billion-marine-fisheries-industry/> Acesso em: 28 Mai. 2022.

OKAFOR-YARWOOD, Ifesinachi; PIGEON, Maisie. *Stable Seas: Golfe de Guinée*. One Earth Future, 2020. Disponível em https://download-files.wixmp.com/ugd/1e2140_ecca7ef9bf294069967fb3465a3aebfa.pdf?token=eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9.eyJpc3MiOiJ1cm46YXBwOmU2NjYzMGU3MTRmMDQ5MGFhZWExZjE0

OWIzYjY5ZTMylwiw3ViljoidXJuOmFwcDplNjY2MzBINzE0ZjA0OTBhYWVhMWYxNDliM2I2OWUz
MilsImF1ZCI6WyJ1cm46c2VydmVjZTpmaWxlMmRvd25sb2Fkll0sImIhdCI6MTY0OTg3ODY0NSwiZX
hwljoxNjQ5OTE0NjU1LCJqdGkiOiilyYTUzNDZjYWM2ZmQiLCJvYmoiOltbeyJwYXRoiL3VnZC8xZTI
xNDBfZWVjYUzdlZjliZjI5NDA2OTk2N2ZiMzQ2NWEzYWVhZmEucGRmIn1dXSwiYXR0YWNobWVudC
I6eyJmaWxlbmFtZSI6ImdvbGZILWRILWd1aW5lZS1mci5wZGYifX0.K8-gTPWkvvFPIN286O17nf2_x
FajoEhFsaUEZHckZLs. Acesso em: 13 Abr. 2022.

OSEI-TUTU, Joana Ama. *Lowering the Anchor on Maritime Insecurity along the Gulf of Guinea: Lessons from Operation Prosperity*. Kofi Annan International Peacekeeping Centre, 2013. Disponível em: <https://www.africaportal.org/documents/12237/KAIPTC-Policy-Brief-11---Lowering-the-Anchor-on-Ma.pdf>. Acesso em: 19 Jun. 2022.

PADILHA, Luiz. Maersk pede operação internacional contra pirataria no Golfo da Guiné. 2021. Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/operacoes-anti-pirataria/maersk-pede-operacao-internacional-contr-pirataria-no-golfo-da-guine>. Acesso em: 30 Mai. 2022.

PENHA, Eli Alves. *Relações Brasil África e Geopolítica do Atlântico Sul*. Salvador, BA: Editora EDUFBA, 2011. 244 p.

PERNA, Thomas. *The Strategic Significance of Africa to Brazil*. Diálogo Americas, 2022. Disponível em: https://dialogo-americas.com/articles/the-strategic-significance-of-africa-to-brazil/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=the-strategic-significance-of-africa-to-brazil#.YtIDr4TMK3A. Acesso em: 21 Jul. 2022.

PETROLEUM, BRITISH. *BP Statistical Review of World Energy 2021. 70 th edition*. 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: 14 Abr. 2022.

PILAR, Ricardo H. S. *et al. Alteração da postura nos 13 anos do GptOpFuzNav-HAITI*. O Anfíbio. Rio de Janeiro, v.37, p. 45-53, 2017. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cgcfm/sites/www.marinha.mil.br/cgcfm/files/O_ANFIBIO_2017.pdf. Acesso em: 23 Jul. 2022.

POKAM, Hilaire de Prince. *Le Cameroun à l'épreuve de l'insécurité en Afrique centrale depuis le nouveau millénaire*. 1 Ed. Paris: L'Harmattan, 2018. 249 p.

SILVA, Antônio Ruy de Almeida. *As novas ameaças e a Marinha do Brasil*. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, n. 7, p. 32-42, 2006. Disponível em: <file:///C:/Users/mvmor/Downloads/443-1087-1-SM-1.pdf>. Acesso em: 13 Abr. 2022.

STAVRIDIS, Admiral James. *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*. 1 Ed. New York: Penguin Press, 2017. 363 p.

STEIN, Peter; UDDHAMMAR, Emil. *China in Africa: The Role of Trade, Investments, and Loans Amidst Shifting Geopolitical Ambitions*. Occasional Papers, Observer Research Foundation, 2021. Disponível em: <https://www.orfonline.org/research/china-in-africa/>. Acesso em: 17 Abr. 2022.

STUDIES, John Hopkins University School of Advanced International. China-Africa Research Initiative. *Chinese Loans to Africa Database*. 2020. Disponível em: <https://chinaafricaloandata.bu.edu/>. Acesso em: 17 Abr. 2022.

THÉROUX-BÉNONI, Lori-Anne. *Lessons must be learnt before Barkhane marches into new territory*. Institute for Security Studies (ISS). 2022. Disponível em: <https://issafrica.org/iss-today/lessons-must-be-learnt-before-barkhane-marches-into-new-territory>. Acesso em: 27 Mai. 2022.

TILL, Geoffrey. *Seapower - A Guide for the twenty-first Century*. 4 Ed. London and New York: Routledge-Taylor and Francis Group, 2018. 458 p.

UNIFIL, United Nations Interim Force in Lebanon. *UNIFIL Maritime Task Force*. UNIFIL Official Site, 2022. Disponível em: <https://unifil.unmissions.org/unifil-maritime-task-force>. Acesso em: 22 Jul. 2022.

UNITED STATES OF AMERICA. Office of the Director of National Intelligence. *Annual Threat Assessment*. 2022. Disponível em <https://www.dni.gov/index.php/newsroom/reports-publications/reports-publications-2022/item/2279-2022-annual-threat-assessment-of-the-u-s-intelligence-community>. Acesso em: 20 Mar. 2022.

US, Concern Worldwide. *Foreign aid by country: Who is getting the most — and how much?*. Concern Worldwide US, 2022. Disponível em: <https://www.concernusa.org/story/foreign-aid-by-country/>. Acesso em: 17 Jun. 2022.

USMAN, Zainab; ABIMBOLA, Olumide; ITUEN, Imeh. *What Does the European Green Deal Mean for Africa?* Carnegie Endowment for International Peace. 2021. Disponível em: <https://carnegieendowment.org/2021/10/18/what-does-european-green-deal-mean-for-africa-pub-85570>. Acesso em: 26 Mai. 2022.

VIRCOULON, Thierry; TOURNIER, Violette. *Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?* International Crisis Group, 2014. Disponível em: <https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/gulf-guinea-regional-solution-piracy>. Acesso em: 13 Abr. 2022.

WELLE, Deutsche. Europa de olho em África para importar gás natural. 2022. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/europa-de-olho-em-%C3%A1frica-para-importar-g%C3%A1s-natural/a-61069481>. Acesso em: 26 Mai. 2022.

WINGRIN, Dean. *Feature: Nigerian Navy makes giant strides in Gulf of Guinea operations.* Defence Web, 2022. Disponível em: <https://www.defenceweb.co.za/featured/feature-nigerian-navy-makes-giant-strides-in-gulf-of-guinea-operations/>. Acesso em: 17 Jul. 2022.

XIE, John. *China's Global Network of Shipping Ports Reveal Beijing Strategy.* China News, 2021. Disponível em: <https://www.voanews.com/a/6224958.html>. Acesso em: 19 Abr. 2022.

ZUCCARO, Paulo Martino. *O início da MINUSTAH e os ensinamentos para a mobilização de Grupamentos Operativos de Fuzileiros Navais.* O Anfíbio. Rio de Janeiro, v.37, p. 6-13, 2017. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cgcfm/sites/www.marinha.mil.br/cgcfm/files/O_ANFIBIO_2017.pdf. Acesso em: 23 Jul. 2022.

GLOSSÁRIO

Amazônia Azul – conceito político-estratégico criado pelo Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho em 2004, que vem sendo divulgado pela MB com o objetivo de alertar a sociedade brasileira sobre a importância e as riquezas existentes no espaço marítimo e fluvial.

Águas jurisdicionais - espaço jurisdicional que compreende as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua e a zona econômica exclusiva de um país. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/gestao-na-camara-dos-deputados/responsabilidade-social-e-ambiental/acessibilidade/glossarios/dicionario-de-libras/a/aguas-jurisdicionais>. Acesso em: 12 Ago. 2022.

Águas Jurisdicionais Brasileiras – as águas interiores e os aspectos marítimos, no quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação nacional e internacional (BRASIL, 2013).

Commodity – mercadoria, artigo (HOUAISS; CARDIM, 2011).

Conflito Armado - recurso utilizado por grupos politicamente organizados que empregam a violência armada para solucionar controvérsias ou impor sua vontade a outrem. Pode estar condicionado ou não aos preceitos das normas internacionais. Neste sentido, diferencia-se do conceito de guerra apenas na perspectiva jurídica, segundo a qual a guerra entre Estados, de acordo com leis internacionais, condiciona-se a determinados requisitos (BRASIL, 2015).

Diplomacia Naval – emprego do Poder Naval para o apoio à Política Externa. Quando convenientemente empregado, é capaz de influenciar a opinião pública e os dirigentes de um determinado Estado ou grupo de Estados, reforçar laços de amizade, garantir acordos e alianças e demonstrar intenções em áreas de interesse comum, contribuindo para a adoção de ações favoráveis e dissuadindo as desfavoráveis (BRASIL, 2017).

Guerra Assimétrica - Conflito armado que contrapõe dois poderes militares que guardam entre si marcantes diferenças de capacidades e possibilidades. Trata-se de enfrentamento entre um determinado partido e outro com esmagadora superioridade de poder militar sobre o primeiro. Neste caso, normalmente o partido mais fraco adota majoritariamente técnicas, táticas e procedimentos típicos da guerra irregular (BRASIL, 2015).

Mar Territorial - é a faixa medida a partir da linha de baixa-mar do litoral e insular até 12 milhas náuticas de largura. (BRASIL, 2013).

Produto Interno Bruto (PIB) - é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, geralmente em um ano. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

Novas Ameaças – identificadas como o terrorismo, o tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas e a pirataria. (SILVA, 2006).

Pirataria - saque, depredação ou apresamento de navio ou aeronave, em geral, mediante violência e para fins privados. Constitui pirataria: todo ato ilícito de violência ou de detenção ou de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados e dirigidos contra um navio ou uma aeronave ou bens a bordo destes, em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a este navio ou a esta aeronave o caráter de pirata; e toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos acima mencionados. Para ocorrer atos de pirataria no alto-mar é necessário que estejam envolvidos pelo menos dois navios ou duas aeronaves ou um navio e uma aeronave (critério assim chamado “dos dois navios”) (BRASIL, 2015).

Plataforma Continental – é formada pelo leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do mar territorial (BRASIL, 2013).

Poder Marítimo – é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como

instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais (BRASIL, 2020c).

Poder Naval - é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, 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, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos nacionais de defesa, identificados na Política Nacional de Defesa, conforme as diretrizes estabelecidas pela Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2017).

Scholars – eruditos (HOUAISS; CARDIM, 2011).

Terrorismo - forma de ação que consiste no emprego da violência física ou psicológica, de forma premeditada, por indivíduos ou grupos, apoiados ou não por Estados, com o intuito de coagir um governo, uma autoridade, um indivíduo, um grupo ou mesmo toda a população a adotar determinado comportamento. É motivado e organizado por razões políticas, ideológicas, econômicas, ambientais, religiosas ou psicossociais (BRASIL, 2015).

Zeitgeist - termo alemão cuja tradução significa espírito da época, espírito do tempo ou sinal dos tempos. Compreende o conjunto do clima intelectual e cultural do mundo, numa certa época, ou as características genéricas de um determinado período. Disponível em: https://www.meioemensagem.com.br/home/marketing/ponto_de_vista/2014/02/06/zeitgeist.html. Acesso em: 11 Ago. 2022.

Zona Econômica Exclusiva (ZEE) – é a faixa medida a partir do Mar Territorial que se estende até 200 milhas náuticas de largura. (BRASIL, 2013)

ANEXO A
ILUSTRAÇÕES



FIGURA 1 - Delimitação da região do Golfo da Guiné
Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020, p. 1.



FIGURA 2 - Zona Econômica Exclusiva dos Estados do GG e Maurîtânia
Fonte: AZEVEDO, 2022, p. 9.

Major trade movements 2020
Trade flows worldwide (billion cubic metres)

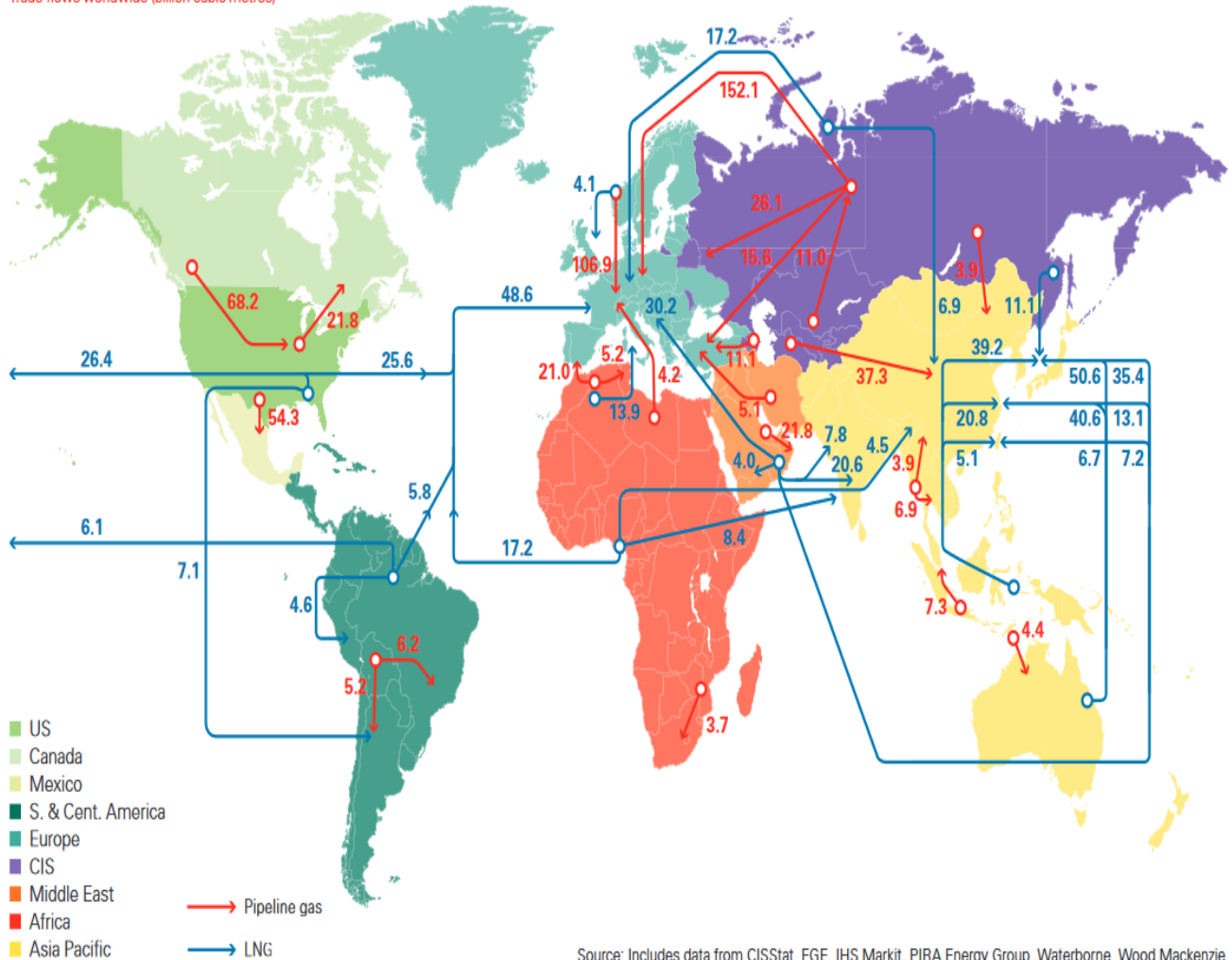
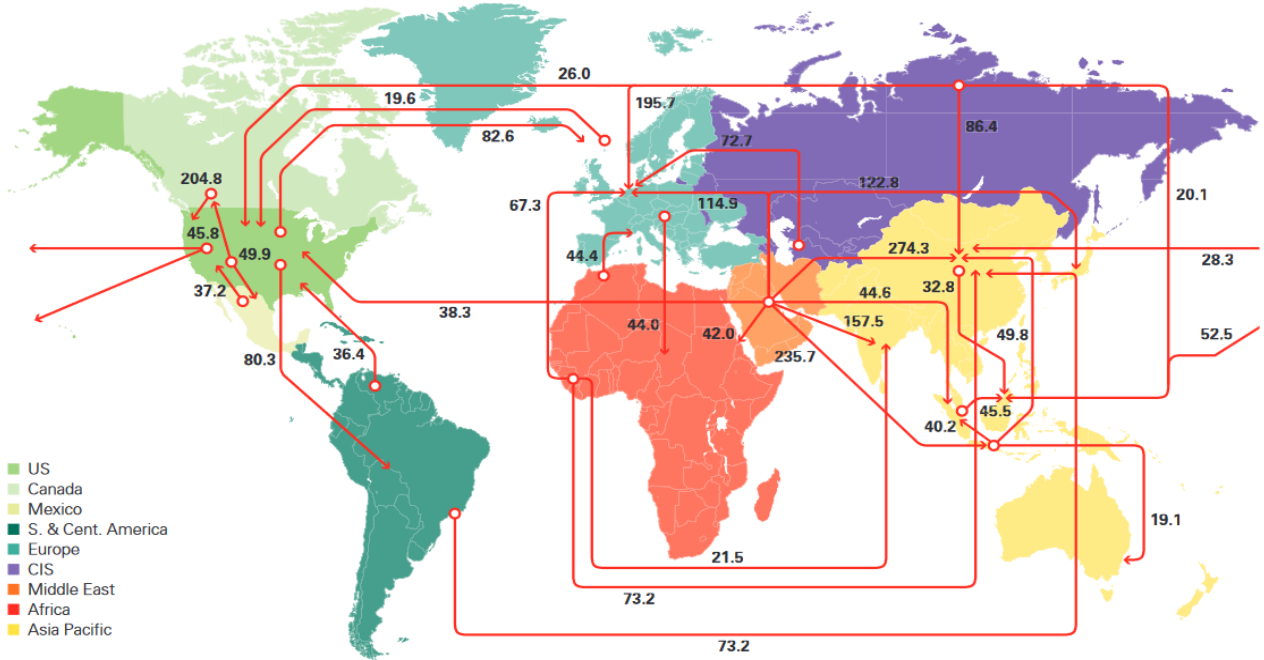


FIGURA 3 - Exportações de gás em bilhões de metros cúbicos em 2020
Fonte: PETROLEUM, 2021, p. 45.

Major trade movements 2020
Trade flows worldwide (million tonnes)



Oil trade in 2019 and 2020

Million tonnes	2019				2020			
	Crude imports	Product imports	Crude exports	Product exports	Crude imports	Product imports	Crude exports	Product exports
Canada	34.8	32.8	197.7	34.4	27.9	28.7	189.3	30.5
Mexico	†	60.3	58.2	5.0	†	54.4	56.8	5.5
US	338.7	111.9	142.5	250.3	293.7	95.0	155.3	240.2
S. & Cent. America	21.1	109.4	146.8	24.6	17.8	94.5	145.7	25.7
Europe	556.0	177.0	28.1	123.6	475.9	147.7	28.2	104.4
Russia	†	0.6	289.0	123.3	†	0.7	260.0	106.8
Other CIS	18.5	1.7	93.9	12.0	15.2	2.4	93.2	9.9
Iraq	†	7.2	204.4	13.4	†	3.2	178.9	13.7
Kuwait	†	0.7	99.9	24.1	†	0.8	96.5	23.0
Saudi Arabia	0.1	10.0	366.0	53.7	0.1	13.6	349.1	49.7
United Arab Emirates	8.8	33.3	135.4	77.4	11.6	30.2	142.7	67.4
Other Middle East	26.0	18.8	120.5	60.7	22.3	16.4	107.7	58.4
North Africa	5.8	32.0	97.8	28.1	8.7	32.1	51.0	25.4
West Africa	0.4	36.1	226.8	8.4	0.5	38.1	203.7	7.9
East & S. Africa	19.6	41.6	5.5	2.6	16.3	38.6	3.8	2.7
Australasia	22.9	32.2	11.7	5.6	18.7	32.3	9.4	5.9
China	507.3	78.4	0.4	72.5	557.2	81.9	1.1	65.2
India	221.8	44.9	0.1	66.2	203.9	45.4	0.1	55.9
Japan	146.9	39.7	†	18.7	123.5	40.1	†	14.2
Singapore	49.6	112.4	1.9	76.9	46.1	97.1	1.7	71.5
Other Asia Pacific	287.3	210.4	39.0	110.1	269.0	201.9	34.6	111.5
Total World	2265.6	1191.5	2265.6	1191.5	2108.6	1095.2	2108.6	1095.2
Thousand barrels daily								
Canada	699	686	3971	719	558	598	3791	636
Mexico	†	1261	1169	104	†	1134	1138	114
US	6802	2340	2862	5233	5883	1981	3110	5007
S. & Cent. America	424	2287	2949	514	357	1969	2918	537
Europe	11167	3699	564	2583	9532	3079	564	2177
Russia	†	13	5803	2577	†	16	5207	2226
Other CIS	372	36	1885	250	304	50	1866	207
Iraq	†	150	4105	280	†	16	3583	285
Kuwait	†	16	2005	503	†	16	1933	479
Saudi Arabia	1	208	7351	1123	2	283	6991	1035
United Arab Emirates	177	696	2719	1618	233	629	2857	1405
Other Middle East	522	393	2421	1270	446	343	2156	1217
North Africa	116	669	1963	587	173	670	1021	529
West Africa	9	754	4555	175	11	795	4079	165
East & S. Africa	393	870	110	53	327	805	177	56
Australasia	459	672	234	117	374	673	187	122
China	10187	1639	9	1516	11158	1707	22	1360
India	4455	940	1	1384	4084	946	1	1165
Japan	2950	830	†	391	2474	836	†	295
Singapore	997	2350	39	1608	924	2025	33	1490
Other Asia Pacific	5769	4399	782	2302	5387	4210	693	2325
Total World	45497	24907	45497	24907	42229	22832	42229	22832

FIGURA 4 - Tabela de exportações e importações de petróleo em 2019 e 2020
Fonte: PETROLEUM, 2021, p. 33.

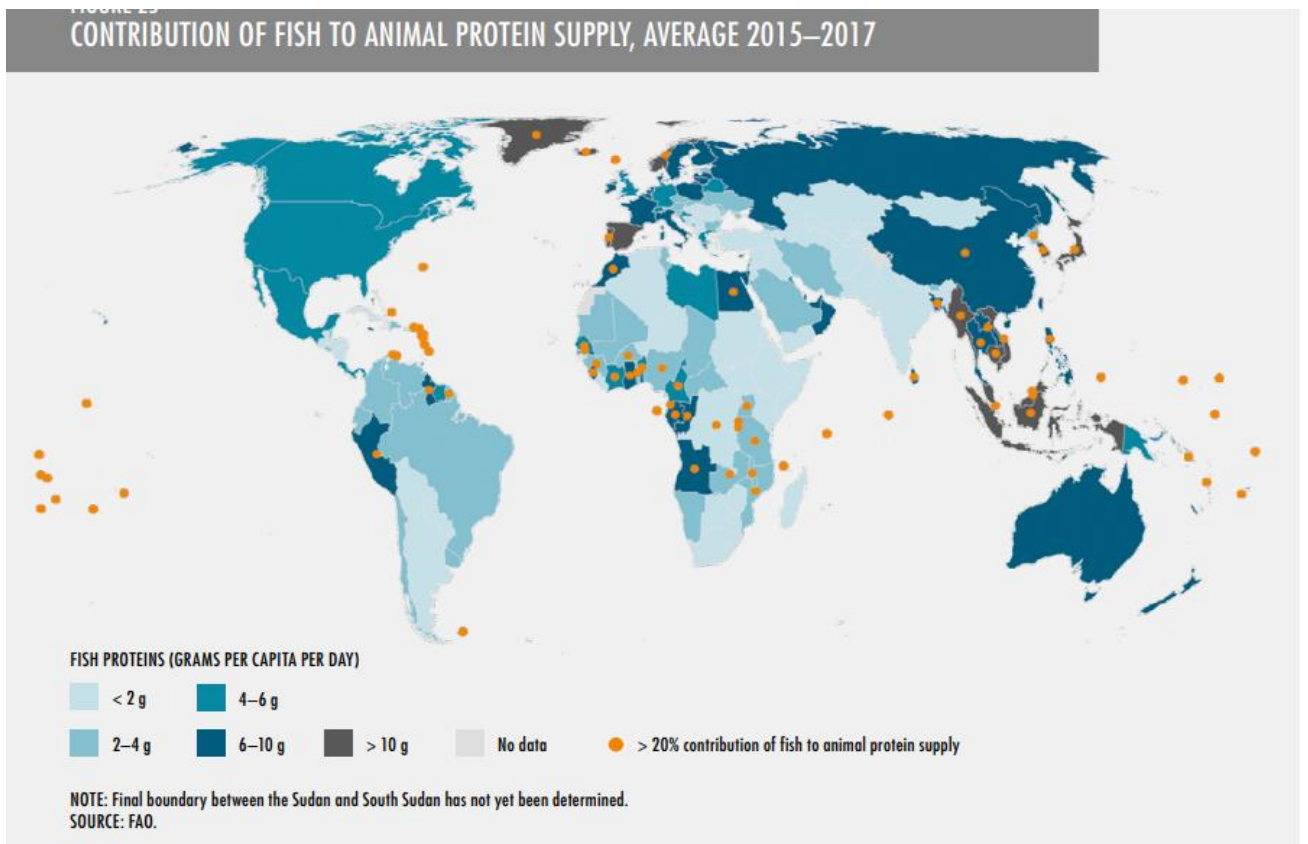


FIGURA 5 - Pescado como suplemento de proteína animal (média 2015 a 2017)
Fonte: FAO, 2020, p. 67.

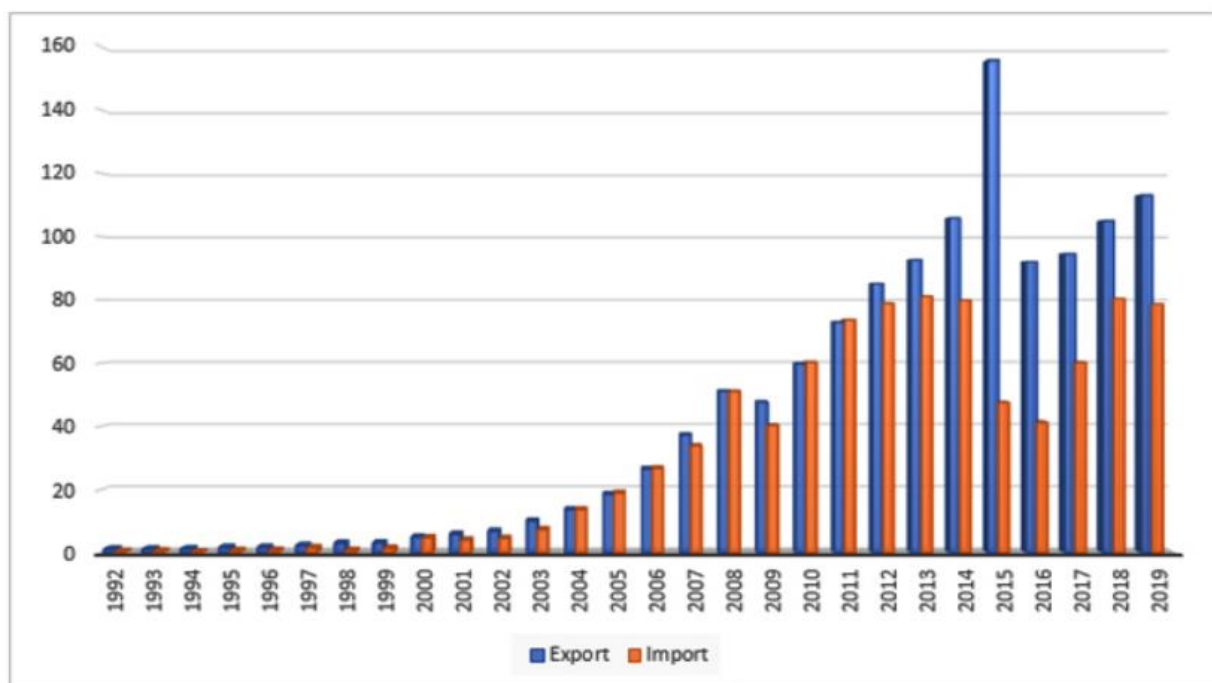


FIGURA 6 - Exportações e importações da China para a África em bilhões de dólares
 Fonte: STEIN; UDDHAMMAR, 2021. Disponível em: <https://www.orfonline.org/research/china-in-africa/>. Acesso em: 17 Abr. 2022.

Country	Exports, in USD billion	% of Chinese exports to Africa
South Africa	16.6	14.6 %
Nigeria	16.6	14.6 %
Egypt	12.2	10.7 %
Algeria	6.9	6.1 %
Kenya	4.9	4.3 %
Ghana	4.9	4.3 %
Total six countries		54.6 %

FIGURA 7 - Principais importadores da China no continente africano
 Fonte: STEIN; UDDHAMMAR, 2021. Disponível: <https://www.orfonline.org/research/china-in-africa/>. Acesso em: 17 Abr. 2022.

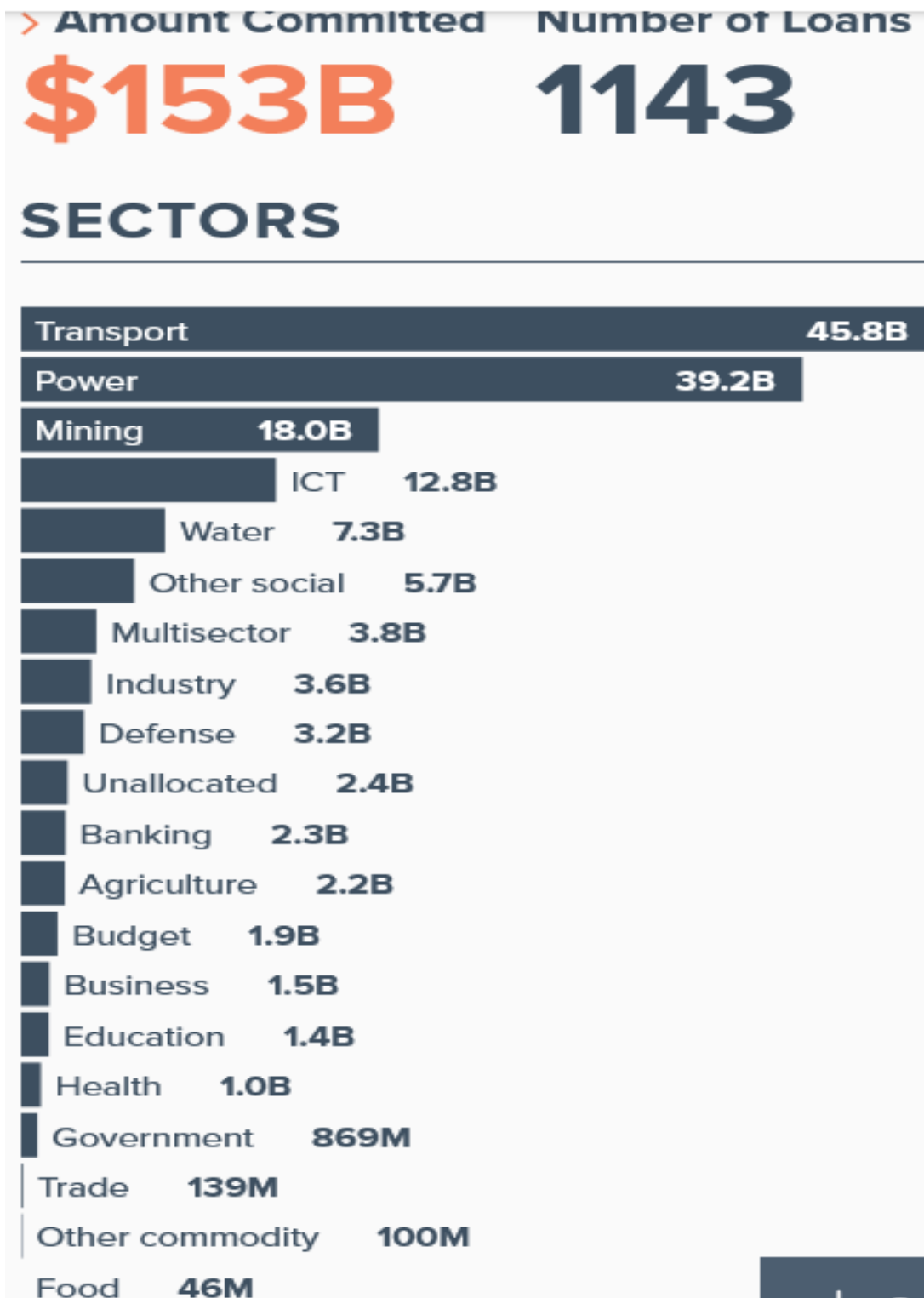


FIGURA 8 - Setores onde foram utilizados empréstimos chineses aos Estados africanos
 Fonte: STUDIES, 2020, p. 67.

Countries of the Belt and Road Initiative

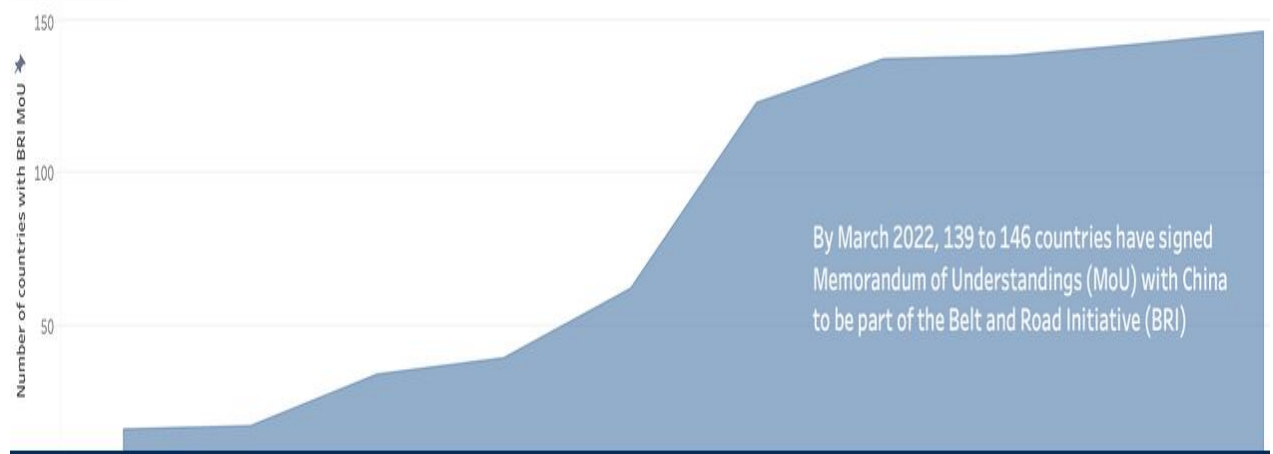
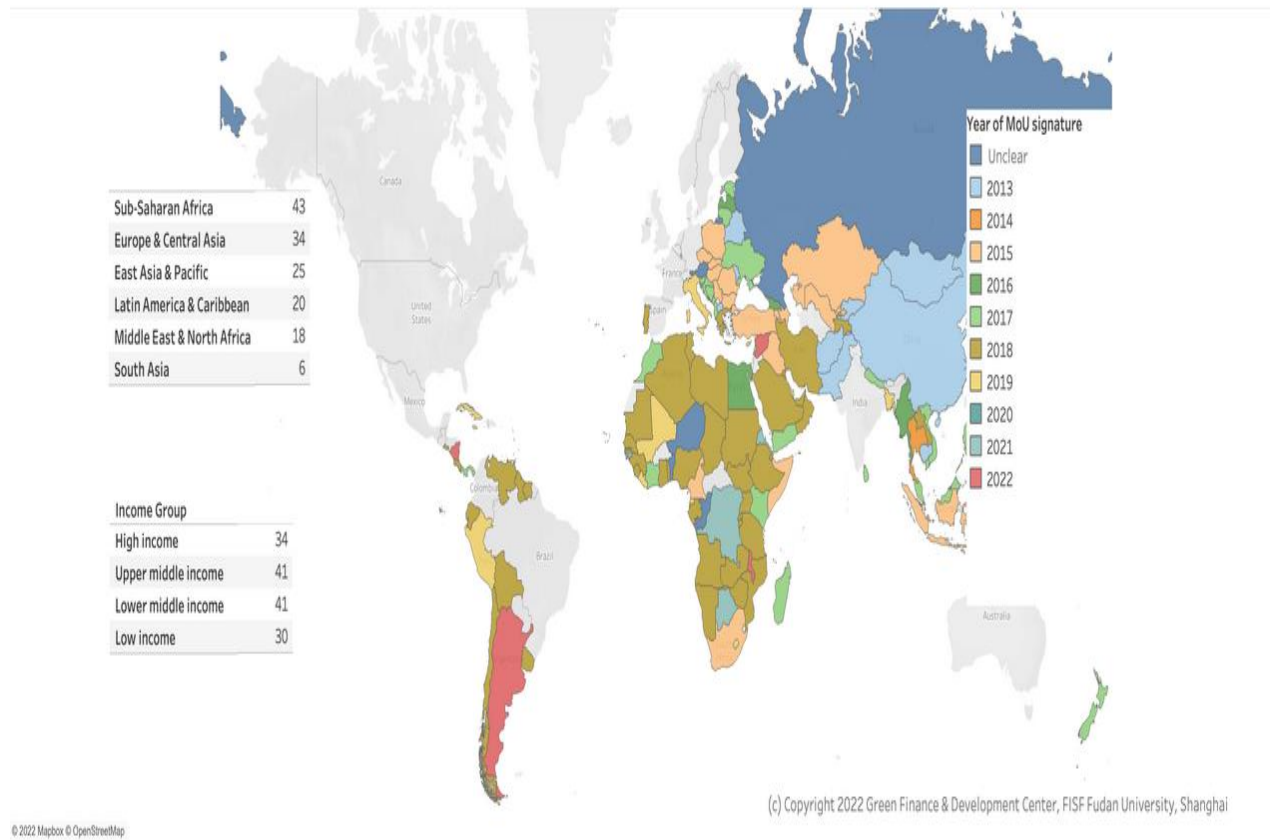


FIGURA 9 - Estados que aderiram ao *Belt and Road Initiative*

Fonte: NEDOPIL, 2022. Disponível em: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>. Acesso em: 17 Abr. 2022.



FIGURA 10 - Estados com investimentos chineses em sua estrutura portuária

Fonte: XIE, 2021. Disponível em: <https://www.voanews.com/a/6224958.html>. Acesso em: 19 Abr. 2022.



FIGURA 11 - Investimentos chineses em portos na África

Fonte: CSIS, 2019. Disponível em: www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports. Acesso em: 13 Abr. 2019

PORT PROJECT(S)	APPROX. LOCATION	OPERATOR	FUNDER	BUILDER	STATUS
<i>West Africa</i>					
Lekki Deep Sea Port	Lagos, Nigeria	X	X	X	<i>In Progress</i>
Tonkolili Iron Ore Project, Pepel Port & Tagrin Point Port	Pepel, Sierra Leone	X	X	X	<i>Various Stages</i>
Kribi Container Terminal, Kribi Deep Sea Port	Mboro Village (Kribi), Cameroon	X	X	X	<i>Various Stages</i>
Various Projects, Autonomous Port of Abidjan	Abidjan, Cote d'Ivoire	X	X	X	<i>Various Stages</i>
Tin-Can Island Port Container Terminal Limited, Tin Can Island Port	Tin Can Island (Lagos), Nigeria	X			<i>Completed</i>
Lomé Container Terminal, Lomé Port	Lomé, Togo	X			<i>Completed</i>
<i>Central Africa</i>					
Pointe Noire Mineral (Ore) Port Project, Port of Pointe Noire	Pointe-Noire, Republic of the Congo	X	X	X	<i>Announced</i>
<i>Central Africa</i>					
Expansion and Rehabilitation Project, Port of Bata	Bata, Equatorial Guinea		X	X	<i>Completed</i>
Deep Sea Trans-Shipments Port	Fernão Dias, São Tomé e Príncipe		X	X	<i>Announced</i>
Various Expansion Projects, Port Mole	Libreville, Gabon			X	<i>Stalled Indefinitely</i>

PORT PROJECT(S)	APPROX. LOCATION	OPERATOR	FUNDER	BUILDER	STATUS
<i>Southern Africa</i>					
Various Expansion Projects, Port of Lobito	Lobito, Angola		X	X	<i>Completed</i>
Caio Deep Water Port	Caio, Angola		X	X	<i>Stalled Indefinitely</i>
Rehabilitation and Expansion Project, Beira Fishing Port	Beira, Mozambique		X	X	<i>Completed</i>
Various Rehabilitation Projects, Port of Durban	Durban, South Africa		X	X	<i>Various Stages</i>
Various Renovation Projects, Port of Ambodifotatra	Ambodifotatra (Nosy Boraha), Madagascar			X	<i>In Progress</i>
Tamatave Deepwater Harbour	Toamasina, Madagascar			X	<i>Announced</i>
Narinda Bay Deep-Water Port	Bay of Narinda, Madagascar			X	<i>Announced</i>
Various Expansion Projects, Port of Walvis Bay	Walvis Bay, Namibia			X	<i>In Progress</i>
Port of Cabinda	Cabinda, Angola			X	<i>Various Stages</i>
Shipbuilding and Repair Facility, Richards Bay Port	Richards Bay, South Africa			X	<i>Announced</i>
Deep Water Port of Techobanine	Matutuíne District (Maputo), Mozambique		X		<i>Announced</i>

FIGURA 12 - Portos operados, financiados ou construídos pela China no Golfo da Guiné
 Fonte: CSIS, 2019. Disponível em: www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports. Acesso em: 13 Abr. 2019

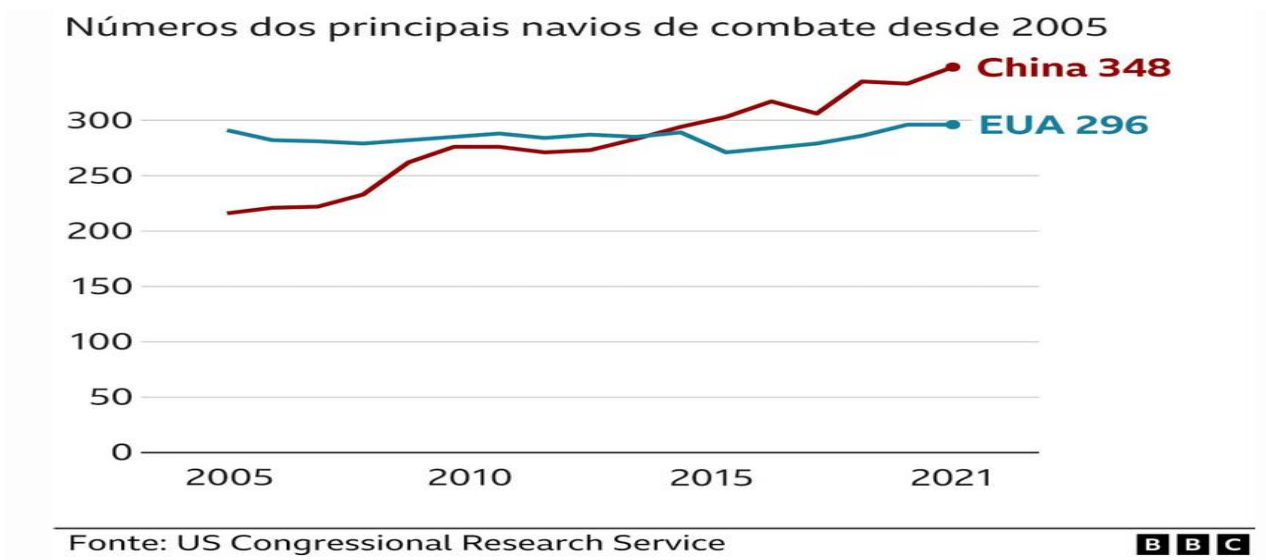


FIGURA 13 - Quantidade de navios de guerra chineses e estadunidenses
 Fonte: BROWN, 2021. Disponível em <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-59759795>. Acesso em: 19 Abr. 2022.



FIGURA 14 - Composição dos investimentos indianos no continente africano (2017-2019)
 Fonte: KARINGI; NALIKA, 2022. Disponível em: <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2022/02/25/the-future-of-india-africa-relations-opportunities-abound/>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

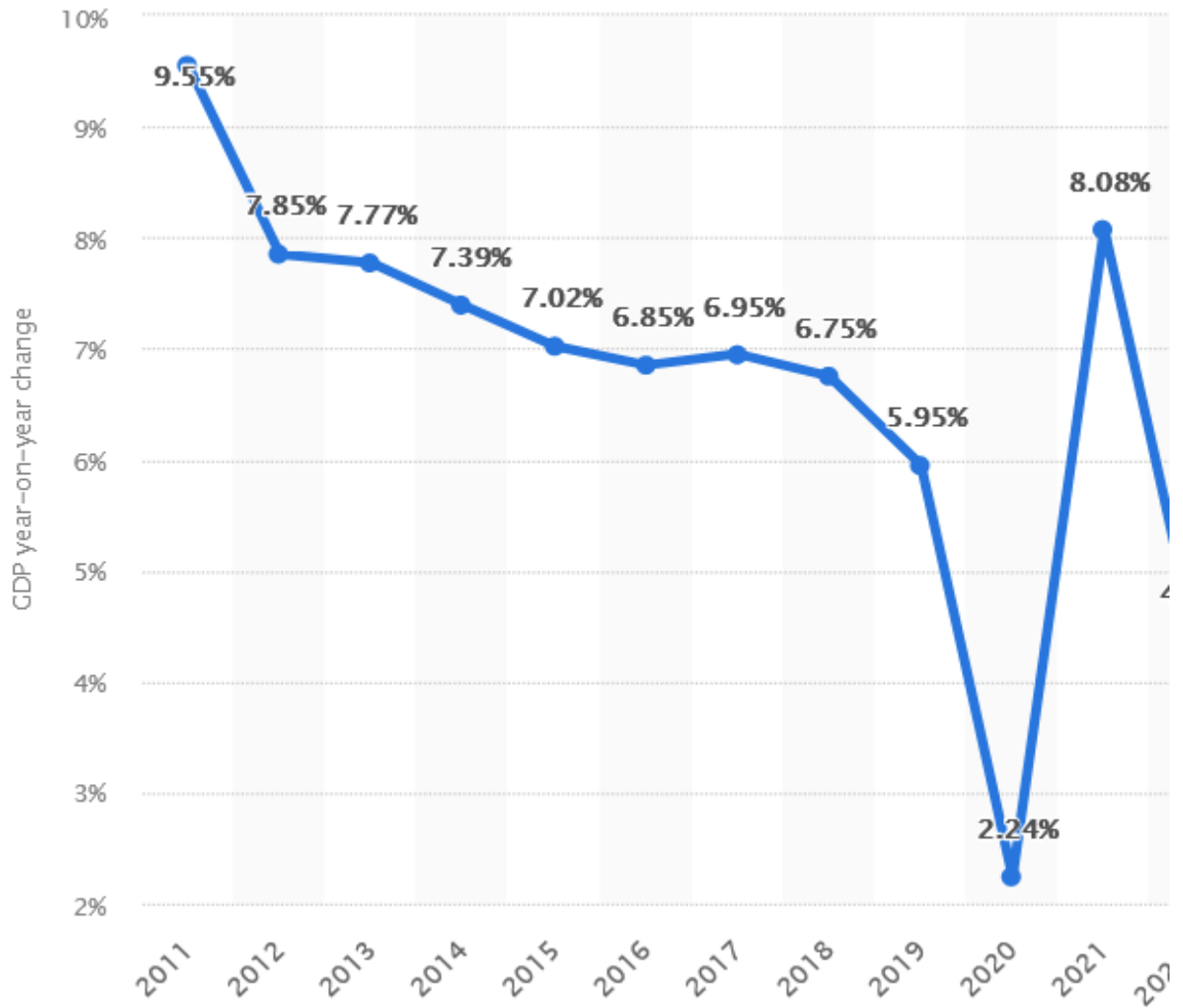


FIGURA 15 - Evolução do PIB chinês (2011-2021)

Fonte: Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/263616/gross-domestic-product-gdp-growth-rate-in-china/>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

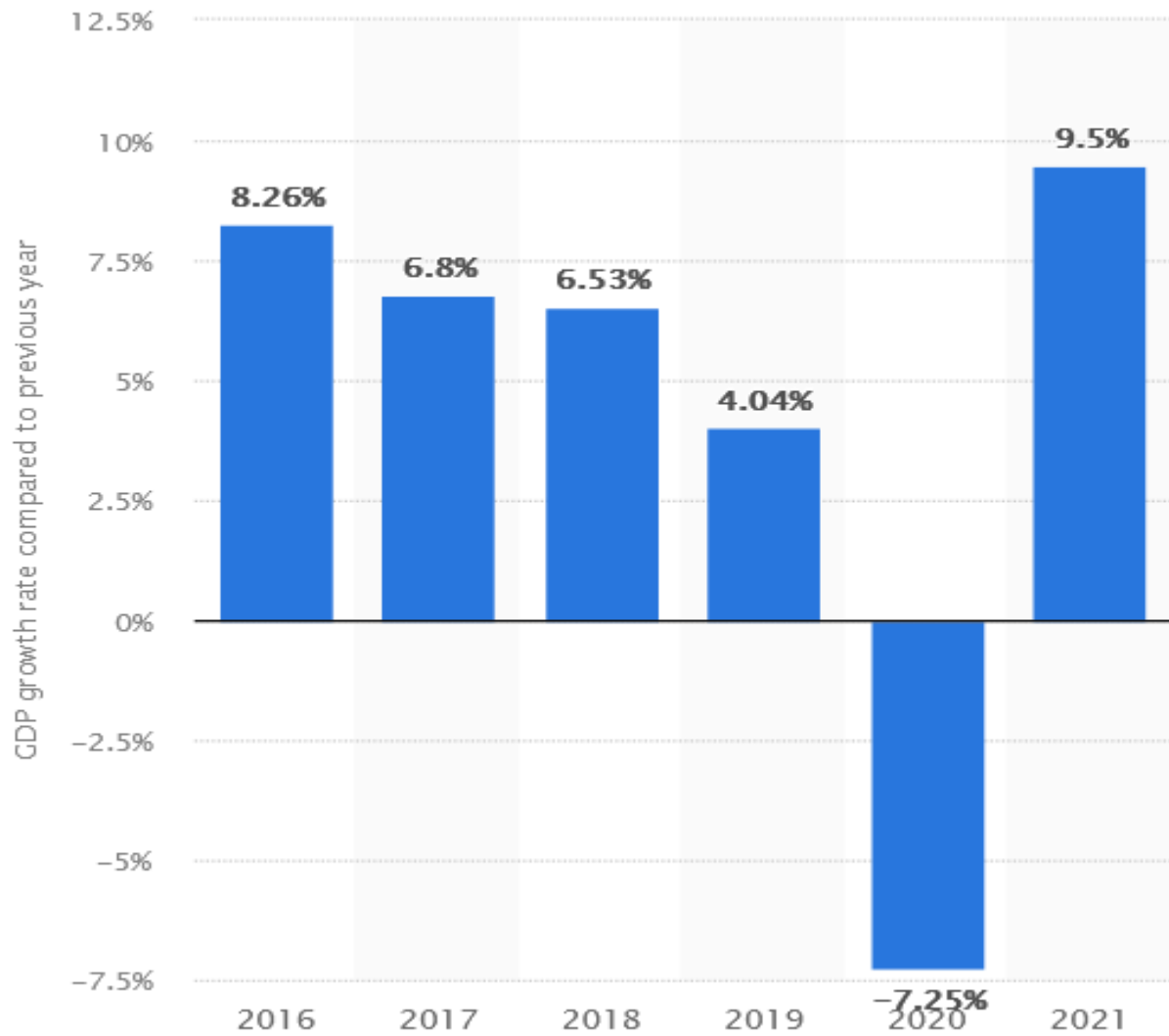


FIGURA 16 - Evolução do PIB indiano (2016-2021)

Fonte: Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/263617/gross-domestic-product-gdp-growth-rate-in-india/>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

Annual evolution of piracy and robbery incidents

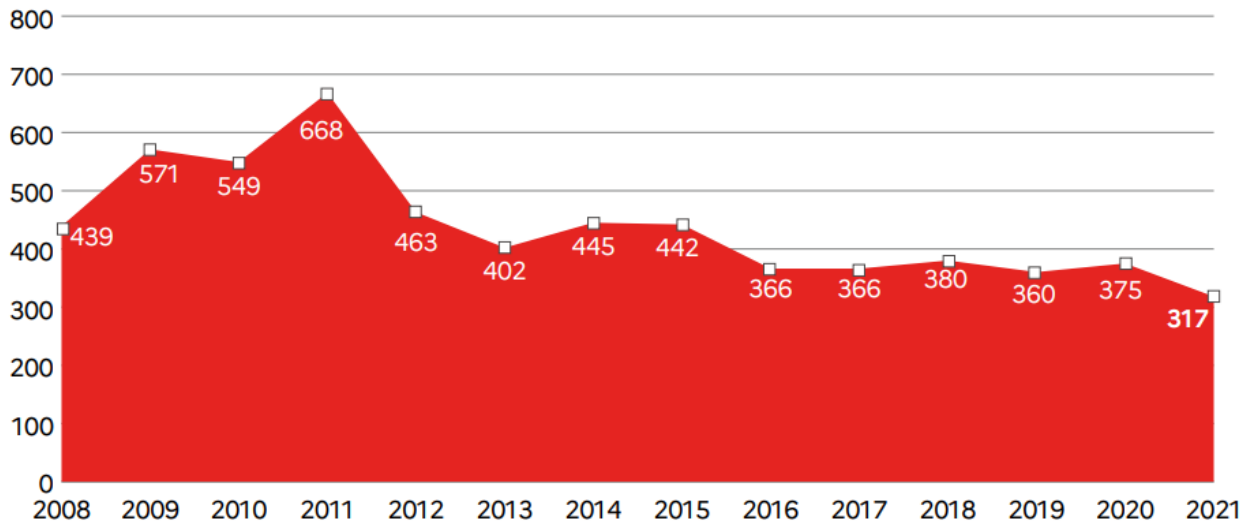


FIGURA 17 - Evolução anual dos incidentes de pirataria e roubos a navios
 Fonte: FRENCH, 2022, p.13.

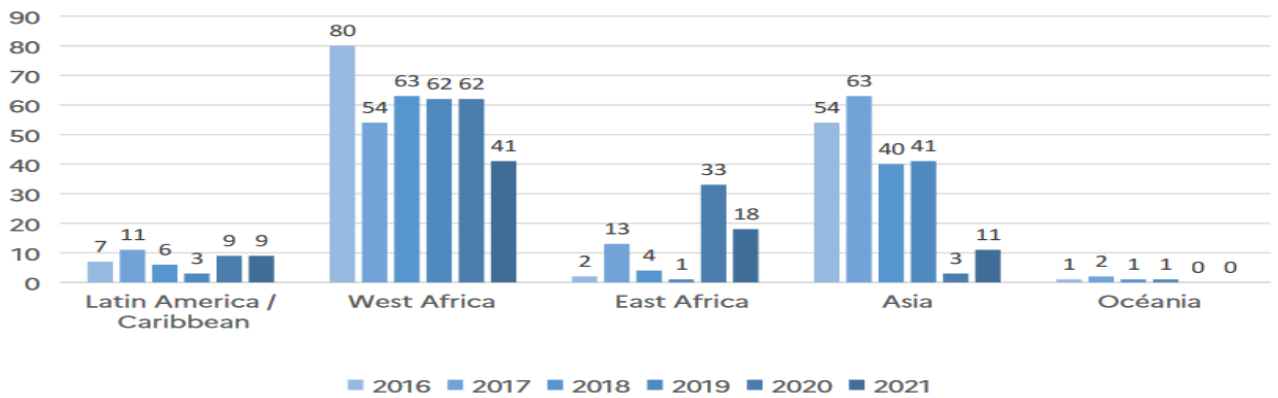


FIGURA 18 - Incidentes de pirataria no mundo por área
 Fonte: FRENCH, 2022, p.14.

Robbery incidents per area

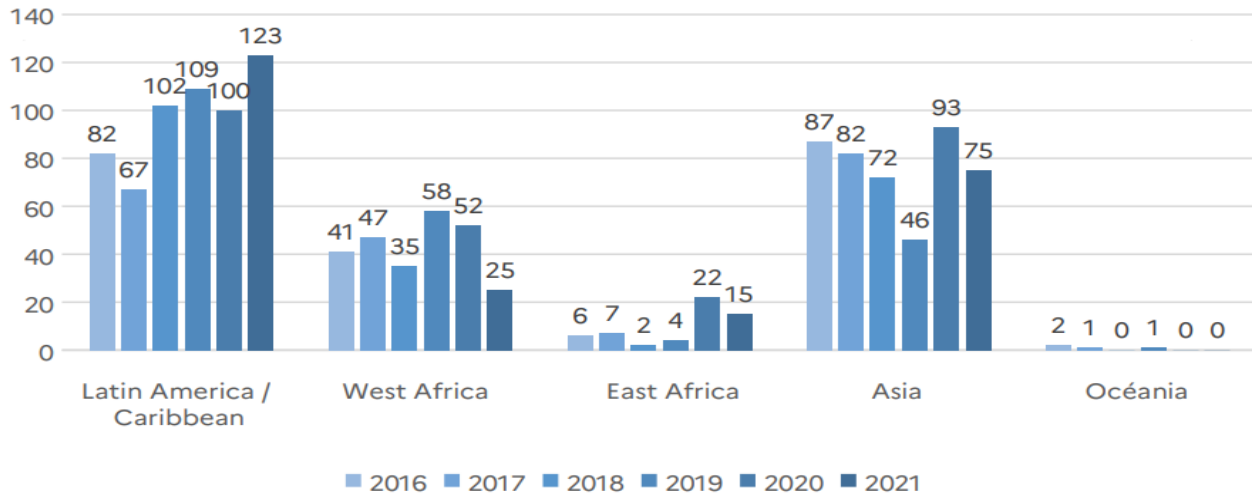


FIGURA 19 - Incidentes de roubos a navios no mundo por área
Fonte: FRENCH, 2022, p.14.

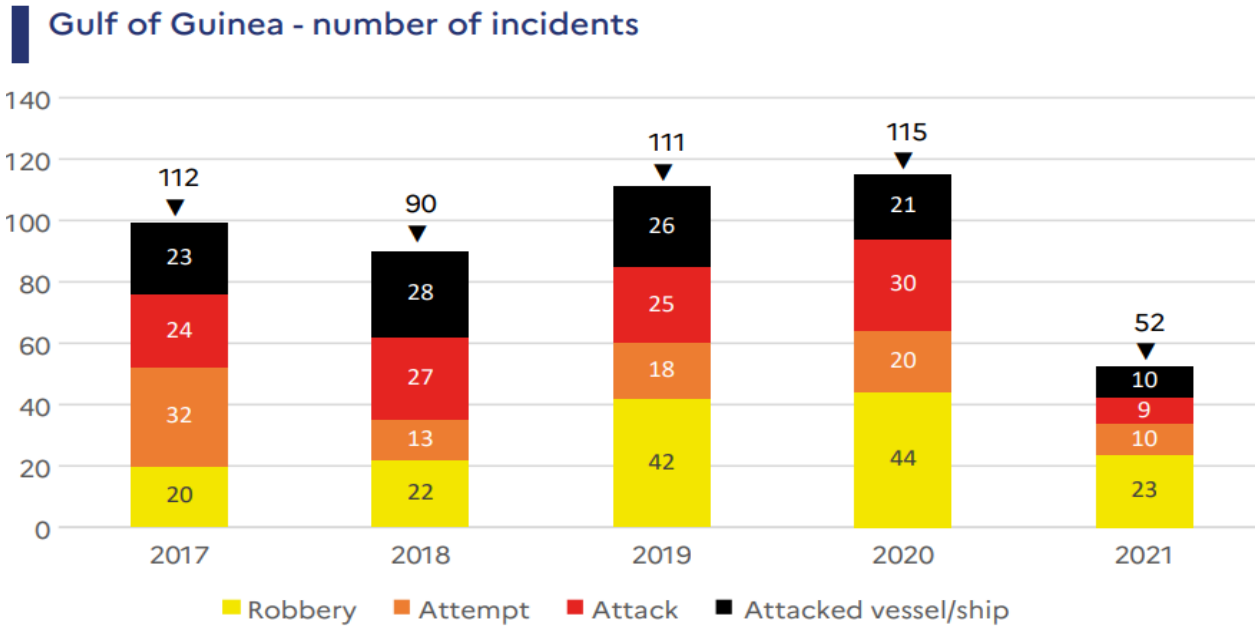


FIGURA 20 - Número de Incidentes com navios no GG
 Fonte: FRENCH, 2022, p.23.

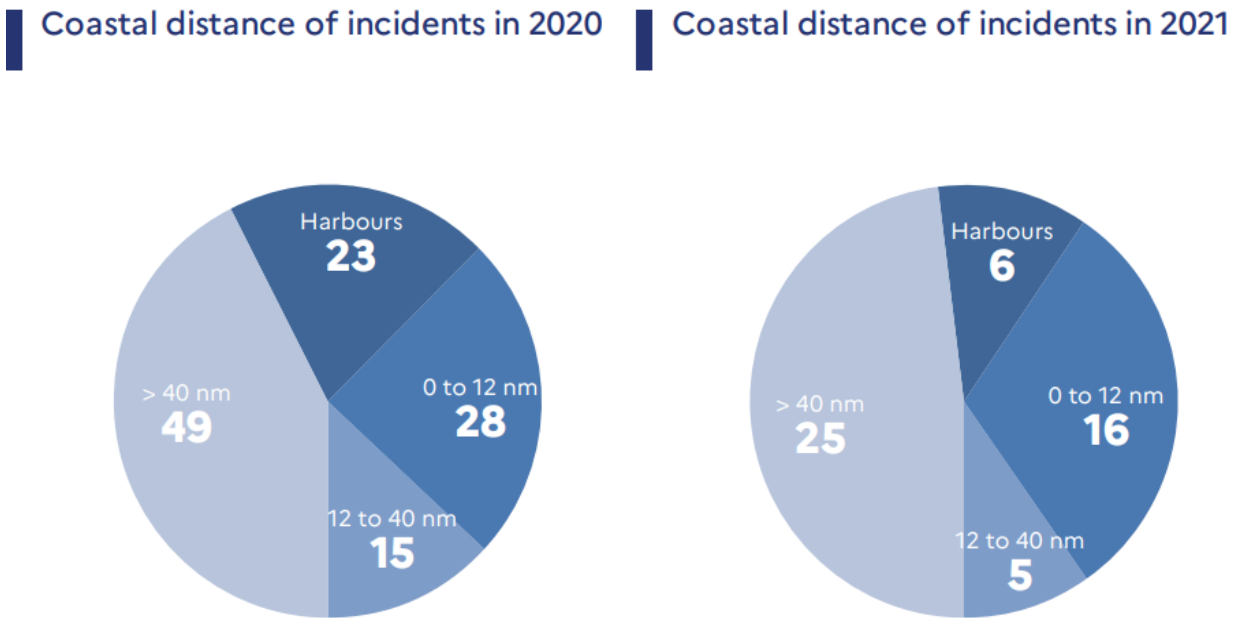


FIGURA 21 - Distância da costa dos Incidentes com navios no GG (2020-2021)
 Fonte: FRENCH, 2022, p.24.

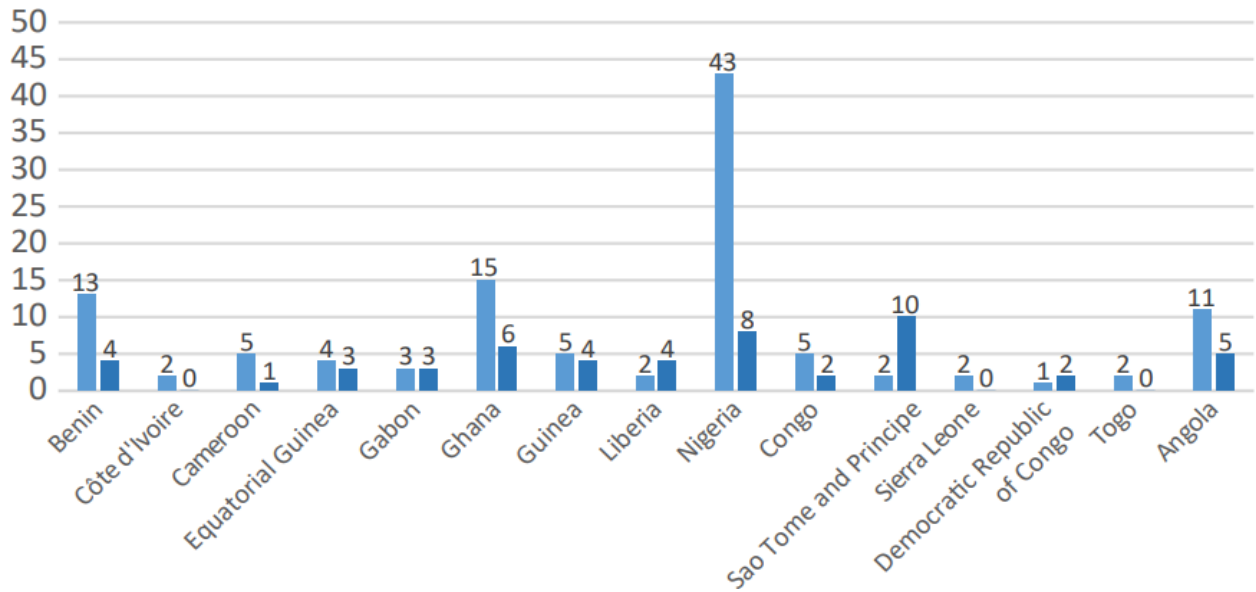


FIGURA 22 - Distribuição dos Incidentes com navios por Estado do GG (2020-2021)
 Fonte: FRENCH, 2022, p.27

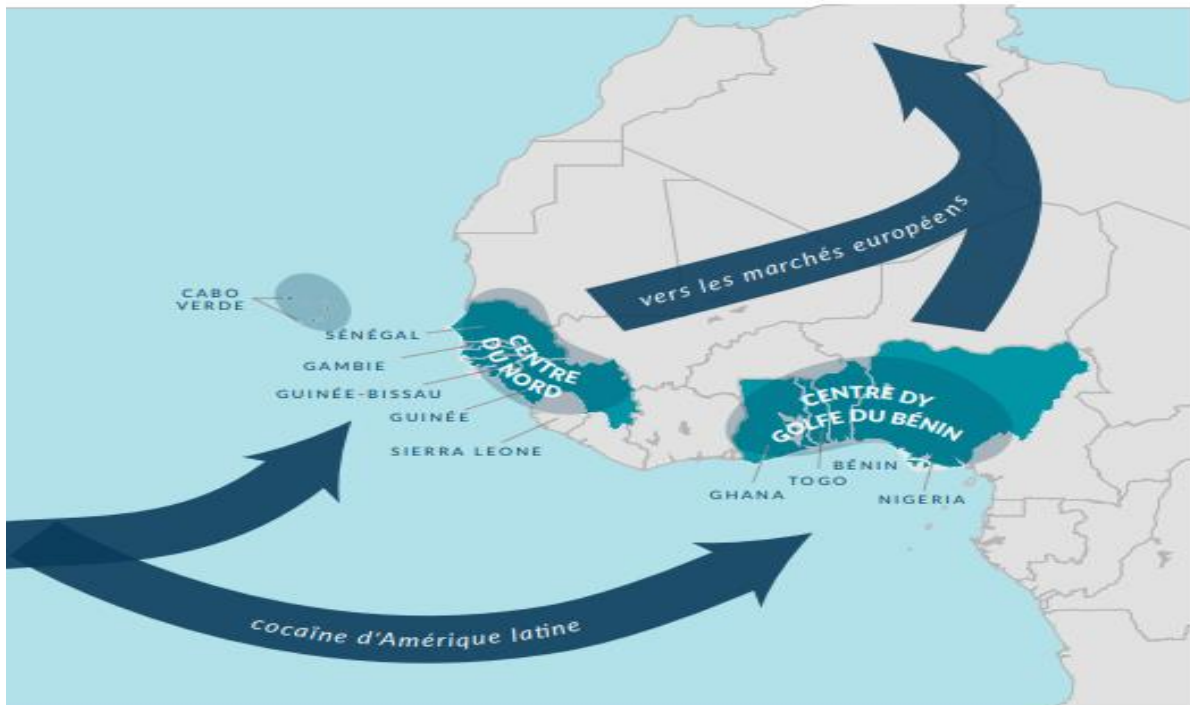


FIGURA 23 - Rota do tráfico de cocaína da América para a Europa
 Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020, p.55.

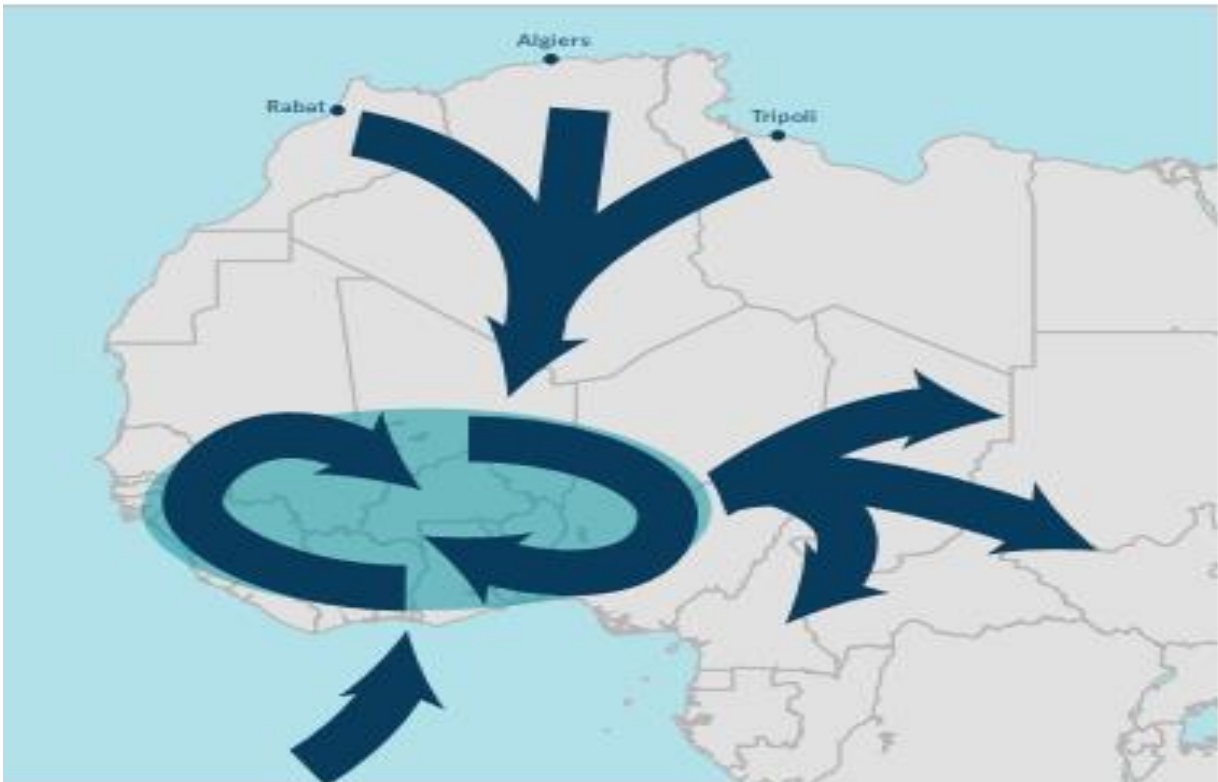


FIGURA 24 - Rota do tráfico de armas no oeste africano
Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020, p.59.

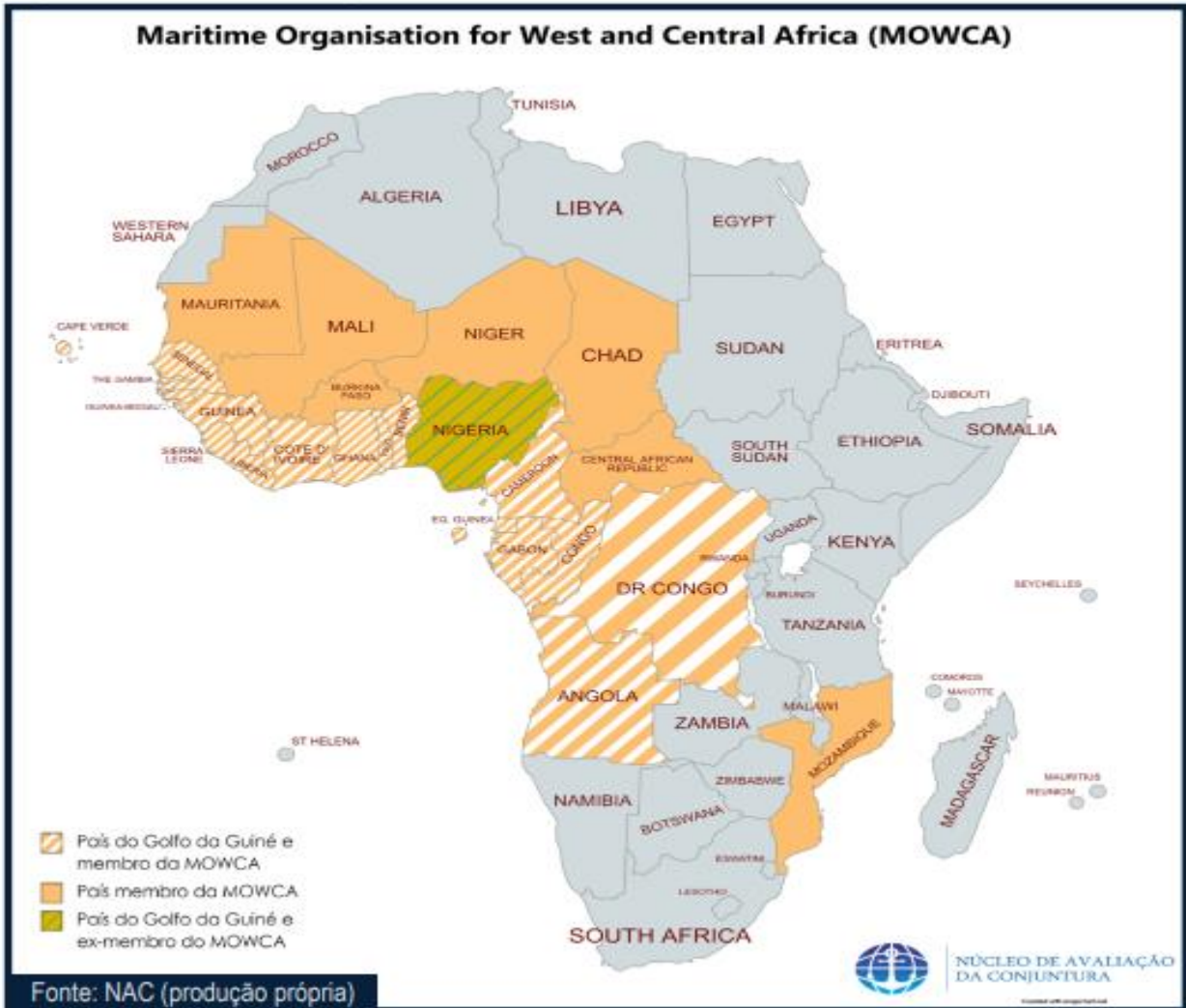


FIGURA 25 - Países participantes da Organização Marítima da África Central e Ocidental
 Fonte: JACQUES; CARDOSO, 2021, p.8.

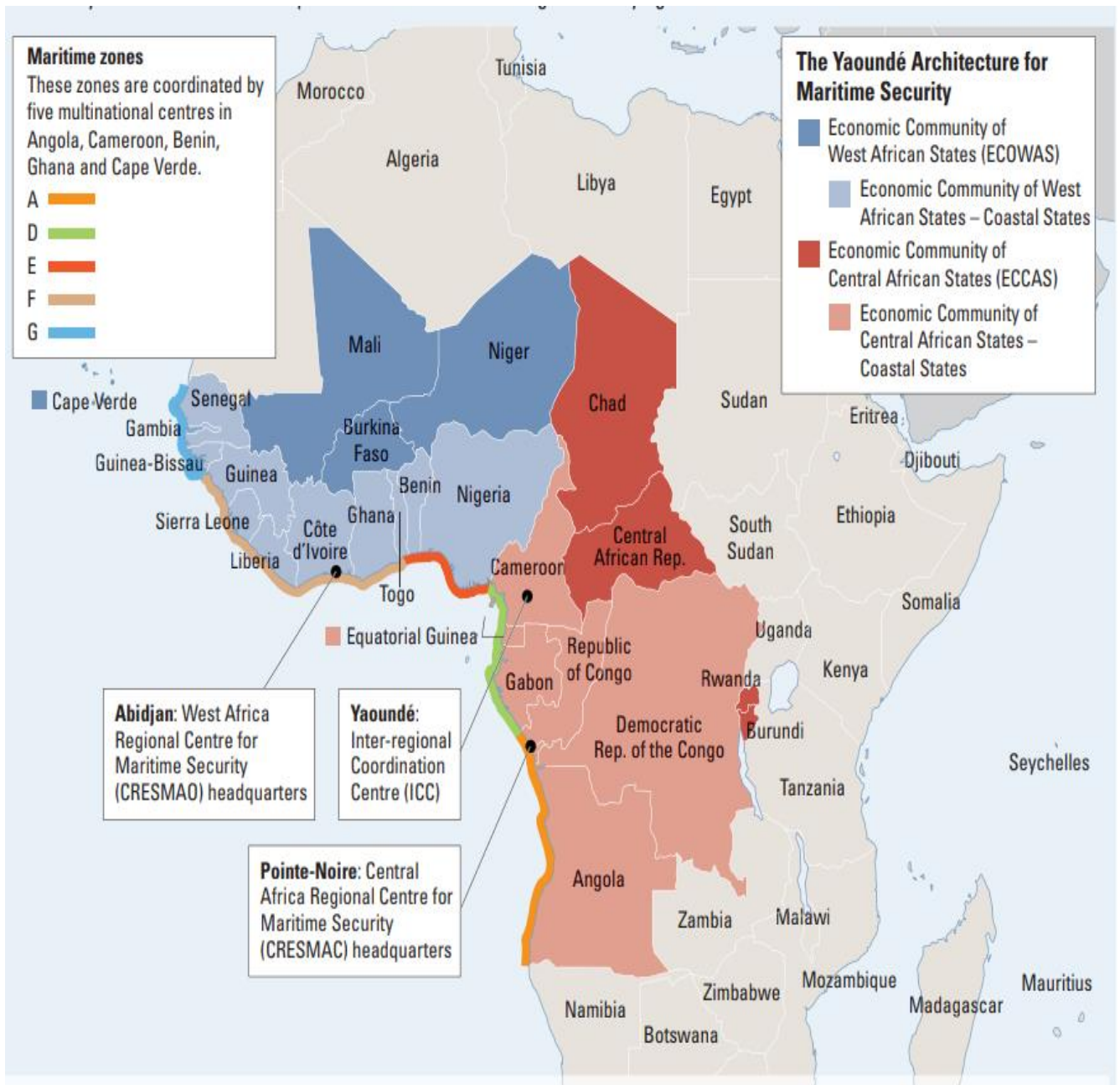


FIGURA 26 - Estados signatários da Arquitetura de Yaoundé
Fonte: IISS, 2022, p.439.

Maritime safety and security architecture in the Gulf of Guinea (Yaoundé Architecture)

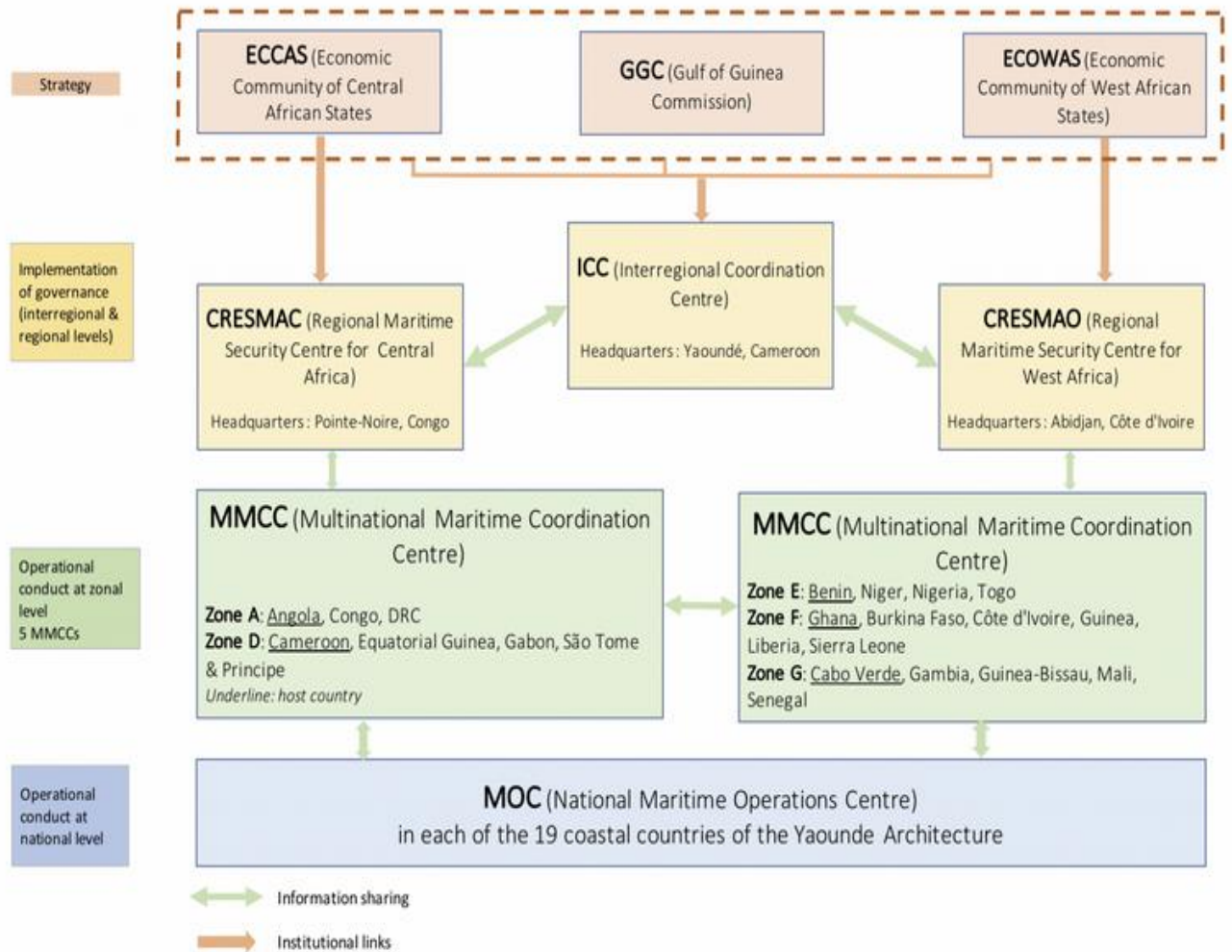


FIGURA 27 - Arquitetura de Yaoundé

Fonte: ICC, 2022. Disponível em: https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt. Acesso em: 06 Jun. 2022.

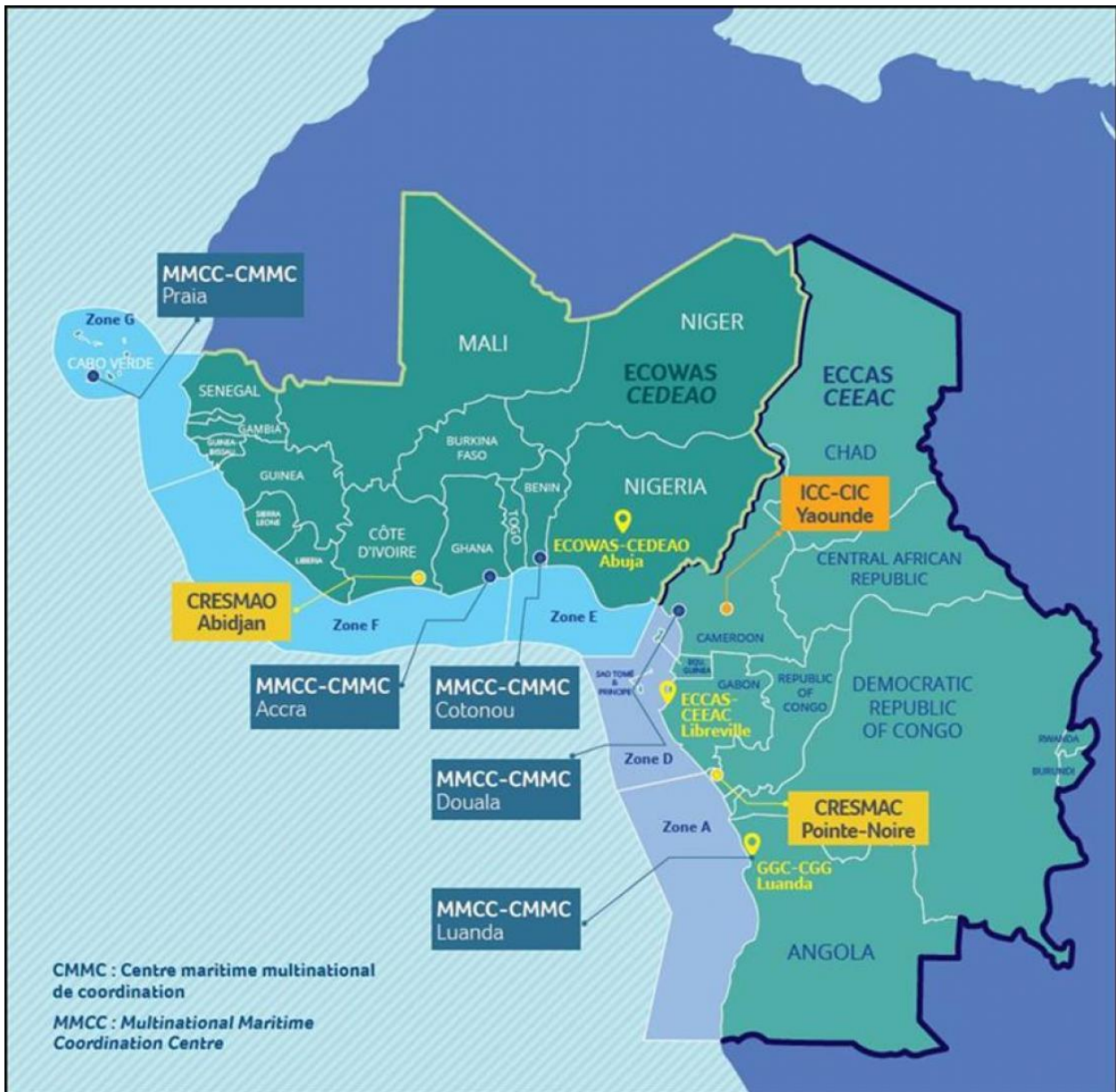


FIGURA 28 - Zonas Marítimas Operacionais da Arquitetura de Yaoundé

Fonte: ACTION, 2021. Disponível em: https://www.eas.europa.eu/eas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en. Acesso em: 06 Jun. 2022.

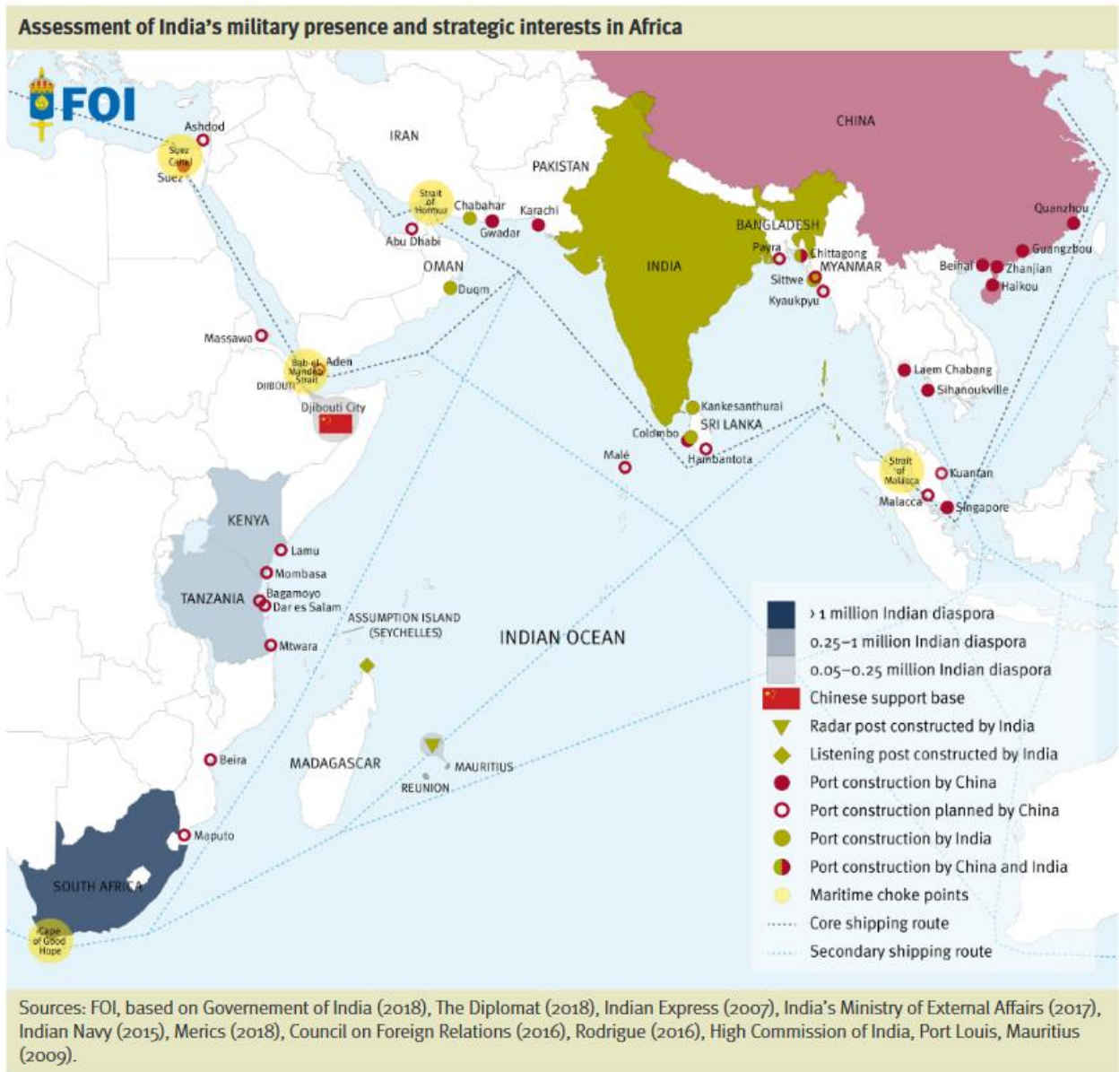


FIGURA 29 - Presença militar indiana na África

Fonte: BERGENWALL, 2019, p.3.

ANEXO B

TABELA 1

Principais Exportadores de Gás Natural em 2020

Classificação	País	Valor Exportado (em bilhões de dólares)	Percentual do Total
1º	Qatar	34,9	15,2%
2º	Estados Unidos da América	33,1	14,5%
3º	Austrália	27,3	11,9%
4º	Emirados Árabes Unidos	20,5	6%
5º	Noruega	13,7	7,2%
6º	Alemanha	9,6	4,2%
7º	Rússia	7,8	3,4%
8º	Argélia	7,7	3,4%
9º	Malásia	7,4	3,2%
10º	Canadá	7,1	2,6%
11º	Turcomenistão	6,1	3,1%
12º	Indonésia	5,5	2,4%
13º	Omã	4,9	2,2%
14º	Nigéria	4,3	1,9%
15º	Myanmar	3,4	1,5%

Fonte: Tabela elaborada pelo autor. Dados disponíveis em: <https://www.worldstopexports.com/petroleum-gas-exports-country/>. Acesso em: 14 Abr. 2022.

TABELA 2

Principais Exportadores de Petróleo em 2020

Classificação	País	Valor Exportado (em bilhões de dólares)	Percentual do Total
1º	Arábia Saudita	113,7	17,2%
2º	Rússia	72,6	11%
3º	Iraque	50,8	7,7%
4º	Estados Unidos da América	50,3	7,6%
5º	Emirados Árabes Unidos	47,9	7,2%
6º	Canadá	47,6	7,2%
7º	Kuwait	28,3	4,3%
8º	Nigéria	25,2	3,8%
9º	Cazaquistão	23,7	3,6%
10º	Noruega	22,7	3,4%
11º	Angola	20,2	3,1%
12º	Brasil	19,6	3%
13º	Reino Unido	16,1	2,4%
14º	Omã	15	2,3%
15º	México	14,9	2,2%

Fonte: Tabela elaborada pelo autor. Dados disponíveis em: <https://www.worldstopexports.com/worlds-top-oil-exports-country/>. Acesso em: 14 Abr. 2022.

TABELA 3

Principais Importadores de Petróleo em 2020

Classificação	País	Valor Importado (em bilhões de dólares)	Percentual do Total
1º	China	176,3	24,9%
2º	Estados Unidos da América	81,8	11,4%
3º	Índia	64,6	9,1%
4º	Coreia do Sul	44,5	6,3%
5º	Japão	43,5	6,1%
6º	Alemanha	27,4	3,9%
7º	Holanda	22	3,1%
8º	Emirados Árabes Unidos	21,4	3%
9º	Espanha	18,2	2,6%
10º	Tailândia	17,6	2,5%
11º	Itália	16,2	2,3%
12º	Reino Unido	15,6	2,2%
13º	Singapura	14,4	2%
14º	Taiwan	12,6	1,8%
15º	França	11,6	1,6%

Fonte: Tabela elaborada pelo autor. Dados disponíveis em: <https://www.worldstopexports.com/crude-oil-imports-by-country/>. Acesso em: 14 Abr. 2022.

TABELA 4

Empréstimos da China aos Países do Golfo da Guiné entre 2000 e 2019

País	Valor Empréstado (em milhões de dólares)	Quantidade de Empréstimos
Angola	42.600	254
Benin	747	11
Cabo Verde	49	5
Camarões	6.200	45
Congo	5.400	36
Costa do Marfim	3.600	24
Gabão	1.700	24
Gâmbia	25	1
Gana	5.000	42
Guiné	2.700	16
Guiné-Bissau	0	0
Guiné-Equatorial	3.000	22
Libéria	55	2
Nigéria	7.200	19
República Democrática do Congo	2.100	55
Senegal	2.000	17
Serra Leoa	93	7
Togo	744	17
Total	83.213	597

Fonte: Tabela elaborada pelo autor. Dados disponíveis em: STUDIES, 2020.

TABELA 5

Balança Comercial Índia e Países Africanos Subsaarianos (em bilhões de dólares)

The Bilateral Trade Figures for the last two years (i.e. 2019-20 & 2020-21) in respect of countries of Sub

SSA region 2019-20 to 2020-21 Value in USD Billion

S.n	Country	Export			Import		
		2019-20	2020-21	%Growth	2019-20	2020-21	%Growth
1	SOUTH AFRICA	4.11	3.93	-4.23	6.97	7.57	8.62
2	NIGERIA	3.61	3.13	-13.16	10.21	5.67	-44.46
3	TANZANIA REP	1.74	1.44	-17.30	1.02	0.93	-8.72
4	GHANA	0.62	0.86	39.69	1.77	1.37	-22.47
5	ANGOLA	0.29	0.26	-8.94	3.65	1.88	-48.49
6	GUINEA	0.35	0.50	41.40	0.42	1.63	291.79
7	KENYA	2.11	1.90	-10.09	0.09	0.13	45.32
8	MOZAMBIQUE	2.17	1.23	-43.37	0.84	0.63	-24.37
9	TOGO	1.04	1.55	48.69	0.38	0.30	-21.72
10	SENEGAL	0.48	0.70	46.53	0.47	0.40	-14.56
11	COTE D' IVOIRE	0.41	0.59	41.31	0.45	0.32	-30.20
12	BENIN	0.33	0.56	69.98	0.36	0.33	-9.19
13	ETHIOPIA	0.80	0.68	-14.28	0.10	0.03	-66.96
14	UGANDA	0.62	0.67	7.85	0.03	0.04	13.15
15	BOTSWANA	0.18	0.17	-3.38	0.74	0.46	-37.94
16	BURKINA FASO	0.15	0.21	35.03	0.54	0.36	-33.67
17	SOMALIA	0.58	0.55	-5.04	0.02	0.01	-62.33
18	CAMEROON	0.23	0.28	22.16	0.68	0.20	-70.06
19	MAURITIUS	0.66	0.42	-36.13	0.03	0.04	44.16
20	GABON	0.05	0.06	28.87	0.14	0.41	192.96
21	CONGO D. REP.	0.35	0.43	23.12	0.03	0.01	-68.60

Fonte: Disponível em: <https://commerce.gov.in/wp-content/uploads/2022/01/Bilateral-trade-between-India-and-SSA-region-country-wise.pdf>. Acesso em: 22 Abr. 2022.

TABELA 6

Efetivos das Forças Armadas e Meios Navais dos Estados do GG

País	Efetivo Forças Armadas	Efetivo Marinha	Quantidade de Meios Navais
Angola	107.000	1.000	16 embarcações de patrulha e 8 embarcações de patrulha fluvial
Benin	7.250	500	6 embarcações de patrulha
Cabo Verde	1.200	100 (somente Guarda Costeira)	4 embarcações de patrulha e 1 embarcação de patrulha fluvial
Camarões	25.400	1.500	14 embarcações de patrulha e 2 embarcações de patrulha fluvial
Congo	10.000	800	4 embarcações de patrulha e 4 embarcações de patrulha fluvial
Costa do Marfim	27.400	1.000	4 embarcações de patrulha e 1 embarcação de desembarque
Gabão	4.700	500	10 embarcações de patrulha e 1 embarcação de desembarque
Gâmbia	4.100	300	8 embarcações de patrulha
Gana	15.500	2.000	14 embarcações de patrulha
Guiné	9.700	400	4 embarcações de patrulha
Guiné-Bissau	4.450	350	4 embarcações de patrulha
Guiné-Equatorial	1.450	250	1 Fragata, 1 Corveta e 9 embarcações de patrulha
Libéria	2.010	60 (somente Guarda Costeira)	Não possui embarcações, somente lanchas
Nigéria	143.000	25.000 (com Guarda Costeira)	1 Fragata, 1 Corveta, 122 embarcações de patrulha e 4

			embarcações de desembarque
República Democrática do Congo	134.250	6.700 (inclui a infantaria e os FN)	1 embarcação de patrulha
Senegal	13.600	950 (com Guarda Costeira)	10 embarcações de patrulha e 2 embarcações de desembarque
Serra Leoa	8.500	200	2 embarcações de patrulha
Togo	8.500	200 (inclui uma companhia de FN)	2 embarcações de patrulha e 1 embarcação de patrulha fluvial

Fonte: Tabela elaborada pelo autor. Dados disponíveis em: IISS, 2022.