



1.24 • Conjuntura internacional

Golfo da Guiné: novo foco de pirataria marítima

Nuno Duarte Ramos

DESDE OS PRIMÓRDIOS DA NAVEGAÇÃO que o fenómeno da pirataria marítima existe, sendo uma real ameaça a todos os que utilizam o mar, havendo conhecimento de incidentes em quase todos os mares e oceanos e tendo acompanhado quase permanentemente¹ os centros de poder que se foram criando ao longo da história.

No século XVI os Estados tomaram conhecimento de quais os verdadeiros efeitos que a pirataria poderia ter para as suas economias, mas somente no decorrer dos séculos XVII e XVIII, com casos ocorridos nos oceanos Atlântico e Índico e com especial ênfase no mar Mediterrâneo, é que esta forma de atuação e as suas consequências se tornaram globais.

Verifica-se, pois, que este flagelo não é nem atual, nem se encontra circunscrito a determinada zona do globo, estando interligado com as rotas de navegação relativamente aos centros de poder económico e a fatores associados à precariedade dos Estados cuja fragilidade permite, à sua revelia, o apoio indispensável para a preparação e execução dos atos de pirataria. Além disso, não tem também um padrão de atuação, desenvolvendo-se por isso, em ambientes extremamente difusos e dispersos. Os locais de maior incidência de pirataria marítima na atualidade são o mar do Sul da China, o golfo da Guiné, o mar Arábico, o oceano Índico e o estreito de Malaca. Contudo, é de referir que a nível mundial o número de atos de pirataria em 2013 ascendeu a 264, verificando-se uma quebra de onze por cento relativamente a 2012 e cerca de metade em relação a 2011.

O local de maior mediatismo e no qual a comunidade internacional tem tido uma ação mais determinante e incisiva é no golfo de Áden e na bacia da Somália. Os ataques perpetrados pelos piratas somalis têm sido realizados a embarcações e navios que cruzam as suas águas ou mesmo que naveguem em águas internacionais mais longínquas². Para fazer face a estas ocorrências, desde 2009 a comunidade internacional, através de países de forma autónoma e de forças conjuntas e combinadas, deslocaram meios para a região por forma a tentar reduzir ou erradicar este fenómeno e garantir a segurança de pessoas e bens. Este facto, aliado às ações tomadas pela comunidade marítima de autoproteção para minorar ou incapacitar a possibilidade de abordagem foi de extrema importância para a diminuição de casos de sequestro de navios na área. O número de atos atribuídos a piratas somalis diminuiu para quinze em 2013, contra setenta e cinco em 2012 e 237 em 2011, um ano considerado como atípico e recorde. O ano de 2013 é o ano com menor resultado de incidentes desde 2006³.

Assim, alguns fatores foram preponderantes e se conjugaram para este decréscimo de ações, sendo de destacar a presença de meios militares na área, a implementação de medidas de autoproteção, a presença a bordo de navios mercantes de equipas de segurança armadas e o desenvolvimento de capacidades de cariz legal e funcional na região. Desde 2012 verificou-se que o centro de gravidade dos atos de pirataria marítima e de assaltos à mão armada contra navios⁴ (AMACN) transferiu-se do golfo de Áden e da bacia da Somália para o golfo da Guiné, tendo em conta que existiu uma diminuição efetiva de casos junto à costa da Somália e um aumento real de casos no golfo da Guiné. Deste modo, esta zona da África ocidental voltou a ser a zona dominante⁵ no que diz respeito a atos de pirataria ou de ataques a navios junto à costa e é um dos pontos mais perigosos a nível mundial, sendo por isso importante compreender o que levou a este fenómeno e como pode ser combatido.

Breve síntese geopolítica

O golfo da Guiné está situado na costa oeste de África e engloba oito países: a Costa do Marfim, o Gana, o Togo, o Benim, a Nigéria, os Camarões, a Guiné Equatorial e o Gabão. O desenvolvimento político dos países da região, assim como a sua área, população, riqueza e estabilidade institucional varia consideravelmente. A título de exemplo, importa referir que os recursos económicos da Nigéria, dos Camarões e do Gana são muito superiores relativamente aos apresentados pelo Benim e o Togo.

“
Para combater as causas da pirataria marítima será necessário estimular a criação de emprego [...]”

A região é rica em diversos recursos naturais, dos quais se destacam o ouro, os diamantes, o cobalto, o urânio, a platina, entre outros. Para além destes ainda se destacam produtos como o cacau e todas as produções provenientes da silvicultura e da indústria pesqueira, que têm como destino preferencial os mercados europeus e norte-americanos. Contudo, o setor mais relevante é o da energia, dado que três dos maiores produtores de gás natural e petróleo estão situados na área – a Nigéria, a Guiné Equatorial e Angola. É relativamente a este setor, com maior incidência no setor petrolífero, que a região tem demonstrado

ter mais-valias relativamente a outras, podendo ser elencadas as seguintes: a melhor qualidade do petróleo extraído e a sua maior facilidade de refinação comparativamente ao produzido no Médio Oriente; cumpre com as considerações ambientais dos Estados Unidos da América (EUA) porque tem um teor de enxofre inferior a meio por cento e baixos níveis de outras impurezas; e a região encontra-se localizada numa proximidade relativa a dois dos principais consumidores mundiais de energia, a América do Norte e a Europa Ocidental, o que reduz de forma significativa os custos de transporte.

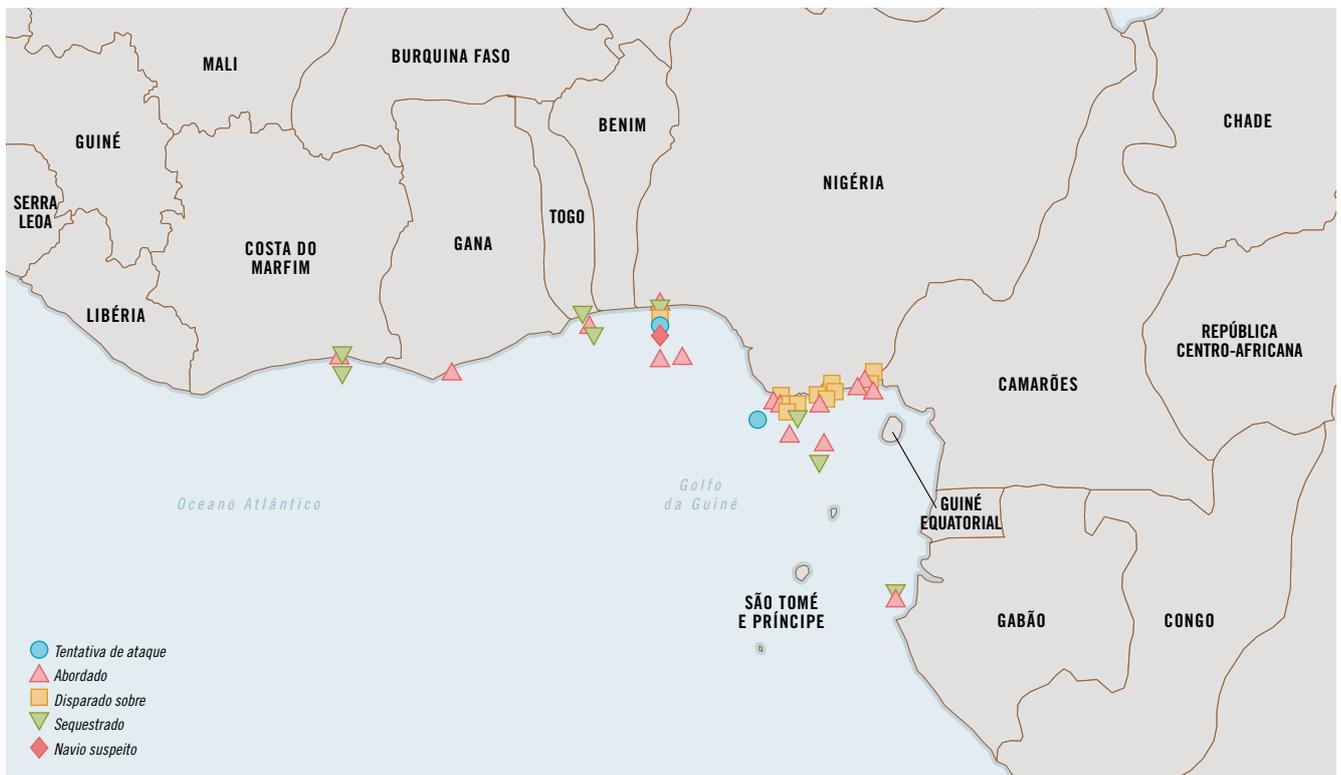
Nos próximos anos prevê-se que os EUA vão importar cerca de vinte e cinco por cento das suas necessidades de petróleo a partir desta zona, sendo atualmente o golfo da Guiné responsável por treze por cento das importações de petróleo para Europa e de seis por cento das de gás para a União Europeia⁶. É de realçar que as estimativas efetuadas assinalam que para o ano de 2020 os países do golfo da Guiné virão a produzir perto de vinte e cinco por cento da produção mundial de petróleo, o que será superior e ultrapassará a produção total dos países do golfo Pérsico.

O facto acima referido, acompanhado com as recentes descobertas de petróleo *offshore*, aumentou os interesses geoestratégicos de diversos países no golfo da Guiné. Após décadas sem ser uma fonte de preocupação no domínio marítimo, diversas potências mundiais têm acompanhado com preocupação as ações de pirataria que têm ocorrido na região.

Natureza da pirataria marítima

No espaço de uma década, o golfo da Guiné tornou-se uma das zonas marítimas mais perigosas do mundo. A pirataria marítima e os AMACN encontram-se profundamente relacionados com a frágil situação securitária que se vive na região, nomeadamente no delta do Níger, onde existe uma débil situação económica, social e humanitária que, associada à elevada corrupção e incapacidade por parte dos diversos governos em controlar o território, potencia estas ações. Ao largo da Nigéria, país com cerca de metade da população da África Ocidental e que representa mais de cinquenta por cento do Produto Interno Bruto⁷ (PIB) da região, tem sido o local onde ocorrem mais ataques de pirataria e AMACN, tendo este tipo de operação alastrado aos restantes países do Golfo.

As receitas do país seriam muito superiores se a indústria petrolífera não sofresse constantemente ataques de grupos criminosos. Os recursos naturais da Nigéria têm valores exorbitantes pelas seguintes razões: o roubo de petróleo, posterior-



Localização dos casos de pirataria marítima e AMACN no golfo da Guiné em 2013. Fonte: ICC, 2014.

mente refinado localmente antes de ser vendido nos mercados locais e internacionais; o sequestro de funcionários de empresas petrolíferas, exigindo resgates em troca da sua libertação; a extorsão, obrigando as empresas petrolíferas a comprar a proteção dos seus trabalhadores e instalações para impedir o seu sequestro e sabotagem; o contrabando de combustível, sendo desviado para mercados onde se vende três vezes mais caro, pagando o povo nigeriano este aumento de preços e, mais recentemente, a pirataria marítima e o AMACN.

É importante ter em consideração que a região do delta do rio Níger é uma das mais problemáticas; nela vivem aproximadamente trinta milhões de pessoas, na sua grande maioria jovens, das quais se estima que cerca de trinta por cento estejam desempregadas, o que, associado à grande proliferação e tráfico de armas ilegais, faz com que o recrutamento e a opção pelo crime organizado seja, por vezes, não só uma realidade, mas também uma necessidade. Assim, os piratas são muitas vezes elementos de grupos insurgentes, bem equipados, que efetuam as suas ações maioritariamente contra navios que praticam as instalações *offshore* de petróleo e gás, sendo realizados de forma extremamente violenta, existem frequentemente tripulantes feridos e mortos durante as suas ações, atacando, sequestrando e assaltando navios ao longo da costa, em fundeadouros, portos e águas adjacentes.

Os primeiros ataques limitavam-se exclusivamente à costa da Nigéria, mas verifica-se, por efeito de imitação, a existência de atos de pirataria e AMACN por grupos criminosos no Benim, no Togo, nos Camarões e na Guiné Equatorial, o que constitui uma enorme apreensão para

todos os países com interesses comerciais na região pois a incapacidade de atuação dos países do Golfo da Guiné é uma certeza.

O que fazer?

A insegurança marítima é um problema regional que ameaça de forma muito premente o comércio, comprometendo o desenvolvimento desta zona económica e trazendo instabilidade aos países do golfo da Guiné. Os Estados regionais ainda se encontram numa fase embrionária no combate a este flagelo, não estando preparados para realizar ações de combate à pirataria marítima e AMACN. Contudo, as Resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas n.º 2018 (2011) e n.º 2039 (2012) revelam “apenas” a existência da necessidade de uma ação por parte dos países da região, reiterando que a liderança do processo lhes deve pertencer, como pretendido pelos países da África Ocidental, numa clara menção à não ingerência. Desta forma, os países do golfo da Guiné deverão implementar uma estratégia integrada baseada na melhoria da sua segurança marítima, que considere a luta contra a pirataria uma prioridade, criando uma comissão para desenvolver e implementar uma estratégia marítima regional, que aborde as ameaças assim como as suas causas e efeitos, promovendo uma estreita cooperação entre marinhas, autoridades marítimas e polícias na luta contra a pirataria.

Ainda se podem realizar outras ações. Para combater as causas da pirataria marítima será necessário estimular a criação de emprego ao longo da costa e proteger a pesca artesanal, fortalecendo também a fiscalização no mar, melhorando as capacidades tecnológicas e aumentando a proficiência das forças navais e órgãos responsáveis

pela segurança marítima e portuária. Por forma a reforçar as ações antipirataria em terra e no mar, será necessário realizar patrulhamentos em fundeadouros e áreas de amarração e trabalhar em estreita colaboração com a *International Maritime Organization* (IMO) para que sejam elaboradas regras sobre que medidas antipirataria devem ser executadas por mestres e tripulações dos navios para sua própria segurança em situações de ataque.

Torna-se assim evidente que a segurança marítima é fundamental para o desenvolvimento sustentado da região, que está dependente do comércio de hidrocarbonetos, mas outros fatores, como a manutenção dos recursos marítimos, a preservação dos ecossistemas e a dinamização de atividades são também relevantes para a estabilidade da região, o que vaticina que a luta contra este flagelo seja alargada no tempo. ■

Notas

- ¹ A pirataria marítima por vezes parecia que se encontrava erradicada.
- ² Existem relatos de ataques a navios a cerca de 1.700 milhas de costa.
- ³ Durante o ano de 2006 ocorreram dez ataques.
- ⁴ A expressão *armed robbery* foi traduzida nas Resoluções da *International Maritime Organization* como assaltos à mão armada. A definição pretende comparar os assaltos à mão armada à pirataria marítima. A grande diferença existente entre pirataria e AMACN é o local da ação. A pirataria marítima ocorre no alto mar enquanto os AMACN é realizado dentro da jurisdição territorial de um Estado.
- ⁵ Só podendo ser comparada à Indonésia.
- ⁶ Portugal, por exemplo, já importa vinte por cento do seu petróleo e quarenta por cento do seu gás natural da Nigéria.
- ⁷ Representa a soma, em valores monetários, de todos os bens e serviços finais produzidos numa determinada região durante um período definido.