



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA
INSTITUTO DE ESTUDOS POLÍTICOS

A Pirataria no Golfo da Guiné:

Como precaver a intensificação do fenómeno da insegurança no Golfo da Guiné e reconduzir a região a uma situação de estabilidade e segurança?

Margarida Rufino Correia Luz

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais

Orientador: Tenente-General António Fontes Ramos

Número de palavras: 52.703

Lisboa, Dezembro 2016

Agradecimentos

Passados largos minutos a olhar para uma folha em branco, continuo a não saber por onde começar. Desejosa de aqui chegar, muitas foram as vezes que pensei neste momento e, agora aqui, todos os sentimentos e pensamentos se atropelam. E assim começo!

Apesar de perdida e sem um rumo para este projeto, uma coisa sabia, queria o Tenente-General Fontes Ramos como orientador. Bastou a primeira aula, o primeiro intervalo, para perceber a sua simpatia e afinidade com os alunos, e mais tarde o seu profissionalismo como professor - E estava certa!

Assim começa a minha jornada, ou melhor, a nossa!

Depois de me sugerir vários temas, este foi o escolhido. O caminho não foi fácil, principalmente quando tudo com que me deparava era alheio ao meu conhecimento, desbravar a complexa história de África, ou explorar os atos de pirataria, que pensara só existir em filmes, tornou-se um desafio inigualável. No entanto, aprendi a gostar, aliás, ele ensinou-me a gostar!

Ele! O melhor orientador que alguma vez poderia ter. Nunca terei palavras suficientes para expressar a minha gratidão, e nunca nenhuma palavra fará jus à extraordinária pessoa que tive a oportunidade de conhecer e conviver. A sua dedicação ímpar, a sua generosidade no acolher, a sua prontidão em ler, ou a sua criatividade em resolver foram determinantes para levar este projeto a bom porto. Nele, encontrei também um amigo! Um amigo com um sorriso sempre no rosto, um ombro sempre disponível, e acima de tudo, um amigo de partilhas e sábias palavras. Depois de ter ouvido dezena de vezes, “o caminho faz-se caminhando”, hoje posso dizer: cheguei, ou melhor, chegamos! Obrigada por tudo!

Tal como o orientador muitas vezes reproduziu, dizendo: “tens que defrutar deste processo”, hoje, não posso deixar de agradecer a toda comunidade escolar do IEP, que indiretamente e sem saberem fizeram com que este percurso fosse menos solitário, proporcionando bons momentos, e a vontade de voltar no dia seguinte. “A Teses” agradece do fundo do coração.

Claro que também não podia deixar de mencionar aqueles que ao longo destes meses me apoiaram, incentivaram e acima de tudo, tiveram muita paciência! Obrigada Mãe, família e amigos!

Até sempre, pai.

A todos,

o meu sincero obrigado.

Resumo

A África é um Continente de significativa relevância internacional pelo seu interesse geopolítico, pela relevância dos recursos naturais que dispõe e ligação histórica aos países Ocidentais. A sua heterogeneidade, diversidade étnica e religiosa, e crescimento demográfico intenso têm representado uma panóplia de desafios que põem em causa a paz e o desenvolvimento sustentável. O seu historial de conflitos, combinado com o subdesenvolvimento de algumas regiões, a pobreza, a corrupção e o crime organizado representam a face dramática de um continente em busca de equilíbrios e soluções.

Hoje, a África Ocidental é vista como uma prioridade elevada na política externa dos grandes atores internacionais, não só pelos seus recursos naturais mas também pelos inúmeros “espaços não governados” existentes na região.

No mundo globalizado, onde grande parte do comércio internacional é feito via marítima, os oceanos são cada vez mais um fator fundamental para o desenvolvimento. A ausência de controlo político nestas áreas torna-as férteis para o crescimento de atividades criminosas e do terrorismo, como acontece no Golfo da Guiné.

A importância geopolítica e geoeconómica da região da África Ocidental tem vindo assim a captar atenção da comunidade internacional.

Nos últimos anos, a região tem vindo assistir a um aumento gradual da pirataria, facto que coloca em risco importantes vias marítimas internacionais e o transporte de petróleo na região, ameaçando a segurança e a paz no Atlântico Sul. Encontrar as razões que levam à prática da pirataria não é fácil, porém para uma melhor compreensão é essencial a análise do contexto social, político, económico e de segurança dos principais países desta região.

Palavras-Chave: Golfo da Guiné; Pirataria Marítima; Nigéria; Petróleo; Direito do Mar; Segurança Marítima;

Abstract

Africa is a continent of significant international importance because of its geopolitical interest, the relevance of its natural resources, and its historic link to Western countries. Its heterogeneity, ethnic and religious diversity and intense population growth have represented a panoply of challenges that challenge peace and sustainable development. Its history of conflicts, combined with the underdevelopment of some regions, poverty, corruption and organized crime represent the dramatic side of a continent in search of equilibrium and solutions.

Today, West Africa is seen as a high priority in the foreign policy of the great international actors, not only due to its natural resources but also the innumerable "non-governed spaces" to be found in the region.

In the globalized world, where much international trade is done by sea, the oceans are increasingly a key factor for development. The lack of political control in these areas makes them fertile for the growth of criminal activity and terrorism, as in the Gulf of Guinea.

The geopolitical and geo-economic importance of the West African region has thus drawn attention from the international community.

In recent years, the region has witnessed a gradual increase in piracy, which endangers important international shipping routes and the transport of oil in the region, threatening security and peace in the South Atlantic. Finding the reasons that lead to the practice of piracy is not easy, but for the sake of improved understanding it is essential to analyze the social, political, economic and security context of the main countries of this region.

Keywords: Gulf of Guinea; Maritime Piracy; Nigeria; Oil; Law of the Sea; Maritime Security.

An ounce of prevention is worth a pound of cure.

Benjamin Franklin

Índice

Agradecimentos	ii
Resumo	iv
Abstract.....	v
Índice	viii
Índice de Gráficos.....	xi
Índice de Figuras	xi
Lista de abreviaturas	xii
Introdução.....	1
Capítulo 1. Contextualização Histórica do Golfo da Guiné.....	5
1.1. A diversidade Etno-Cultural da Região.....	6
1.2. Os Impérios da borda do Deserto	10
1.2.1. Os Reinos do Gana e do Kanem	10
1.2.2. A Influência Muçulmana	13
1.2.3. Os Povos do Litoral do Golfo	16
1.3. Os Europeus em África.....	18
1.3.1. As Feitorias Litorais.....	18
1.3.2. A “corrida à África” e as Colonizações.	22
1.4. As Independências e as Instituições Internacionais Africanas	29
1.4.1. Alguns Dados de Base	32
1.5. Conclusões.....	34
Capítulo 2. A Pirataria. Uma Análise Global.....	36
2.1. A Evolução da Pirataria.....	37
2.1.1. Na Europa	39
2.1.2. Na Ásia	41
2.1.3. No Atlântico.....	42
2.2. A Pirataria Moderna	42
2.2.1. Fatores da Pirataria Moderna.....	45
2.2.2. No Sudeste Asiático.....	47
2.2.2.1. Medidas Tomadas para o aumento da segurança marítima	50
2.2.3. Na Costa Africana.....	52
2.2.3.1. Na região do Golfo de Áden	54
2.2.3.1.1. Evolução e Modus Operandi da pirataria.....	56
2.2.3.1.2. Respostas	59

2.2.3.2.	No Golfo da Guiné.....	62
2.2.3.2.1.	Modus Operandi	65
2.3.	Nigéria: o epicentro da pirataria	67
2.3.1.	O Delta do Níger.....	69
2.4.	Conclusões.....	72
Capítulo 3.	Caso de Estudo: A Nigéria	74
3.1.	Os Traços Demográficos e Geográficos da Nigéria	74
3.2.	Condicionamentos Históricos Recentes	78
3.2.1.	Período pré-colonial.....	78
3.2.2.	A Nigéria Colonial.....	81
3.2.3.	A Transição para a independência	83
3.2.4.	A Descolonização	85
3.2.5.	Período Pós-colonial	86
3.2.6.	Boom petrolífero.....	88
3.2.7.	Transição democrática	90
3.3.	Principais conflitos na Nigéria	92
3.3.1.	Rebelião do Boko Haram.....	92
3.3.2.	Instabilidade no Delta do Níger	98
3.3.3.	O desafio de Jos	101
3.4.	Conclusões.....	102
Capítulo 4.	A visão Internacional sobre as Medidas a Adotar	104
4.1.	Golfo da Guiné: Importância geoeconómica e geoestratégica	104
4.1.1.	Potencial do Golfo da Guiné no Mercado Global.....	105
4.2.	Atores Internacionais	110
4.2.1.	Nações Unidas	110
4.2.2.	Conferências Internacionais das Nações Unidas	111
4.2.3.	Organização Marítima Internacional	117
4.2.4.	Conselho de Segurança das Nações Unidas	121
4.2.5.	União Europeia	123
4.2.6.	Posicionamento dos Estados extra-regionais	126
4.2.6.1.	EUA	126
4.2.6.2.	França.....	128
4.3.	Atores Regionais	129
4.3.1.	União Africana e a Estratégia Marítima Integrada	129
4.3.2.	Comissão do Golfo da Guiné.....	131

4.4.	Atores sub-regionais	133
4.4.1.	Comunidade Económica dos Estados da África Central	133
4.4.2.	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental.....	136
4.4.3.	Cimeira de Yaoundé	138
4.5.	Sociedade Internacional.....	140
4.5.1.	Crisis Group.....	140
4.5.2.	Chatham House.....	142
4.6.	Conclusões.....	145
Capítulo 5.	Proposta de uma abordagem holística para a região.....	148
5.1.	Considerações Gerais	148
5.2.	Por uma Visão Holística	150
Bibliografia.....		157
Anexos.....		170
Anexo A -	Evolução da População no Golfo da Guiné	170
Anexo B –	Desenvolvimento Humano	172
Anexo C –	Situação Conflitual em 2015	174
Anexo D –	Normas e Propostas Internacionais	179
Anexo E –	A Arquitetura Regional Marítima do Golfo da Guiné.....	184

Índice de Gráficos

Gráfico 1 - Pirataria Global entre 2003-2015	45
Gráfico 2 - Ataques de Pirataria no Sudeste Asiático entre 2003-2015	48
Gráfico 3 - Ataques de Pirataria na Costa Africana entre 2003-2015	53
Gráfico 4 - Ataques de Pirataria no Golfo de Áden entre 2003-2015	54
Gráfico 5 - Países onde ocorreram cinco ou mais ataques em 2008	58
Gráfico 6 - Ataques no Golfo da Guiné entre 2003-2015	65
Gráfico 7 - Ataques no Golfo da Guiné e Nigéria entre 2003-2015.....	69
Gráfico 8 - Reservas de petróleo dos principais produtores do GdG (1995-2015)	107
Gráfico 9 - Produção petrolífera dos principais produtores do GdG (2005-2015).....	108
Gráfico 10 - Produção petrolífera do Golfo da Guiné (2005-2015)	110

Índice de Figuras

Figura 1 - Países Membros da Comunidade Económica dos Estado da África Ocidental (CEEAO) e da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC).....	7
Figura 2 - Distribuição das Línguas	8
Figura 3 - Estados no Sudão ocidental e oriental entre os séculos XI e XVI.....	11
Figura 4 - Centro de Coordenação Inter-Regional	138

Lista de abreviaturas

CAM Convenção sobre o Alto Mar

CCI Centro e Coordenação Inter-regional

CCM Centro de Coordenação Multinacional

CDM Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CEEAC Comunidade Económica dos Estados da África Central

CEEAO Comunidade Económica dos Estado da África Ocidental

CRESMAC Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Central

CSNU Conselho de Segurança das Nações Unidas

EMIA Estratégia Marítima Integrada Africana

GdG Golfo da Guiné

INN Pesca Ilegal, Não Reportada e Não Regulamenta

MEND Movimento para a Emancipação do Delta do Níger

ONU Organização das Nações Unidas

OMI Organização Marítima Internacional

OUA Organização da Unidade Africana

UA União Africana

UE União Europeia

Introdução

O fenómeno da pirataria, um problema que remete as suas raízes para o segundo milénio a.C, tem vindo a destacar-se no Golfo da Guiné pela sua crescente incidência, principalmente na Nigéria.

Neste sentido, a região foi escolhida para este estudo devido à deterioração da situação de segurança marítima, que coloca em risco não só importantes vias marítimas internacionais, como potencia outros crimes marítimos. Importa realçar a importância da região como detentora de grandes depósitos de hidrocarbonetos e outros recursos naturais, razão pela qual se tem verificado a tendência crescente de ataques. Assim, a dependência económica da região pela indústria petrolífera, e a procura das grandes potências por fontes de energia alternativas ao Médio Oriente tem coloca o Golfo da Guiné no centro do interesse internacional.

Desta forma, para melhor responder à pergunta pela qual nos desafiamos inicialmente à escrita desta dissertação, dividimos o nosso estudo em cinco capítulos.

No primeiro capítulo efetuamos uma análise geral da região do Golfo da Guiné e assim compreender de que forma os acontecimentos do passado marcaram até aos dias de hoje o continente africano.

A análise tem como ponto de partida a abordagem das principais entidades que estão na origem da região, e de que forma as características geográficas tiveram influência na formação das suas sociedades. Destacamos o dinamismo dos seus povos que convergem para uma região em constante movimento, onde encontraremos inúmeras disputas territoriais que retratam a consolidação e dissolução dos diversos reinos. Salientamos ainda a importância da rede comercial do Saara, componente importante da atividade económica nas zonas desérticas e toda a zona mediterrânica, e a qual foi

determinante na difusão do islão e influência muçulmana no continente.

De seguida, abordamos o início do contacto direto dos europeus com os africanos, no século XV, a partir das grandes navegações portuguesas que resultaram no primeiro contacto externo, por mar, com a região do Golfo da Guiné. Às explorações portuguesas seguiram-se as de outras potências ocidentais, trazendo novas religiões, modos de vida e diversidade a uma região já de si complexa. O tráfico de escravos, muito intenso nesta zona de elevada densidade populacional, deixou um traço significativo de recriminação histórica.

Tratamos de forma sintética a questão da colonização, fazendo referência à Conferência de Berlim, que constituiu o marco principal da dominação efetiva dos europeus e da transformação do continente do ponto de vista geopolítico, económico e social. Por fim, terminamos o capítulo com uma breve apreciação das instituições criadas para auxiliar as independências, e para organizar o continente já feito de nações soberanas, ou seja, a Organização da Unidade Africana e a União Africana.

No segundo capítulo, fazemos uma análise global do fenómeno da pirataria desde a sua possível origem até ao presente, abordando as três principais zonas de incidência da pirataria atual incluindo a região em estudo – o Golfo da Guiné. Iniciamos o capítulo com uma breve síntese da origem e evolução da pirataria em diversas regiões ao longo da história, para depois iniciar o estudo da pirataria moderna, onde abordamos as três principais regiões de incidência: o Sudeste Asiático, o Golfo de Áden e o Golfo da Guiné. O seu estudo incide principalmente na evolução da problemática, no modus operandi e nas medidas tomadas para a sua erradicação. Ao longo do capítulo são também apresentados vários gráficos referentes ao número de ataques ocorridos nas diversas regiões, que desde já alertamos que os dados englobam ambos, ataques e tentativas de ataques, não fazendo também a distinção entre ataques de pirataria e roubos à mão

armada, da qual a distinção é descrita no quarto capítulo. Desta forma, iremos sempre utilizar ao longo da dissertação o termo pirataria quando nos referimos a qualquer tipo de ataque.

Encerramos o capítulo com a análise da problemática na Nigéria, especificamente no Delta do Níger, o epicentro da pirataria e portanto, o nosso caso de estudo.

No terceiro capítulo, focamo-nos inteiramente na Nigéria. Na ótica de que não só os aspetos políticos ou económicos servem de barómetro da realidade histórica, começamos por destacar os principais traços demográficos e geográficos do país, bem como o papel da etnicidade e religião no país. A análise da Nigéria é organizada em três períodos distintos: pré-colonial, a descolonização e pós-colonial, que em diferentes graus marcaram a sua história. Por fim, damos destaque aos principais conflitos que se têm vindo a manifestar ao longo dos anos, nomeadamente, a rebelião do Boko Haram, o desafio de Jos e a instabilidade no Delta do Níger.

No quarto capítulo, apresentamos a visão internacional sobre as medidas a adotar na região para combater a pirataria, bem como ação dos diversos atores regionais. Começamos por destacar a importância geoeconómica e geoestratégica da região do Golfo da Guiné, detentora de um grande potencial energético. No entanto, o capítulo foca-se principalmente nas visões e capacidades dissuasórias das entidades internacionais e regionais. Assim, referente aos atores internacionais destacamos as três entidades com maior relevo e grau de ação na região, nomeadamente, as Nações Unidas, a Organização Marítima Internacional e a União Europeia, bem como ação individual de dois países, os EUA e a França. Referente aos atores regionais e sub-regionais, demos destaque à União Africana, à Comissão do Golfo da Guiné, à Comunidade Económica dos Estados da África Central e à Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental. Destacamos também duas entidades privadas de natureza civil, a Crisis Group e a Chatham House,

que têm efetuado estudos e apresentado possíveis respostas à questão da pirataria na região do Golfo da Guiné.

Por último e em tom conclusivo, no quinto capítulo apresentamos uma proposta de uma abordagem holística para a região.

Capítulo 1. Contextualização Histórica do Golfo da Guiné

O objetivo principal deste capítulo é efetuar uma análise geral da região em estudo - o Golfo da Guiné.

Fá-lo-emos numa perspetiva histórica abrangente, para procurar identificar e analisar as raízes profundas, eventualmente condicionadoras do presente. Procuraremos identificar as principais entidades políticas que marcaram a zona desde a sua origem histórica e salientar as relações que se estabeleceram entre si, para que possamos melhor entender algumas das dinâmicas em curso na região.

Teremos em conta o impacto da colonização que marcou profundamente a história de África até aos nossos dias. Até 1880, apenas algumas partes da África estavam sob a dominação dos europeus. Na região do Golfo da Guiné (GdG), a presença europeia resumia-se sobretudo às zonas costeiras dos países que hoje denominamos de Serra Leoa, Gana, Costa do Marfim, Benim e Nigéria. Cerca de 80% do território africano era governado pelos seus próprios líderes. Nos trinta anos que se seguiram, grande parte da África foi progressivamente ocupada e dividida em colónias que foram sendo consolidadas e perduraram até finais da Segunda Guerra Mundial, altura em que a descolonização ganhou ímpeto e novos países independentes emergiram dando uma dimensão pluriestatal ao continente. A “corrida à África” e a “partilha” do continente realizadas em circunstâncias muito particulares marcaram-no de forma profunda e provocaram alguns dos seus problemas atuais.

Procuraremos finalmente efetuar uma análise sumária das instituições pan-africanas e nomeadamente da Organização da Unidade Africana (OUA) criada em 1963, bem como da organização dos nossos dias, a União Africana (UA) que, pelas suas estruturas centrais, ou através das organizações regionais em que se articula, nos parece indispensável à resposta à questão central desta dissertação – a pirataria no Golfo da Guiné.

1.1. A diversidade Etno-Cultural da Região

Muitos dos acontecimentos de hoje têm as suas raízes profundamente inseridas em acontecimentos do passado longínquo. Parece, pois, necessário iniciar esta dissertação com uma análise da região num contexto histórico alargado no tempo, em busca dos elementos de continuidade e mudança que possam ajudar a entender o presente. Procuraremos evitar leituras parcelares e fragmentadas visando, ao contrário, e segundo o legado conceptual de Braudel, manter uma visão abrangente, radicada no entendimento de que na vida dos povos se cruzam elementos geográficos, demográficos, culturais, económicos, políticos e outros que, numa perspetiva a longo prazo, vão moldando de forma singular as sociedades que hoje conhecemos.

Numa primeira constatação histórica relativa à área em estudo, que abrange os países que rodeiam o Golfo da Guiné¹, é que esta região constitui, desde há muito, não uma zona homogénea, mas, pelo contrário, uma área diversificada e complexa.

¹ Seguiremos a delimitação expressa na “Estratégia da União Europeia sobre o Golfo da Guiné” que inclui uma vasta região com 6.000 Km de costa desde o Senegal a Angola, e cobrindo a região da “Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental” (CEEAO) (Benim, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gambia, Gana, Guiné, Guiné Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo) bem como a da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) (Angola, Burundi, Camarões, Chade, Gabão, Guiné Equatorial, República Centro Africana Ruanda, República Democrática do Congo, República do Congo, São Tome e Príncipe). Porém procuraremos dar natural enfoque à evolução nos países tributários do mar.



Figura 1 - Países Membros da Comunidade Económica dos Estado da África Ocidental (CEEAO) e da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC)

Fonte: Portais da CEEAO e da CEEAC

Uma simples análise geográfica da área que passaremos a referir como do “Golfo da Guiné”, reflete imediatamente um espaço diversificado que abrange parte da região desértica do Saara que a integra a norte, uma componente de estepe junto ao deserto e de savana mais a sul, bem como a região de floresta tropical que cobre parte da Nigéria. E em boa parte daqui deriva a interação humana rica, mas complexa, entre os povos nómadas do deserto, e os sedentários da savana e da floresta tropical. A que acrescem os primeiros contactos na África Subsaariana com os povos europeus que aí arribaram, por mar, no século XV.

John Donnelly Fage que dedicou a sua carreira académica ao estudo de África apresenta num elucidativo mapa (Figura 2), que mostra a proximidade geográfica da região do Golfo da Guiné com o deserto do Sahara, através de uma área de transição climática e de estepe, tradicionalmente instável, a que se chamou em geral, no passado, a região do “Sudão”, termo oriundo do arábico Bilad al-Sudan, literalmente “a terra dos homens negros” (Fage 2014, 24), e que designava a vasta área geográfica imediatamente a Sul do Sahara.

Nesta faixa, sem definições rigorosas, entrecruzaram-se, coexistiram ou conflituaram diversos povos, materializados pelas tribos Berberes nômadas, dedicadas sobretudo ao comércio e pastoreio característicos das regiões desérticas e dos povos mais sedentários, agricultores e de tez mais escura das estepes africanas. E aqui está o primeiro elemento de diversidade étnica, a que se junta a influência da ascendência religiosa na região a partir do século VIII.

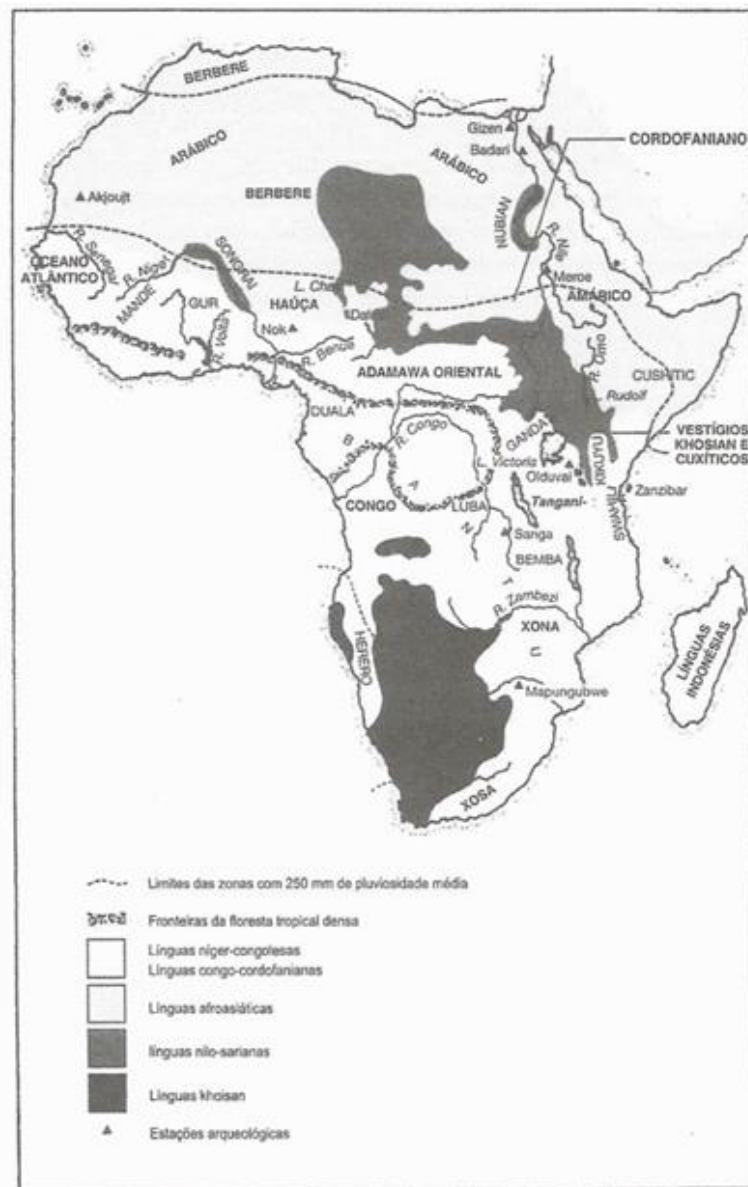


Figura 2- Distribuição das Línguas

Fonte: Fage 2014, 17

A área comunica então com as savanas férteis imediatamente a sul, densamente habitadas², e através destas com a floresta tropical densa, que cobre, junto ao mar, praticamente toda a costa do Golfo da Guiné, partindo da região litoral da Guiné e prolongando-se quase horizontalmente para as bacias hídricas do rio Congo, no centro de África. A zona de floresta tropical divide na verdade ao meio a região do Golfo. Constatase assim que não há de facto em África uma zona tão diversa em termos climáticos, de vegetação e humanos.

Fage refere ainda que a mudança climática posterior à última glaciação³ e consequente aumento da temperatura levou à desertificação do Sahara onde vivia uma população numerosa composta em partes semelhantes por Líbios-Berberes⁴ (caucasoídes) e por negros, o que teve uma “influência decisiva na distribuição das raças humanas através de todo o continente” (Fage 2014, 24). Forçados a procurarem áreas mais pluviosas e produtivas é “natural que de um modo geral os caucasoídes preferissem deslocar-se sobretudo para norte e para noroeste, onde os seus congéneres estavam instalados nas costas do Mediterrâneo e no Vale e Delta do Nilo, enquanto os negros do Saara tendiam sobretudo a deslocar-se para sul, para o Sudão” (Fage 2014, 25). Alguns terão permanecido no deserto adaptando-se a viver em condições no limite da habitabilidade e existência de água, de que os descendentes de hoje são os Tuaregues (homens que cobrem a face com um lenço).

A movimentação para sul das populações tornadas excedentárias pela

² Ainda hoje uma das mais densamente povoadas de África.

³ Segundo o autor, a seguir à última glaciação ter-se-á desenvolvido um processo de desertificação no Saara, que decorreu entre 8.000 e 2000 a.C. e levou à situação atual de inabitabilidade característica dos desertos.

⁴ Aos africanos não negros foi atribuída a designação de Líbios pelos geógrafos gregos, e de Berberes pelos árabes muçulmanos que atingiram a África vindos do médio oriente a partir do século VII.

inospitalidade do novo clima do Sahara, levou, por sua vez, à interpenetração e ao aumento significativo (provavelmente excessivo) da população nas zonas férteis de savana. E, como consequência, um novo movimento lento para sul, tendo as populações atingido a região da bacia hidrográfica do Zaire e levando à constituição do grande grupo das línguas Banto que está na raiz das línguas faladas desde o Sahel até à região central e oriental de África (Fage 2014, 32-34).

É por isso que a zona do Golfo da Guiné marca também o limite entre as atualmente chamadas línguas “afro-asiáticas” faladas a norte até ao litoral Mediterrânico, e as línguas predominantes a sul chamadas atualmente “niger-congolesas” ou “congo-cordofianas” que constituem as línguas base da região do golfo e que poderemos associar às originárias línguas Banto. (Fage 2014, 41)

1.2. Os Impérios da borda do Deserto

1.2.1. Os Reinos do Gana e do Kanem

É ainda na zona junto ao Sahara que se desenvolveram não apenas sociedades tribais, mas reinos centralizados e com uma estrutura social e organizativa complexa. Estes reinos tornam-se conhecidos através dos relatos dos historiadores árabes, nomeadamente a partir do século VIII, altura em que se manifesta a ascendência muçulmana no Norte de África e a sua penetração para o interior do continente, cujo comércio realizado através das longas rotas do Saara procuravam controlar.

Os reinos mais antigos identificados são o reino do Gana e o do Kanem (Fage 2014, 68). O reino do Gana, poderoso e influente, organizado com base no povo nativo

Foram reinos importantes, dispendo de exércitos desenvolvidos e poderosos (há referências a um exército de 200.000 homens, apoiado em cavalaria, no reino do Gana) e servidos por uma complexa teia administrativa. Eram apoiadas em cidades desenvolvidas, como é o caso da cidade capital, chamada Gana, ou de Tombuctu já com construções de pedra e pavimentação de cimento e com monumentos que se mantiveram ao longo de séculos⁶. Estes reinos, capazes de exercer controlo sobre as regiões periféricas, tinham como atividade económica profundamente lucrativa, o comércio. Os artigos base desta atividade eram o ouro explorado pelos povos negros da região de floresta mais a sul, e o sal sariano do deserto, bem como os produtos confeccionados provindos do norte, trazidos pelas tribos Tuaregues que controlavam as rotas do deserto.

Entre as tribos Tuaregues destacavam-se na zona ocidental do deserto os Sanhajas, que controlavam as rotas caravaneiras a partir de Audagast, uma cidade comercial localizada a norte do império do Gana. As rotas atravessavam então toda a faixa ocidental do deserto até atingirem novo ponto de apoio em Sijilmasa, no oásis de Tafilatete, terminando em Marrocos (Fage 2014, 68-69).

Assim se estabeleceu a ligação secular, e preponderantemente comercial, entre a região ocidental de África, o litoral mediterrânico e posteriormente à Europa, tendo como apoio as rotas do Sahara controladas pelos povos Berberes e Tuaregues. É devido à sua importância económica que um dos primeiros esforços muçulmanos na região foi o de procurar o controlo dessas rotas e a conversão dos que se dedicavam a tão lucrativa atividade, sejam os Tuaregues, seja a estrutura comercial dos reinos do Sudão e do Kanem. Essa influência religiosa perdurou e marca ainda hoje uma distinta separação em vários países da região, cujas zonas mais a norte têm uma predominância de povos

⁶ Tombuctu foi dramaticamente saqueada e vandalizada pelos elementos da “Al Qaeda no Magreb Islâmico”, grupo que encimou a oposição ao governo do Mali em 2014 e 2015.

islamizados e as regiões mais a sul de povos cristão ou animistas (casos do Mali e da Nigéria).

1.2.2. A Influência Muçulmana

Esta região ficou definitivamente ligada à história europeia e particularmente peninsular quando os Sanhajas da borda do deserto foram convertidos a uma “versão rígida e puritana do islamismo” (Fage 2014, 83), que foi ganhando ascendência sobre as outras tribos e tornou-se numa organização política e guerreira radical que ficou conhecida pela designação de Almorávidas. Estes apoderaram-se do controlo da rota ocidental das caravanas transarianas e dos seus términos em Sijilmasa e Audagast (Fage 2014, 83) e em 1070 atacaram e passaram mesmo a dominar o império do Gana. Sentindo a sua base económica segura, os Almorávidas realizaram a conquista do norte de África e, a seguir, passaram à Península, onde lideraram a presença muçulmana durante décadas. E é em boa parte como resposta que, séculos mais tarde, os portugueses com as suas caravelas atracaram na Costa do Ouro.

É, portanto, nesta região que se dá a primeira miscigenação religiosa provocada pela difusão da fé muçulmana, absorvida de início pelos Tuaregues do deserto envolvidos no comércio, o que lhes permitiu promover uma certa unidade interna entre as próprias tribos frequentemente envolvidas em disputas e, depois, a sua extensão sobretudo à classe mercantil dos reinos locais. O facto é que foi sobretudo esta rede comercial que esteve na base da ascendência durante séculos dos reinos sudaneses e do seu controlo sobre as áreas produtoras de ouro, a mercadoria mais cobiçada na época, produzido sobretudo mais a sul, na região tropical.

O ataque Almorávida ao império do Gana que levou à destruição de algumas das suas cidades no norte, incluindo a capital, Kumbi Saleh, enfraqueceu definitivamente o

reino. Depois da partida dos Almorávidas, as tribos do deserto dividiram-se novamente e a situação de instabilidade levou à degradação das condições de segurança e comércio na área, que conseqüentemente levou ao abandono das cidades do norte do Gana e à transferência das rotas do deserto mais para o centro e leste de Saara. Quando os portugueses chegaram à Costa do Ouro, boa parte do tráfego caravaneiro já tinha passado mais para leste e as rotas eram agora dirigidas à Líbia e Egípto e, posteriormente, a Veneza.

O Império do Gana foi absorvido pelos povos Mandés, instalados mais a sul, cuja intensa atividade agrícola não tinha sido perturbada pela invasão Almorávida. Constituiu-se então uma nova potência liderante, o chamado Império do Mali, que dominou a região durante os séculos XIII a XV. Os seus territórios alargaram-se para além dos do antigo Gana e atingiram, pela primeira vez, a costa atlântica na região ocidental de África. Vários grupos Mandés destacados ou separados do reino foram atingindo outras zonas litorais intercalando-se com grupos étnicos existentes junto à costa. O mecanismo de comercialização do império do Gana bastante especializado e ritmado incluía, a movimentação de longas colunas de cavalos em alturas definidas do ano para atingir as zonas de produção do ouro nas áreas de floresta tropical, e o seu transporte para a cidade de Dejenne, famosa nessa época, localizada a sul do rio Níger, e base estrutural do comércio Mandés. A partir daqui, novas caravanas efetuavam a movimentação em direção ao norte para a troca de tecidos e outros artigos manufaturados e transportados pelos Tuaregues nas rotas do deserto (Fage 2014, 102-103). A conversão dos reis do Mali ao islamismo atingiu o topo da hierarquia e inseriu o império numa civilização que se estendia para além da África⁷, tornando-o conhecido internacionalmente. O Mali ficou

⁷ É conhecida a peregrinação a Meca no Século XIV do imperador do Mali, Kankan Musa, à frente de numerosa comitiva, cujas prendas em ouro, provocaram espanto internacional.

famoso pela riqueza dos seus reis, pela paz e prosperidade dos seus territórios e pelos seus dirigentes que absorveram os conhecimentos árabes de governo, negócios e legislação.

Segue-se ainda no século XV a ascendência do povo Songai⁸. Tendo sido um reino dependente quer do Gana quer do Mali, já tinha, porém, ligações próprias com os comerciantes Berberes desde há séculos. Perante a queda da liderança do Mali, e com a sua prosperidade aumentada pela descoberta de ouro a sul da sua capital Gao, este reino passou de um pequeno estado a um grande império, incluindo nos seus domínios a cidade de Tombuctu, tornada famosa como centro de ensino muçulmano.

No final do século XVI, todavia, verificou-se na região uma ação armada do Sultão de Marrocos para se apoderar das origens do comércio tão lucrativo, mas cujos fluxos se tinham desviado para leste, que viria a levar à destruição prática destes reinos. Em 1590 um exército atravessou os mais de 1500 Km do Saara para se apoderar das fontes de ouro capturando Gao, a capital, bem como Tombuctu. Foi uma operação que perturbou profundamente a situação local. Alguns anos mais tarde os próprios invasores deixaram de prestar obediência ao Sultão de Marrocos e mantiveram-se como dominadores locais durante 200 anos até ao século XIX, altura em que as relações no continente passam a sofrer o efeito das viagens exploratórias dos europeus ao interior de África. Nesta região vai emergir o Califado de Sokoto a que retornaremos no terceiro capítulo a propósito da análise da Nigéria.

Importa ainda destacar um outro papel que o islão poderá ter tido. Como referido, inicialmente o islão foi sentido como útil pois permitiu o entendimento entre uma classe de mercadores especializados, de múltiplas origens, línguas e saberes, que tinha que coordenar atividades para organizar o comércio a longas distâncias. Foi ainda uma

⁸ Na região que hoje corresponde aos Estados do Mali ao Níger.

religião de distinção social, usada pelos reis pagãos como uma marca de ascendência que decorria da capacidade prestigiosa do uso da escrita e do acesso a novos conhecimentos. Porém, no contexto de estruturas imperiais em que o poder dependia de laços de parentesco que determinavam fortemente o futuro de cada um, a transformação realmente significativa, residiu no apelo que o islão austero tinha para grupos de pessoas excluídas das estruturas tradicionais sociopolíticas, ou que, na medida em que estavam sujeitas a elas, sentiam que os seus direitos que essas estruturas lhe conferiam eram ultrapassados pelo peso das obrigações – por exemplo, do tributo, das taxas, e do serviço militar que sobre elas recaiam (Fage 2014, 206-214). Para grupos excluídos ou injustiçados, o “islão austero” trouxe os meios para a contestação ao sistema existente.

Daí que, a partir do século XVII começassem a surgir as chamadas tribos clericais em que o cimento passou a ser a religião, e as ações de controlo territorial, que levaram à constituição de comunidades autónomas, de base territorial, como em Bandu na região a sul da curva do Níger. Mas a mais influente, foi desenvolvida a partir de 1804 na região que hoje corresponde ao norte da Nigéria, e impulsionada pelo xeque Fulani Osman dan Fodio da qual resultou o Califado de Sokoto, que no seu auge abrangeu cerca de 500.000 Km² e dez milhões de pessoas.

1.2.3. Os Povos do Litoral do Golfo

Todos estes poderosos impérios da faixa do Sudão, que mantiveram forte ascendência e ligação comercial sobre as regiões vizinhas, tinham naturalmente a sua capacidade de controlo sobre os povos periféricos, no entanto, cada vez mais reduzida à medida que se caminhava para ocidente e para sul em direção à costa litoral, e se penetrava na região de densa floresta tropical, já referida, onde os povos se abrigavam para resistir aos seus impulsos.

Junto ao litoral do GdG sobreviveram, pois, diversos grupos étnicos que partilhavam uma língua da subfamília “oeste-atlântica” da língua dominante “Níger-Congolesa”. Dedicavam-se à criação de gado e possuíam bom desenvolvimento agrícola e artesanal, mas limitada atividade comercial, dado que entre o litoral e o comércio transariano se interpunham os poderosos impérios que referimos. Nunca estes pequenos reinos se organizaram em estruturas mais vastas, pois a floresta não favorecia essa expansão, agrupando-se apenas por entidades tendencialmente étnicas.

O que na nossa opinião representa uma outra característica da região em estudo e cujas raízes mergulham na geografia e história. Assim, enquanto no interior do continente surgiram Estados de vastas dimensões geográficas como o Mali, o Níger ou o Chade, junto à costa norte do Golfo da Guiné (entre o Senegal e a Nigéria), surgiram dez Estados de dimensões mais reduzidas, que provavelmente não será alheia à diversificação das influências das diversas potências europeias que no século XV iriam aportar á região e que incluíram, Portugal, a Holanda, a Inglaterra, a França e até a Alemanha. O que, na atualidade, parece-nos ter levado a uma dificuldade acrescida na condução de atividades coordenadas perante uma ameaça comum como é a da pirataria.

Apenas ao longo do rio Volta a floresta tropical se interrompia, e deixava um espaço de savana de melhor movimentação que permitia o acesso direto ao mar, ou do mar, ao interior e às áreas dos antigos reinos do Gana, ou do Mali. Será provavelmente por isso que esta área ficou conhecida como a Costa do Ouro e foi mesmo aí que Portugal no século XV instalou a sua principal feitoria.

A região hoje conhecida como Nigéria está localizada no centro do Golfo, no entanto, menos conhecida historicamente dada não estar integrada na circulação transariana comercial. Apenas foram identificados pelas fontes tradicionais árabes os povos constituídos em pequenos reinos do grupo étnico Haúça, na região central e

ocidental, parte norte da atual Nigéria, provavelmente interligados com o império de Kanem e de alguma forma integrados no comércio Berbere.

O conhecimento mais detalhado desta zona, e de outras mais a sul, virá sobretudo com a continuação da navegação ao longo da costa de África. Os primeiros reinos organizados da floresta, conhecidos a partir do século XI na Nigéria Ocidental e cujas reminiscências perduram, foram constituídos com base nos povos de Ioruba e Edo. Os Iorubas referidos como agricultores hábeis articularam-se provavelmente no século XVII por um governo central a partir da cidade de Oio, que incluía a maioria da Nigéria, tornando-se um império poderoso durante cerca de um século.

O povo Edo centrado na região da cidade de Benim, no Sudoeste da Nigéria, tornou-se conhecido mediante a ação de reis poderosos nos séculos XIV e XV. O império de Benim alcançou a seu poder máximo no século XVI quando os seus reis estabeleceram relações com os portugueses. A cidade de Benim com uma fortificação envolvente de dezenas de quilómetros, vias largas e casas de madeira, deixou um traço da importância do Reino.

No Sudeste da Nigéria, os Ibos, se bem que produtivos e prósperos, nunca se juntaram sob um reino central, permanecendo separados em diversas aldeias independentes. Entretanto a ocidente do reino do Benim surgiram dois outros reinos significativos o do Daomé (que constitui hoje o estado do Benim) e o reino Achanti.

1.3. Os Europeus em África

1.3.1. As Feitorias Litorais

Em 1434, ultrapassado o perigoso Cabo Bojador, para além do qual o conhecimento geográfico era extremamente limitado, os navegadores portugueses, em

1445, atingiram o Cabo Verde, e descobriram, com deslumbramento, que a sul do deserto se abria uma região de vegetação luxuriante e densamente habitada por povos negros a que chamaram os Guinéus, usando o vocábulo berbere-marroquino para “homens negros”. (Fage, 2014, 235)

Começou assim o contacto direto dos europeus com os africanos da região ocidental subsaariana. As possibilidades comerciais começaram a ser exploradas, não só nos pesqueiros abundantes da região, mas sobretudo pelo acesso direto ao comércio do ouro. A base estrutural da presença portuguesa na região deu-se pelo estabelecimento de feitorias litorais, onde se estabelecia a ligação com os povos locais. Segundo Oliveira Marques, “o processo habitual consistia em negociar com os chefes locais uma licença de estabelecimento. Uma vez firmado este autêntico contrato, vinham então de Portugal homens e material que, num curto espaço de tempo, criavam no local uma réplica do modo de viver português”. (Marques 1973, 336)

Surge a feitoria de Arguim na ilha do mesmo nome, junto ao Cabo Branco, em 1443, e na continuação das viagens ao longo do Golfo foram sendo estabelecidos alguns pontos de apoio. Mas o que mais marcou a presença de Portugal na região do Golfo da Guiné foi a construção de uma fortaleza na Mina. Com capacidade para uma guarnição que atingiu várias centenas de pessoas, perto do atual Cape Coast, no Gana (Marques 1973, 336-337), foi construída, “num promontório rochoso (...) [,] em 1482 [,] uma fortaleza imponente chamada São Jorge da Mina que se manteve durante séculos no local”. (Fage 2014, 247)

Foi uma instalação da maior importância, uma vez que esta região, localizada perto da foz do rio Volta fica, como já referido anteriormente, no único local da costa em que o acesso ao interior não é impedido pela floresta tropical. Os habitantes litorais tinham, pois, naturalmente, muitos dados sobre as jazidas auríferas do interior.

“Fora cumprido o objetivo económico a curto-prazo do empreendimento de D. Henrique de alcançar a riqueza aurífera da África Ocidental para lá do controlo do islão” (Fage 2014, 236).

Um dos povos com quem se estabeleceram diversas relações comerciais na região da Mina foi o Benim, o que indicia mais um elemento de diversidade na região. Em 1514 o rei do Benim enviou uma embaixada a Portugal para tratar de assuntos comerciais, mas igualmente para convidar o envio de missionários para o seu território, o que vem a acontecer, mas sem muito sucesso prático. Porém, esta missão de evangelização traz um novo elemento a esta área tão diversa (Oliveira e Costa, Rodrigues e Oliveira 2014, 83). A esta se irão juntar as protestantes e presbiterianas.

Continuam os avanços marítimos portugueses ao longo da costa do Golfo, e é no primeiro quartel do século XVI que se vai tomando contacto com os povos da margem sul do Golfo. Desde logo, os povos que habitavam na foz do rio Níger, a que se seguiram os contactos com a região do rio Congo e, na continuação para a zona já mais aberta de vegetação, o contacto com a região da costa de Angola, que marca o final geográfico do Golfo da Guiné.

O reino do Congo, segundo Oliveira Marques, “consistia numa confederação pouco firme de tribos distribuída por seis províncias, com limites no rio Congo a norte, no rio Dande a sul, no Cuango a oriente e no Atlântico a ocidente” (Marques 1973, 337). Todavia, segundo John Fage, os portugueses terão ficado impressionados com a extensão, a organização e o sistema comercial do reino do Congo e aí empreenderam a sua tentativa mais ambiciosa de obter o domínio de uma zona do território africano através da cristianização e da penetração pacífica. “Em breve foram trocadas embaixadas entre as cortes de Portugal e do Congo, e em 1491 foi enviado o primeiro contingente de sacerdotes e de artífices qualificados a fim de dar início à conversão do reino num Estado

cristão sob a protecção dos Portugueses”. (Fage 2014, 250)

Outros reinos foram sendo conhecidos e integrados no comércio nascente na região, onde se destacam naturalmente os atuais Camarões, o Gabão, o Congo e Angola. Os reinos de Luba e Lunda, no interior Leste do Congo, juntaram-se ao comércio da costa ocidental. No entanto, os povos da região do Catanga, a sul, rico em cobre, levaram uma vida isolada até ao século XIX, e a qual é refletida nas suas criações artísticas que são por assim dizer uma das expressões mais autênticas da originalidade africana. Em Angola dois grandes reinos existiam por volta do século XV. Os reinos do Congo na região baixa do rio Congo e o Ndongo.

Às explorações portuguesas seguem-se as dos ingleses, franceses e espanhóis. Os contactos e instalações na costa do Golfo prosseguem, assim como em toda a África, em rivalidades frequentes entre os países europeus e seus agentes locais que frequentemente assumiam a forma de companhias reais, ou sob jurisdição real.

O comércio do ouro, pimenta, noz-moscada, algodão e outros artigos desenvolve-se, mas o sistema estabelecido no Golfo da Guiné continua baseado nas feitorias costeiras, onde se negociava com os intermediários da rede africana e se armazenava os produtos até à chegada do próximo navio. O que na prática levou à criação ou reforço da malha comercial africana local, com especial preparação para esta intermediação com os europeus, o que virá a ter alguma relevância futura. “Até 1880, o controlo político direto [no Golfo] era muito reduzido, existiam meras plataformas comerciais”. (Hernandez 2008, 51)

Nos séculos seguintes, as descobertas do caminho marítimo para a Índia e o acesso por mar às fontes de produção de especiarias do Oriente, bem como a descoberta das costas da América do Norte e do Sul, relativizam a importância do Golfo. A colonização da América levou à deslocação significativa de populações da Europa, e a exploração

agrícola destas regiões ditou a necessidade de mão-de-obra adicional, essa sim, a ter influência dramática na costa do Golfo.

O tráfico de escravos passou a dominar o interesse das potências ocidentais no GdG, região densamente povoada, seguindo, de resto, uma tradição árabe já antiga. As estimativas do tráfico de escravos são variáveis oscilando entre 10 e 12 milhões de pessoas, mas sejam quais forem os totais envolvidos, o tráfico negreiro certamente provocou um dos maiores movimentos populacionais forçados da história, sendo apenas ultrapassada em número pela migração europeia, séculos mais tarde, para a América e sobretudo deixando uma marca de mágoa e de recriminação de profundo significado histórico.

“Não foi, evidentemente, a única exportação de escravos oriundos da África tropical. Durante séculos, tinham sido levados escravos negros em direção ao norte através do deserto do Saara e pelo Nilo abaixo, e ainda através do Mar Vermelho e do Oceano Índico. [...] A informação disponível aponta para indícios da presença de escravos no Saara e no norte de África em épocas mais recuadas, e provavelmente só se verificou um tráfico transariano sistemático de escravos [...] após a introdução do camelo e, mais concretamente, só após a conquista árabe do Norte de África. [...] O tráfico transariano pode, por conseguinte, no total, ter retirado da África negra quase tantas pessoas – cerca de 9 ou 10 milhões - quanto o do Atlântico”. (Fages 2014, 269-270)

1.3.2. A “corrida à África” e as Colonizações.

As descobertas marítimas iniciam a globalização e têm um impacto profundo em todos os campos humanos. Muitos mitos do passado são ultrapassados e é despertada a curiosidade popular e científica. Novas áreas científicas ganham relevância como a botânica, a zoologia, a mineralogia, a etnologia ou a geografia, perante um mundo novo

que se abre ao conhecimento. Na Europa vão surgir os grandes inventos do século XVIII - o século das Luzes. São paradigmáticos a invenção da máquina a vapor (1767) e logo a seguir do tear mecânico que, de facto, constituem o fundamento da industrialização. As novas estradas macadamizadas, o caminho-de-ferro e o navio a vapor dão à circulação uma nova amplitude e, no conjunto, materializam as capacidades que fazem com que a Europa transcenda o mundo conhecido. O Euro-mundo ia começar. Sentia-se que a África poderia ser importante neste novo mecanismo produtivo, quer como fonte de matérias-primas, quer como mercado potencial.

Simultaneamente, a Europa vai viver dois processos históricos complexos do ponto de vista político, social e militar envolvendo grande parte dos seus países - a Independência dos EUA (1776) e a Revolução Francesa (1789). Os conflitos Napoleónicos sequentes envolvem praticamente todos os países europeus em novas guerras fratricidas, que só terminaram, na prática, em 1814 com a Conferência de Viena.

Esta Conferência que, segundo Kissinger, instituiu o princípio do equilíbrio de poder⁹ entre as potências liderantes, permitiu prosseguir o relacionamento mútuo dos países europeus em novos moldes relacionais e teve fundamental importância na estabilização europeia. (Kissinger 1996, 69-117) Entre os acordos obtidos e com especial relevância para África, destaca-se a determinação na extinção da escravatura. Segue-se um período de paz de meio século, apenas verdadeiramente perturbado quando os arranjos da “realpolitik” vão confluir na Primeira Guerra Mundial.

É neste contexto que em meados do século XIX o interesse pela África, e seu comércio, ganham novo vigor. O chamado “continente negro” continuava de certo modo misterioso e desconhecido. Os europeus não tinham ainda alcançado os reinos poderosos

⁹ Designação original: “balance of power”.

existentes no seu interior, que mencionámos anteriormente. Sentiam a sua existência, mas negociavam com eles através dos intermediários costeiros. O percurso para o interior de África, sem acessibilidades, era complexo e difícil. Parece, pois natural que o estabelecimento de rotas comerciais se tenha procurado através dos rios. São bem conhecidos os exploradores europeus que sobem o Nilo à procura das suas nascentes, ou a navegação ao longo do rio Níger (cuja bacia tem uma extensão de 4.200 km), na bacia do rio Congo, no rio Zaire, no Zambeze (Hernandez 2008, 55), ou a ligação entre a costa ocidental da África e a costa Índica.

Na verdade, o interior do continente africano na região do Golfo tinha começado a ser conhecido através dos missionários, em especial a partir de 1830, nomeadamente na Serra Leoa, na Libéria, na Costa do Ouro e na Nigéria. Estes tinham estabelecido os primeiros contactos permanentes em terra visando naturalmente a evangelização, mas levando consigo igualmente os valores da cultura ocidental europeia. Durante o século XIX é evidente o trabalho dos missionários no contacto com as sociedades africanas e no aumento do conhecimento sobre o interior do continente. (Hernandez 2008, 53-54)

Os europeus foram-se apercebendo da importância do continente africano. E por volta de 1880 dá-se uma viragem decisiva e a África torna-se o principal foco das potências europeias. Como afirma Salisbury, num discurso efetuado em 1891: “Quando deixei o Foreign Office em 1880, ninguém pensava na África. Quando lá voltei em 1885, as nações da Europa quase se disputavam entre si para saber as diferentes porções da África que podiam obter” (M'Bokolo 2007, 301). Para resolver as crescentes discussões sobre a partilha do continente, foi realizada a Conferência de Berlim que constitui o marco principal na chamada “corrida à África”, cujas profundas consequências irão marcar o continente, os seus países e as suas fronteiras mútuas até hoje (Hernandez 2008, 55-62). As potências europeias avançam para o interior do continente, estabelecendo áreas de

influência e promovendo a sua ocupação. Desenvolve-se a colonização que marcará as relações entre os Estados e povos europeus, e os novos espaços e povos africanos, que perdurará até finais da Segunda Guerra Mundial.

“Em 15 de Novembro de 1884 tem início a Conferência de Berlim, convocada pela França e Grã-Bretanha e organizada pelo Chanceler da Alemanha” (ID 2016). A análise detalhada desta conferência transcende a presente dissertação, mas parece-nos importante salientar os traços que irão ter importância na região em estudo.

Da simples leitura da Ata (Ata da Conferência de Berlim), verifica-se que esta apenas abordou quatro assuntos: a liberdade de navegação; o comércio e neutralidade na Bacia do Congo (Cap 1, 3 e 4); a liberdade de navegação comercial na Bacia do Níger (Cap 5); as condições a serem preenchidas para que novas ocupações nas costas do continente africano sejam consideradas como efetivas (Cap 6); e a proibição do tráfico de escravos (Cap 2).

De notar que enquanto a questão do Congo é tratada ao longo de três capítulos, indo desde a sua delimitação rigorosa, às questões da liberdade de navegação e comércio, bem como à sua neutralidade em caso de conflito. Já o assunto do Níger é tratado num só capítulo e envolve basicamente a liberdade de navegação comercial. Todavia existe uma diferença fundamental que denota os interesses da Grã-Bretanha e da França na região. O capítulo referente ao Níger menciona nominalmente a Grã-Bretanha (artº 30)¹⁰, a quem textualmente reconhece já a “soberania” ou o “protetorado” na região. E o mesmo acontece em relação à França (artº 31)¹¹, se bem que nunca identifica a que áreas

¹⁰ “Artigo 30: A Grã-Bretanha se compromete a aplicar os princípios da liberdade de navegação enunciados nos artigos 26, 27, 28, 29 já que as águas do Níger, de seus afluentes, ramificações e saídas estão ou ficarão sob sua soberania ou seu protetorado”.

¹¹ “Artigo 31: A França aceita com as mesmas reservas e em termos idênticos as obrigações consagradas no artigo precedente, mesmo quanto às águas do Níger, de seus afluentes. Ramificações e saídas que estão ou estarão sob sua soberania ou seu protetorado”.

territoriais concretas se refere. O que irá dar lugar a inúmeras questões futuras de delimitação territorial entre a colônia britânica da Nigéria e as francesas a ocidente (como a do Benim). Contudo, são mesmo as únicas referências a países concretos presentes no texto da Ata. O acordo não fecha a possibilidade de outros países virem a dispor de soberania ou de protetorados na região, e o artigo 32 refere que os países signatários assumem iguais compromissos se vierem a exercer tais direitos.

Porém, de suma relevância foi o Capítulo 6 da Ata que trata das “condições essenciais a serem preenchidas para que ocupações novas nas costas do continente africano sejam consideradas como efetivas”.

Os dois artigos deste capítulo desenvolvem duas questões determinantes. O artigo 34 refere que as potências que tomarem posse de “novos territórios” deverão efetuar uma notificação às outras potências signatárias para que estas possam, se oportuno, “fazer valer as suas reclamações”. Assim, caso qualquer outra nação não o contestasse, passava a ser reconhecido o direito de soberania sobre esse território, estabelecido normalmente sob a forma de mandato (Boahen 2010, 15).

Poder-se-ia pensar que as delimitações futuras diriam respeito apenas aos novos territórios. Porém o artigo 35 refere que as potências signatárias reconheçam “a obrigação de assegurar, nos territórios ocupados por elas, nas costas do continente africano, a existência de única autoridade capaz de fazer respeitar os direitos adquiridos e, eventualmente, a liberdade do comércio e do trânsito nas condições em que for estipulada”. Dito de outra forma, este princípio afasta o chamado “direito histórico” (defendido por Portugal) e veio exigir a “posse real” do território sobre o qual se reclame a soberania. “Esta posse podia ser comprovada, entre outras formas, por um tratado assinado com a população local e o exercício de atos efetivos de administração, ou pelo estabelecimento de uma ocupação militar suficiente para assegurar a posse, ou pela

aquisição de direitos de exploração económica permanente. O objetivo era, em qualquer caso, assegurar que os Estados reclamassem direitos sobre territórios onde não tinham qualquer tipo de presença” (ID 2016, Nota 6).

Uma consequência essencial da Conferência de Berlim foi, portanto, a criação dos mecanismos legais para que as potências europeias pudessem estabelecer e impor as suas fronteiras, pelo que a carta geopolítica da África ficou aberta a uma partilha obtida por acordos entre as potências europeias. Nos vinte anos que se seguiram, após 1880, praticamente todo o continente africano foi ocupado ou reivindicado. Todavia as cartas usadas eram frequentemente incompletas ou erradas, para além de que pouco se conhecia realmente sobre as especificidades geográficas e humanas do vasto território africano. “Quando marcavam os limites dos seus novos territórios, os negociadores europeus, frequentemente recorreram ao desenho de linhas retas no mapa, tomando pouca ou nenhuma atenção à miríade de monarquias tradicionais, chefaturas e outras sociedades que existiam no terreno” (Meredith 1997, 1), o que resultou numa divisão aleatória do território segundo critérios frequentemente negociais.

A França reivindicou, na África Ocidental, uma vasta região que ia desde o litoral mediterrânico, abrangia quase todo o deserto do Saara¹² e ia quase até ao Golfo da Guiné. Nesta grande área iriam surgir novas entidades, juntando regiões e povos do deserto com os da savana, com línguas, religiões e culturas diferentes, como é o caso do Mali, do Níger do Chade e do Sudão. Na região costeira do Golfo da Guiné, seis países europeus reivindicaram possessões (Portugal, Reino Unido, Espanha, França, Bélgica e Alemanha). Algumas sociedades foram separadas entre entidades distintas, como é o caso do Bakongos, divididos entre o Congo francês, o Congo belga e Angola. Noutros casos,

¹² Com exceção de uma estreita tira costeira em frente às Canárias, reivindicado pela Espanha.

alguns reinos foram integrados em entidades coloniais maiores, como é o caso dos Assante da Costa do Ouro (Gana).

O caso mais marcante é o da Nigéria, reivindicado pelos ingleses, e que passou a incorporar mais de 250 grupos étnico-linguísticos. Este país situado geograficamente no centro do Golfo da Guiné e que partilha a maioria dos traços peculiares dos países do Golfo, considera-se ser significativamente representativo para constituir o “caso de estudo” desta dissertação que desenvolveremos no terceiro capítulo. A que acresce o facto de a Nigéria ser o principal país na questão da pirataria na região.

Quando a “corrida à África” terminou, cerca de 1000 entidades sociais tinham sido “amalgamadas” em quarenta colónias ou protetorados (Meredith 1997, 2). Na prática, este processo de ocupação partiu dos enclaves e possessões costeiras e foi penetrando cada vez mais para o interior com episódios de resistência variada, indo desde relações de cooperação até violentas e prolongadas resistências em algumas zonas, como no Senegal, na costa do Marfim ou dos Ibos na Nigéria cuja resistência durou até Primeira Guerra Mundial. Noutras áreas a penetração foi menos resistida, no qual se destaca o caso do Califado de Sokoto existente no norte da Nigéria, e com quem as forças britânicas negociaram a participação no sistema colonial, integrando as suas instituições locais nas estruturas coloniais, o que permitiu manter uma certa individualidade e autonomia local. O interessante é que este traço distintivo perdurou no tempo e mantem-se hoje na clara separação entre o Norte da Nigéria, islamizado e a região sul, católica, onde o acesso europeu foi mais fácil e a influência mais profunda. As colónias alemãs da Togolândia e dos Camarões foram divididas, após a Primeira Guerra Mundial, entre os franceses e ingleses.

A “corrida à África” dá-se num contexto de profunda desigualdade de capacidades em relação aos africanos. Fruto do desenvolvimento científico e tecnológico, e do

crescimento exponencial trazido pela Revolução Industrial, os europeus dispunham de recursos financeiros, materiais e militares, incomparavelmente superiores (Boahen 2010, 30). Progressivamente, as colónias desenvolveram-se e a pacificação foi sendo instaurada. “As linhas de caminho-de-ferro serpenteando para o interior a partir da costa alcançaram o lago Vitória em 1901, Katanga em 1910, Kano no Nordeste da Nigéria em 1912 e o lago Tanganica em 1910. Novos padrões de atividade económica foram estabelecidos. As colónias africanas tornaram-se importantes exportadoras de minerais e de produtos agrícolas, tais como, o amendoim, o óleo de palma, o café, o cacau e o sisal. Por volta de 1911 a Costa do Ouro (Gana) tinha-se tornado no maior exportador de cacau do mundo” (Meredith 1997, 7).

Sobretudo através do esforço dos missionários cristãos, a literacia e a educação primária foram sendo lentamente introduzidas em África, a Sul do Saara. Por volta de 1910, cerca de 16.000 missionários europeus permaneciam nessa área (Meredith 1997, 7). Com o apoio dos governos foram estabelecidas escolas secundárias que iriam constituir as fontes de formação das novas elites africanas.

1.4. As Independências e as Instituições Internacionais Africanas

Com a pacificação progressivamente obtida, são construídas novas estradas e vias férreas, novos centros urbanos e estruturas industriais. A produção agrícola industrializou-se com o aumento da produção do café e algodão. Por altura da Segunda Guerra Mundial a produção de cobre, estanho e outros minerais aumentou ainda mais. O envolvimento na guerra foi intenso, indo desde a mobilização de cerca de meio milhão de africanos para o esforço da guerra em todo o mundo, até aos intensos combates travados em várias zonas nomeadamente na costa norte de África, ou à constituição e uso de bases importantes como as de Freetown e Acra na zona do Golfo.

O final da guerra deixou a Europa profundamente desgastada, dividida e em perda de influência acelerada. A competição pela ascendência entre os superpoderes da Guerra Fria, nomeadamente em África, abre espaço ao esforço de emancipação dos nacionalistas que vinham desde o final da Primeira Guerra Mundial. A Carta do Atlântico firmada entre Roosevelt e Churchill, em 1941, “apoiando o direito de todos os povos a escolher o seu próprio governo” (Meredith 1997, 8), foi tomada como um encorajamento para a obtenção dos direitos políticos e afirmação da autodeterminação das colónias africanas. A Organização das Nações Unidas (ONU), recém-criada, passou a dar eco mundial aos movimentos emancipacionistas. Seguem-se as independências africanas.

A África continua, porém, a ser um continente envolvido em complexos problemas. Alguns deles são naturalmente resultado de uma estrutura estatal definida frequentemente de forma circunstancial pelos europeus; ou de um desenvolvimento económico, educacional e cultural em boa parte dependente de interesses ou apoios externos; ou ainda como resultado da subordinação colonial. No entanto, as independências muitas vezes conquistadas pela violência não foram seguidas de pacificação interna. Pelo contrário, os conflitos civis agravaram-se em muitos países e a violência parece congénita em várias regiões de África.

Passado este meio século, muitos se voltam para as questões internas e da governação. Nelson Mandela, discursando na Cimeira da Organização da Unidade Africana (OUA) em 1994, chama a atenção para essa questão: “Nós devemos ser honestos sobre o assunto de que há algo de errado na forma como nos governamos, deve dizer-se que a culpa não está nas estrelas, mas em nós mesmos que somos malgovernados” (citado por Meredith 1997, 675).

Em 2000, por exemplo, existiam mais de dez conflitos ativos em África. Um quinto de todos os africanos viviam em países desgastados pela guerra, onde cerca de 12

milhões estavam classificados como refugiados, ou seja, 40% da população total” (Meredith 1997, 676).

Cinquenta anos após as independências, a situação no continente apresenta carências notáveis. “A maior parte dos países africanos têm um rendimento per capita mais baixo hoje do que tinham em 1980 e em certos casos do que tinham em 1960. Metade dos 880 milhões das pessoas vivem com menos de 1 USD por dia. A produção total não é superior a 420 bilhões de USD, o que representa 1,3% do PIB mundial, menos do que um país como o México” (Meredith 1997, 682).

Ligado ao conceito da renovação, existia o plano para reformular a OUA que tendo estado primordialmente voltada para o combate ao colonialismo e apoio às independências, mantinha uma postura de não interferência nos assuntos internos dos Estados apesar dos casos dramáticos de abusos internos cometidos.

Em julho de 2002, nasce a União Africana (UA). Ao contrário da OUA, à União Africana foi dado o direito de intervir, mesmo sem o consentimento de um Estado membro, para “restaurar a paz e a estabilidade”; para evitar a guerra, o genocídio, e os crimes contra a humanidade; e para responder às “sérias ameaças à ordem legítima” (Meredith 1997, 680).

Novas instituições foram concebidas para garantir a capacidade política e funcional necessária, envolvendo um Parlamento pan-Africano, um Tribunal de Justiça, um Banco Central Africano e, sobretudo um Conselho de Paz e Segurança. A este órgão foi atribuída a competência e estrutura necessária para acionar forças conjuntas africanas e não-africanas em operações de paz, o que representa uma inovação de inegável valor, nomeadamente no quadro do combate à pirataria do Golfo da Guiné. A que se pode acrescentar a articulação entre a UA e as organizações regionais africanas de que mencionámos anteriormente, como a CEEAO e a CEEAC que delimitam a região do

Golfo da Guiné, objeto desta dissertação.

Certamente as questões do foro interno dos Estados e da boa governação em geral, tal como expressas por Nelson Mandela, são indispensáveis. Tal como são necessárias ações e medidas a nível regional através das várias organizações existentes, bem como da União Africana.

No entanto, julgamos que os problemas africanos não se podem resolver apenas no contexto de África. Vejamos o caso da agricultura em que estão envolvidos cerca de 50% da população da África Subsaariana.

Para proteger os seus próprios produtos, os países desenvolvidos estabeleceram um sistema de subsídios e de barreiras tarifárias que têm tido um efeito perverso nos produtos africanos. “O valor total dos seus subsídios [dos países industrializados] à agricultura atinge o valor de 1 bilião de USD por dia - 370 biliões de USD por ano – uma importância superior ao PIB de toda a África Subsaariana” (Meredith 1997, 684). O que torna produtos de elevada qualidade, como o algodão, que a África Ocidental produz, invendáveis em termos internacionais por não poderem competir com os produtos dos países desenvolvidos, que são significativamente subsidiados.

A resolução de muitas questões africanas passa, inevitavelmente, pelo envolvimento e apoio dos países e organizações externas a África.

1.4.1. Alguns Dados de Base

Para concluir, é importante analisar alguns dados de base sobre a região do Golfo que, de certo modo, representam o resultado final da sua evolução histórica e cujo impacto tenderá a constituir uma condicionante profunda no equacionar das soluções futuras. Parece-nos assim necessário salientar três tipos de dados: a demografia, o índice do desenvolvimento humano e a situação conflitual.

Desde logo a demografia da região do Golfo, expressa no Anexo A. Esta é uma região em que todos os 18 países litorais, com exceção de três (Cabo Verde, Gana e Gabão) têm uma população muito jovem e em crescimento rápido, e onde mais de 40% da população tem menos de 14 anos. Verifica-se também que todos os países irão praticamente duplicar a sua população nos próximos 40 anos, com exceções pouco significativas, como é o caso de Cabo Verde, Serra Leoa, Gabão ou São Tomé. O que representa um grande desafio, julgamos mesmo determinante, que não pode ser ultrapassado regionalmente pela imigração, pois os países vizinhos, com problemas semelhantes, não dispõem de capacidade de absorção significativa. Além disto, a própria África no geral irá mais que duplicar a sua população entre 2000 e 2050, o que corresponderá a um aumento de cerca de mais 1 bilião de pessoas. Em contrapartida, e no mesmo período, a Europa poderá perder cerca de 100 milhões de habitantes (NU 2004, 27). Estes valores dão-nos uma primeira leitura do interesse da Europa em ajudar a resolver, no local, as questões do desenvolvimento e governação, que podem vir a resultar num impacto posterior descontrolado e eventualmente de maior complexidade.

Se ponderarmos agora o Índice do Desenvolvimento Humano de 2015 das Nações Unidas, cujos dados disponíveis referentes à região foram compilados no Anexo B, verificamos que todos os países da região se situam muito abaixo da parte média inferior dos 188 países analisados pela ONU. O melhor classificado - o Gabão - está situado apenas em 111º lugar. Apenas cinco países são considerados de desenvolvimento médio (Cabo Verde, Gabão, Guiné Equatorial, República do Congo e São Tomé) todos os restantes pertencem aos países de mais baixo desenvolvimento humano. E, mais significativo, no desenvolvimento de longo prazo entre 1990 e 2014, não acompanharam no geral a evolução quer dos países de desenvolvimento baixo (que foi de 1,32% de aumento), quer dos países da África Subsariana (que foi de 1,08%). Com os dados

contidos no relatório, apenas cresceram mais rapidamente do que a região em que estão inseridos, o Benim, a Serra Leoa, o Mali, o Ruanda e o Burundi.

E finalmente a situação conflitual. De notar que numa visão um pouco mais alargada, praticamente todos os países da região passaram por situações conflituais, já depois das independências; e que existem atualmente em curso conflitos que se iniciaram há mais de 40 anos e que não tem sido possível extinguir, como é o caso do conflito do Togo desde 1963, do Gabão e da Guiné que vem desde 1970, ou de Angola (FLEC) desde 1974.

Em 2015 existiam nove situações de crises violentas, cinco situações de guerra limitada (Mali, Burundi, República Democrática do Congo e Uganda) e duas situações de guerra na República do Centro Africano e na Nigéria.

As Nações Unidas têm vindo a alertar para o ciclo degenerativo de violência-pobreza-subdesenvolvimento. E embora este não seja o tema da presente dissertação, importa fazer uma chamada de atenção, pois este é o cenário mais desejável para os extremismos se implantarem, como de resto temos vindo a ver com o caso da Al-Qaeda, ou do Boko Haram e a proliferação do crime organizado no GdG, ou o crescimento da pirataria na Nigéria.

1.5. Conclusões

A região do GdG é provavelmente a mais complexa de África do ponto de vista geográfico, cultural e histórico. Abrange uma diversidade significativa de regiões que vão desde o deserto na periferia do Saara, às estepes e savanas tropicais, até às florestas húmidas que rodeiam o Atlântico e se concentram na região central do continente. Uma região que assistiu ao longo do tempo à fixação de povos com formas de vida diferentes, culturas específicas e comportamentos muito próprios. E onde a proximidade do mar acrescentou uma nova matriz provinda de contactos externos e diferentes modos de vida.

Numa apreciação geral, podemos referir mesmo que o principal recurso desta região - o ouro - levou à relevância histórica do GdG e marcou profundamente as relações dos povos que o produziam, com os que o podiam comercializar por se localizarem na área de partida para o mundo - o deserto - e com os que o transportavam para os locais de consumo na Europa ou no médio Oriente. Teceu-se assim uma rede complexa de relações, procedimentos e conhecimentos que representavam poder e controlo. E o facto é que as rotas do deserto se mantêm e continuam hoje a ser usadas, por boas e más razões, nomeadamente para finalidades criminais (tráfegos, terrorismo).

Será provavelmente por isso que se estabeleceram poderosos reinos na periferia do deserto, que funcionaram como polos de atração e de comando sobre vastas regiões periféricas. Assim, suscitaram a cobiça e o envolvimento de outros que procuravam controlar ou dominar a produção do ouro, a fonte de riqueza, nomeadamente os Almorávidas, ou o reino de Marrocos. Na região implantaram-se desde longa data visões radicais do islão pelo que o grupo do Boko Haram e outros não são uma novidade histórica.

Por outro lado, a procura pela via marítima levou à chegada na região de portugueses, ingleses, franceses, espanhóis e alemães, trazendo uma nova diversidade de culturas, religiões e novos interesses com frequência antagónicos e concorrentes.

Segue-se a “corrida à África”, a partilha do continente, a ocupação de territórios por potências europeias e a constituição de protetorados, colónias ou Estados que tiveram mais em consideração os interesses de quem chegava do que as realidades existentes. A escravatura deixou também uma marca profunda, nomeadamente na região do GdG, a mais povoada de África, que ainda perdura no ideário universal. Dá-se o desbravar do interior, a implantação de novos modos de produção, a procura de artigos e recursos naturais e a inserção da África no contexto da industrialização em curso. Até que as

guerras intereuropeias e o esforço de autonomização dos povos e elites culminaram nos processos de independência, que resultam nos cerca de cinquenta países africanos de hoje.

A região do Golfo sofre hoje de vários problemas onde se juntam as resultantes da sua especificidade histórica e, da sua invasão por diversos colonizadores com métodos e processos diferentes.

Em síntese, julgamos poder referir que esta abordagem histórica permitiu-nos, numa conclusão inicial, entender que apenas uma visão alargada, abrangente e naturalmente integrada a nível estatal, regional e internacional, se pode ultrapassar alguns dos sérios problemas com que a África se confronta, como parece ser o caso da pirataria no Golfo da Guiné.

Capítulo 2. A Pirataria. Uma Análise Global

Cerca de 71% da superfície da terra está coberta por água o que torna o mar e as águas interiores indispensáveis à regularização do clima, à obtenção de recursos, à circulação, enfim à vida. Boa parte das comunidades humanas fixaram-se nas regiões litorais e não é por acaso que os grandes centros populacionais surgiram e prosperaram junto dos oceanos e rios (Kraska 2011, 2-3). De facto, a importância do mar projeta-se na história humana, e todos os acontecimentos sociais têm um natural reflexo neste ambiente.

Tal como o crime em terra, a abordagem dos navios para roubar a carga ou a tripulação é também conhecida desde sempre, supondo-se mesmo que a primeira lei contra a pirataria tenha sido incluída no Código de Hamurabi, há cerca de 3750 anos (Guedes 2014, 3).

Ao contrário dos dias de hoje, na antiguidade o termo pirataria era bastante abrangente. Para além de incluir qualquer ato de violência ou roubo cometidos no mar, o

conceito estendia-se às ações vindas do mar contra as populações costeiras e mesmo às comunidades litorais que de forma deliberada, ou por autodefesa, davam asilo e forneciam alimentos aos piratas, ou simplesmente negociavam bens comerciais com eles.

Ao longo do tempo verificou-se mesmo que esta atividade foi também usada por Estados e entidades particulares para combater os seus adversários. Ou seja, a pirataria foi usada como um meio não só para limitar as capacidades militares adversas, mas igualmente para obter bens valiosos, mercadorias e escravos, afetando assim a capacidade das potências rivais (Kraska 2011, 10). Esta atividade atingiu o apogeu em meados do século XVI, quando a maioria das potências europeias competiam por possessões coloniais, altura em que os Estados usavam os corsários, que não eram mais do que piratas a quem concediam uma Carta de Corso ou de Marca (Guedes 2014, 1) para limitar os movimentos das potências rivais e reduzir as vantagens do seu comércio marítimo, sendo o pagamento uma parte da carga da embarcação assaltada. No fundo, o uso dos corsários constituiu uma forma de economizar na força naval, tendo-se esta atividade mantido por largos séculos e vindo a ser oficialmente abolido na Europa apenas em 1856 com a Declaração de Paris, após a guerra na Crimeia (Guedes, 2014, 1). Na verdade, apesar de não se poderem confundir piratas com corsários, o facto é que o uso “legitimado” daqueles em tempo de guerra, condicionou seguramente a sua extinção ou controlo em tempo de paz. (Fish 2014, 4)

2.1. A Evolução da Pirataria

Para melhor enquadrar este fenómeno julgamos útil analisar, sucintamente, os seus traços históricos mais permanentes, na busca de elementos que nos permitam entender melhor o presente. E desde logo notar que tendo ocorrido em múltiplas regiões do globo, a pirataria fez-se sentir de forma mais frequente em quatro regiões: nas águas do

Mediterrâneo, nas Caraíbas, no Sudeste Asiático e de África (Guedes 2014, 3).

Numa perspetiva alargada, poderemos ainda identificar três períodos distintos (Guedes 2014, 3). O período inicial até ao século XIV, onde a pirataria ocorreu nas regiões em que o comércio marítimo se iniciou e prosperou, e em que predominou no Mediterrâneo. Entre os séculos XV e XIX, quando o mundo se tornou “inteiro” no dizer de Pessoa, com a abertura dos mares à circulação, no período pós Gâmico, em que, tal como a vida, também a pirataria se alargou a todos os mares, mas predominando, no Atlântico com uma zona de refúgio famosa nas Caraíbas; no Sudeste Asiático, em especial na região do Estreito de Malaca com refúgio na miríade de ilhas da região que as obras de Emilio Salgari tão bem descreveram; e no Mediterrâneo, onde boa parte da circulação mundial confluía.

Podemos mesmo referir, que o auge da pirataria se dá entre 1650 e 1730, e tem como padrão uma circulação alargada a todos os mares, com navios cada vez mais carregados e em consequência mais lentos. A que podemos acrescentar a carência de normas internacionais e de policiamento marítimo, as rivalidades entre potências europeias e o consequente uso de corsários, bem como as múltiplas áreas de escape - ilhas e ilhotas - praticamente inexpugnáveis, nas zonas em que a pirataria prosperou.

E por último, o período desde o século XX até á atualidade, que descreveremos com mais pormenor adiante, nomeadamente a ascendência da pirataria no pós-queda do Muro de Berlim, e perante a intensificação das trocas comerciais que a aceleração da globalização impulsionou, mas que simultaneamente se verificou uma redução significativa da presença militar no mar perante a expectativa de que os “peace dividends” permitissem reorientar as verbas disponíveis para as atividades económicas. Quadro este em que se insere a pirataria no Golfo da Guiné.

2.1.1. Na Europa

Ao longo da costa mediterrânea a pirataria foi uma atividade frequentemente presente e que afetou de forma significativa as suas comunidades. Segundo James Kraska, a pirataria começou no segundo milénio a.C. na civilização Minoica - Micénica. Sob o domínio da civilização Minoica, Creta viveu uma fase de desenvolvimento resultante principalmente da expansão do comércio marítimo regional, tornando-se rica, nomeadamente através da pirataria, considerada como forma de comércio legítimo. Por volta de 1400 a.C. a civilização Minoica foi destruída pelos habitantes do continente grego, os micénicos.

Após 1200 a.C. os micénicos dominaram a economia e cultura de todos os povos do Mediterrâneo Oriental sendo uma das suas grandes conquistas a ilha de Creta. Na obra *Odisseia*, segundo Homero, a ilha de Creta seria o centro da pirataria. Foi a partir de Creta, no século V a.C. que a cidade-estado de Atenas com a sua supremacia naval iniciou um plano contra a pirataria. Apenas no século II a.C. a pirataria foi totalmente extinta pela cidade-estado de Rodes. (Kraska 2011, 11)

A detenção em 78 a.C. de Júlio Cesar pelos piratas que infestavam o Mediterrâneo e condicionavam a circulação e o comércio, marcou o envolvimento de Roma na luta contra a pirataria, que se prolongou ao longo dos séculos I e II com ações em todo o Mediterrâneo, e que terminou com uma poderosa campanha naval contra a costa da Cilícia (hoje território litoral da Turquia) e com ações em terra, para desarticular a sua poderosa estrutura de portos, faróis e fortificações que os piratas foram construindo (Guedes 2014, 4).

Até então o mar era um espaço “sem governo”, e em consequência um ambiente propício ao crime em geral e à pirataria. Segundo algumas escrituras da época, o Império Romano elaborou uma lei restrita para punir a pirataria. No entanto, a grande figura das

campanhas destinadas ao combate da pirataria no mar Mediterrâneo, em 67 a.C. foi o general Pompeu, o Grande. Foi ele o responsável pela eliminação dos principais núcleos de piratas ao longo da costa da Cilícia, região estrategicamente importante para Roma, pois era de onde provinham os cereais para o Império. Desta forma, garantiu a segurança das principais rotas comerciais entre a Europa e o Médio Oriente e África. (Kraska 2011, 12)

Devido ao aumento do patrulhamento naval romano foi possível eliminar a ameaça da pirataria e manter em segurança no Mediterrâneo até à queda do império no Ocidente. Porém, com a queda do Império Romano uma nova ameaça de pirataria surgiria do Norte materializada pelos Vikings. Aquando do final da Era Romana, os Vikings, eram conhecidos como exploradores, comerciantes e também como piratas nórdicos. Grupos de corsários, originários da Suécia, Dinamarca e Noruega, começaram a invadir, explorar e colonizar regiões por toda a Europa e ilhas no Atlântico Norte, tendo mesmo alcançado o Mediterrâneo. No contexto do final do século IX, as experiências dos Vikings com as suas conquistas militares mostram de forma clara como a pirataria era utilizada como método de guerra. (kraska 2011, 16)

Vive-se então uma certa acalmia na pirataria até que os piratas Berberes voltam a transformar o mediterrâneo num local de circulação perigosa.

Desde o século XV até meados do século XIX, os piratas da chamada costa da Berbéria, ou seja, da região litoral do norte de África, conduziram vários ataques no Mediterrâneo Ocidental e no Oceano Atlântico. Os seus ataques eram direcionados principalmente aos povos cristãos da bacia do Mediterrâneo, mas também a navios vindos da Ásia, África e da América. Os piratas da Berbéria tornaram-se especialmente conhecidos pelas suas atividades económicas que se baseavam no comércio de escravos no Norte de África, na Turquia e no mundo muçulmano. Duas condições tornaram esta

ação tão significativa. Por um lado, o aumento de oportunidades decorrentes da circulação mais frequente de naus carregadas provenientes da Índia e do Extremo Oriente, que passaram a fazer a rota do Cabo. E por outro lado, o facto de estarem inseridos num espaço muçulmano, sendo apoiados e controlados pelo Império Otomano (Guedes 2014, 5). Após o auge da pirataria da Berbéria no século XVII, a sua erradicação aconteceu na primeira metade do século XIX com a decadência do império Otomano e a dominação colonial europeia no Norte de África, e com a intervenção dos Estados Unidos da América durante as conhecidas Guerras da Berbéria. (Kraska 2011, 20-27)

2.1.2. Na Ásia

A pirataria tem sido uma atividade prevalecente no extremo Oriente. Ao contrário do que acontecia no Ocidente, a pirataria na Ásia não era praticada como um método de guerra, mas sim associada a grupos criminosos e atividades ilícitas (Kraska 2011, 16). Por norma, os piratas surgiam de comunidades costeiras de pescadores atingidas pela pobreza e pelo desemprego. Procuravam essencialmente ouro, prata e escravos ou produtos com algum valor, como o arroz. Os piratas Japoneses, por exemplo, desde o século XIII até ao seu declínio no século XVI, eram conhecidos por raptarem, assassinares e assaltarem cidades costeiras. Os “Wokous”, como eram conhecidos, realizavam grandes incursões em toda a Ásia, nomeadamente, na península da Coreia e no Mar Amarelo, na China. (Kraska 2011, 17)

O auge da pirataria na Ásia remete para o século XVII, aquando da abertura da China ao comércio internacional. A despreocupação do Império do Meio e a falta de recursos orientados para a segurança marítima, permitiu o crescimento e desenvolvimento da pirataria que teve um significativo impacto na região até ao século XIX. Com a morte, em 1844, da pirata mais poderosa e influente da China, Zheng Yi São, inicia-se o declínio

da pirataria chinesa. (Kraska 2011, 19)

2.1.3. No Atlântico

A colonização do continente americano levou a pirataria a centrar-se principalmente no Atlântico, onde os navios vindos da América eram frequentemente atacados. Este período ficou conhecido como a “Época de Ouro da Pirataria”.

As descobertas das coroas espanhola e portuguesa tornaram as Caraíbas, no início do século XVI, num centro de trocas comerciais entre as suas colónias e as metrópoles, tornando-se assim no principal foco de ataques. O desenvolvimento das colónias que consequentemente resultou no aumento do comércio marítimo, levou alguns países como a França, a Holanda e a Inglaterra a quererem apoderar-se dos vários produtos comercializados pelos outros países, como o ouro, a prata e as especiarias. Foi neste contexto que nasceram os chamados “privateers”¹³, navegadores particulares autorizados pelos monarcas a fazerem uso da força para assaltarem e roubarem os navios de transporte. As Caraíbas tornaram-se assim verdadeiros paraísos para a pirataria, aproveitando a incapacidade dos Estados de providenciar segurança ao tráfego marítimo. O declínio dos ataques deu-se somente após a assinatura do Tratado de Utrecht, em 1714, no qual se estipulou e endossou o respeito pela liberdade de comércio e o combate à pirataria. (Guedes 2014, 6; Kraska 2011, 27-31)

2.2. A Pirataria Moderna

A pirataria tem sido um problema histórico, no entanto está longe de ser uma prática

¹³ Na língua inglesa a atividade denomina-se de “privateering”, da qual não existe tradução formal para o português, mas que podemos assimilar a Corso.

obsoleta. Embora a pirataria moderna seja semelhante aos eventos ocorridos no passado no que se refere ao seu padrão geográfico de ocorrência, a sua complexidade, impacto e consequências são diferentes. Motivada e protegida pelos Estados no passado, a pirataria tornou-se lentamente uma prática com fins privados e, segundo alguns autores, com fortes conexões ao crime organizado e também ao terrorismo (Caninas 2009, 102). A motivação que a conduz é idêntica à dos seus antecessores históricos, isto é, centrada sobretudo em fatores económicos. Se outrora a pirataria servia como ferramenta das nações para expandir o seu controlo ao mar, a pirataria moderna tem um efeito adverso no poder do Estado, contribuindo para o enfraquecimento do seu controlo e consequentemente a perda da sua soberania.

A pirataria é um crime antigo que sempre acompanhou o desenvolvimento do comércio, e o aumento da circulação, principalmente durante a chamada “Época de Ouro da pirataria”, período característico pelas grandes riquezas coloniais que circulavam nos oceanos. Contudo, o processo de descolonização marcou o início do declínio dessa fase. Ao longo da Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria, o aumento do patrulhamento dos oceanos contribuiu para a supressão da pirataria em quase todo o mundo, exceto no Sudeste Asiático, região onde nunca esteve completamente extinta. (Venancio 2012, 138) O século XX ficou marcado pela baixa incidência de ataques, porém nas últimas décadas temos assistido ao crescimento do fenómeno da pirataria, consequência de dois acontecimentos marcantes que para além de contribuírem para a escalada crescente do número de ataques, moldaram a pirataria moderna, nomeadamente, a globalização e o fim da Guerra Fria.

Em primeira instância a intensificação da economia global provocada pela globalização, conduziu ao incremento do comércio marítimo, potenciando assim o aumento do número de possíveis alvos para a pirataria. No entanto, apesar do

desenvolvimento económico ter sido benéfico para muitos, também resultou num fosso cada vez maior entre as sociedades, tornando a pirataria numa fonte alternativa de rendimento. Outro fator que levou ao ressurgimento da pirataria moderna prende-se com o fim da Guerra Fria, que resultou no decréscimo de interesses das superpotências em várias partes do mundo, o que conseqüentemente levou à diminuição da presença de forças navais. Este período assistiu também a notáveis avanços tecnológicos permitindo assim o acesso a armamento moderno e a tecnologias avançadas de comunicação, aumentando o alcance e a probabilidade de sucesso dos seus ataques. (Liss 2003, 57-58)

A pirataria desde o século XX até atualidade fica assim marcada por uma mudança de um estado de quase estagnação para o reaparecimento avassalador a partir década de 1990, representando uma forte ameaça à segurança no mar, à circulação e à salvaguarda do comércio internacional. A pirataria tornou-se, pois, num problema complexo que envolve não só diversas regiões, como também uma diversidade de atores e diferentes práticas, sendo o reflexo de vários problemas sociais, políticos e económicos.

Atualmente, as águas no Sudeste Asiático, bem as da Somália e da Nigéria são as mais afetadas. Apesar de a pirataria estar historicamente mais concentrada na Ásia, o número de ataques em África entre 2007 e 2012 superou largamente os ocorridos no continente asiático. Nos últimos anos, o impacto das medidas adotadas e as ações de patrulhamento desenvolvidas, nomeadamente na Somália levaram ao decréscimo da pirataria em África enquanto na Ásia se assiste a um progressivo aumento.

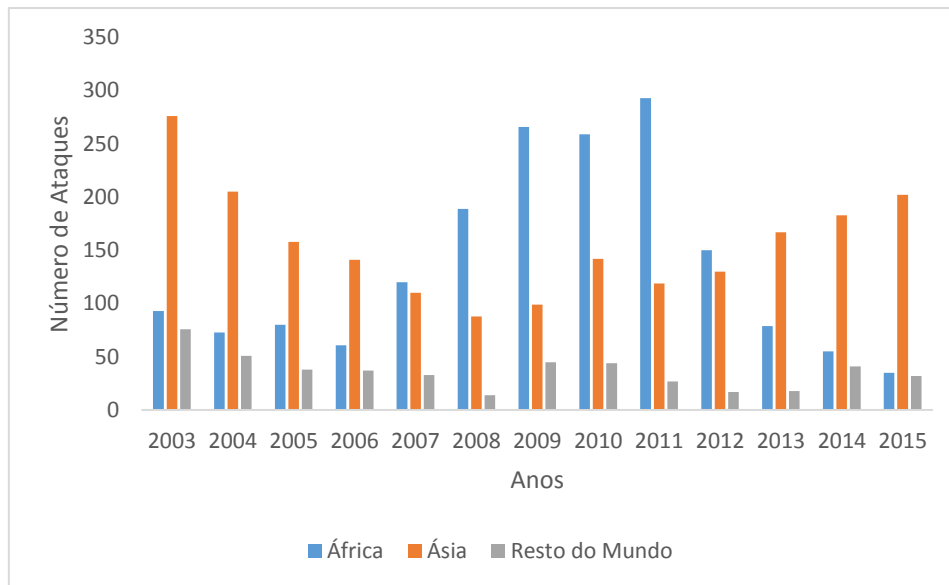


Gráfico 1 - Pirataria Global entre 2003-2015¹⁴

Fonte: Adaptado do ICC-IMB 2009, 2014, 2016

2.2.1. Fatores da Pirataria Moderna

É importante perceber as razões que levam ao aumento da pirataria. No entanto, a complexidade dos fatores que a engendra não permite a existência de um modelo único e universal. Martin Murphy (2008, 28) sugere, todavia, sete fatores que considera fundamentais: (1) oportunidades legais e jurisdicionais, (2) geografia favorável, (3) conflito e desordem, (4) segurança inadequada, (5) ambiente político permissivo, (6) aceitação cultural, (7) promessa de uma recompensa. Todavia, o aparecimento da pirataria nem sempre requer a presença destes sete fatores.

A legislação inaplicável ou desatualizada é um problema transversal a muitos países ligados ao mar. Os problemas na legislação internacional e as limitações nas leis nacionais têm-se recentemente revelado como um dos fatores que mais contribuem para

¹⁴ A Ásia inclui o Sudeste Asiático, Extremo Oriente e Subcontinente Indiano.

o risco da pirataria.¹⁵ É evidente que a pirataria moderna está concentrada maioritariamente em áreas geográficas com determinadas peculiaridades, como as que decorrem em áreas com a circulação em mares estreitos, locais de navegação perigosa ou de passagem obrigatória e, em baías e arquipélagos, pois é onde as embarcações são forçadas a navegar mais devagar, ou perto da costa, o que as torna um alvo ideal. Assim, a geografia específica destas áreas leva a uma maior concentração de embarcações do que em alto mar, o que oferece uma quantidade maior de alvos e, portanto, mais oportunidades.

Porém, as embarcações atracadas nos portos ou ancoradas, nomeadamente em regiões instáveis e não seguras, também são alvos procurados. A pirataria é muitas vezes um sintoma dos conflitos que prosperam em certas regiões e levam a um ambiente de instabilidade, insegurança e desgaste que limita as capacidades das autoridades governamentais.

A insuficiente capacidade de proteção marítima é um dos grandes problemas dos Estados costeiros, uma vez que a maior parte não tem capacidade para assegurar adequados níveis de segurança das áreas marítimas costeiras. Para garantir a segurança marítima é fundamental um apropriado número de embarcações com equipamento especializado (radares e sistemas de comunicação), bem como tripulações treinadas e um sistema de apoio geral que recolha e difunda a informação relevante. A falta de meios técnicos, aliado à vasta área marítima que necessita de ser patrulhada, permite que os piratas operem mais livremente.

O ambiente político permissivo constitui também um fator importante. Isto é, governos incapazes de aplicar a lei e disponibilizar recursos para o combate à pirataria,

¹⁵ As lacunas presentes na legislação internacional serão abordadas em detalhe no quarto capítulo.

ou envolvidos em situações de instabilidade, constituem ou geram ambientes permissivos para o crime no mar e naturalmente em terra. Esta dispersão de esforços pode também estar associada à corrupção, dada a importância das verbas envolvidas frequentemente na pirataria moderna. A aceitação cultural também é outro fator a considerar, segundo o autor, é mais provável ocorrerem atos de pirataria em áreas que têm tradição marítima, isto é, em regiões com padrões de comércio estabelecido e em que a pirataria é não só conhecida, mas eventualmente aceite como forma de vida. Por último, Murphy considera ainda que um dos fatores que promove a pirataria é a possibilidade de uma recompensa monetária. Em regiões economicamente abatidas, onde a pobreza prevalece, sem alternativas nem esperança, as pessoas recorrem à pirataria como forma de sobrevivência.

Todavia importa mencionar que o autor adverte para o facto de que nem sempre todos estes fatores estão presentes em igual grau, e que, estando frequentemente interligados, podem mesmo ser o resultado do efeito de uns nos outros. (Murphy 2008, 29-43)

2.2.2. No Sudeste Asiático

A região do Sudeste asiático tem sido ao longo dos séculos uma das áreas com maior incidência de ataques marítimos. O aumento da pirataria na região durante a década de 1980 levou à criação, em 1992, do “IMB’s Regional Piracy Reporting Centre”¹⁶ em Kuala Lumpur. (Iiss 2003, 55) No entanto, a problemática agravou-se principalmente devido à crise financeira asiática em 1997. A deterioração económica na região, principalmente na Indonésia e na Malásia, forçou os habitantes das áreas litorais a usar a

¹⁶ Inicialmente, o centro apenas registava incidentes de pirataria marítima em certas zonas do continente asiático, mais tarde alterou o nome para “IMB Piracy Reporting Centre” (PRC) começando a registar ataques em todo o mundo.

pirataria como forma de rendimento. (Raymond 2009, 32)

No final do século XX, mais de metade dos ataques de pirataria mundial ocorreram nesta região. As águas da Indonésia, Malásia, Singapura e Filipinas foram as áreas predominantes das ocorrências (Warren 2001, 12), pois são zonas de passagem e de grandes fluxos comerciais.

Murphy descreve o Sudeste Asiático como o “ambiente ideal para pirataria.” Segundo o autor, o facto de a região registar o maior número de ataques em relação a qualquer outra região reside no facto de os “piratas poderem escapar facilmente entre os labirintos de ilhas, recifes (...) e poderem esconder-se nos riachos, pequenos rios e, entre os milhares de outras pequenas embarcações que navegam entre as ilhas”, por exemplo, aproximadamente 80.000 pessoas e 10.000 embarcações de pesca atravessam o Estreito de Malaca diariamente. (Murphy 2007a, 25-26)

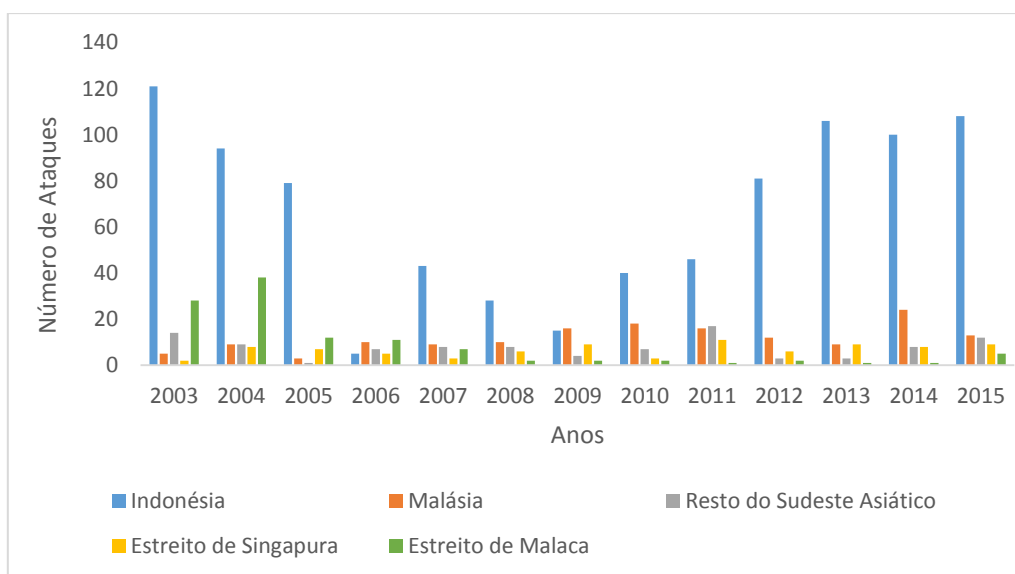


Gráfico 2 - Ataques de Pirataria no Sudeste Asiático entre 2003-2015

Fonte: Adaptado do ICC-IMB 2009, 2014, 2016

As águas da Indonésia são reconhecidas como uma das regiões com maior incidência de pirataria dado à sua composição geográfica com mais de 17.000 ilhas inseridas numa área de 1.9 milhões de quilómetros quadrados. No entanto, a maioria dos ataques são principalmente pequenos roubos, praticados por pescadores para complementar os seus fracos rendimentos. (Liss 2014, 5) A maior parte dos incidentes reportados ocorrem nas águas territoriais e nos portos. Contudo, o aumento do número de incidentes levou o IMB a trabalhar em conjunto com a polícia marítima da indonésia de forma a aumentar e melhorar a segurança marítima nesta área de alto risco. (ICC-IMB 2014, 24)

Por outro lado, a situação nos Estreitos de Malaca e Singapura destaca-se por um problema diferente, sendo uma zona praticamente incontornável para a navegação entre o Índico e o Pacífico.

Os Estreitos de Malaca e Singapura fazem parte das principais rotas comerciais do mundo, cerca de um terço do comércio mundial passa por esta região que faz a ligação entre a Europa, o Médio Oriente e a Índia até ao Pacífico e à Ásia (Burnett 2002, 11). Com cerca 500 milhas de comprimento e uma largura que altera entre onze a duzentas milhas é o estreito mais longo do mundo e a principal via marítima que liga o Oceano Índico ao Mar da China (Warren 2001, 19) e por isso uma das vias mais movimentadas do mundo onde passam anualmente cerca de 60.000 embarcações. (Liss 2014, 4-6) Composta por várias zonas estreitas, a sua navegação tem que ser feita a baixa velocidade para garantir a segurança das embarcações, e desta forma, através de barcos de alta velocidade os piratas conseguem facilmente atacar os alvos. (Liss 2011, 26)

Os ataques ocorridos nos estreitos, apesar de registarem menos ocorrências comparados com os registados na Indonésia, geram uma maior preocupação devido à sua importância estratégica.

O aumento da pirataria moderna decorrente do crescimento do comércio marítimo levou também a uma mudança notória na natureza dos ataques. Até 1980, os ataques consistiam essencialmente em pequenos roubos a embarcações ancoradas ou atracadas nos portos, e raramente envolviam violência física. Os ataques caracterizavam-se sobretudo pela falta de planeamento e organização e tinham como alvos principais pequenas embarcações, especialmente barcos de pesca. Porém, a partir de 1990 os incidentes passaram de simples roubos espontâneos a ataques com um elevado grau de organização e planeamento. O sequestro de navios de comércio começou a ser uma prática comum, bem como a utilização de armas mais sofisticadas. O avanço da tecnologia teve assim um enorme impacto na evolução da pirataria moderna, especialmente, na oportunidade de acesso a tecnologias que permitiram expandir o alcance e eficácia dos ataques. (Liss 2011, 45-50)

2.2.2.1. Medidas Tomadas para o aumento da segurança marítima

Somente em 2000 os ataques na região despertaram preocupação internacional, principalmente pela crescente concentração de incidentes no Estreito de Malaca. Porém, apenas em 2004 foi implementado pelos três Estados costeiros o programa “MALSINDO”. Com a participação das marinhas da Malásia, Indonésia e Singapura foram efetuados patrulhamentos coordenados nas respectivas águas territoriais. No entanto esta medida mostrou-se pouco eficiente devido aos impedimentos legislativos de perseguição transfronteiriça nas águas territoriais dos Estados envolvidos,

Iremos tratar desta questão no quarto capítulo, que decorre do facto da Lei do Mar manter sobre jurisdição nacional as ações contra os “ataques à mão armada” contra os navios, cometidos em águas territoriais e interiores, ao contrário do que se passa em águas internacionais, em que a mesma ação é considerada de “pirataria”.

O aumento do controlo marítimo foi mais tarde reforçado por outros mecanismos de cooperação. Em 2006, foi introduzido na área um programa de vigilância coordenada, o “Eye in the Sky” (EiS). O plano permitiu, que aviões disponibilizados por cada Estado, pudessem sobrevoar até três milhas náuticas dentro das águas territoriais dos Estados vizinhos. (Raymond 2009, 36-37; Kraska 2011, 43-44) Pela primeira vez, os Estados mostraram vontade efetiva de resolver o problema, aceitando limitações à sua soberania e permitindo a circulação nas suas águas territoriais para fins de combate á pirataria.

Para além do aumento de patrulhamento, outra iniciativa foi implementada para lidar com ameaça da pirataria na Ásia, a “Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy” (ReCAAP)¹⁷. Ao contrário da IMB que funciona como uma organização não-governamental capaz de operar globalmente, este é o primeiro acordo entre governos regionais para promover e aumentar cooperação contra a pirataria e o assalto à mão armada¹⁸ na Ásia, principalmente sobre a forma de partilha de informação. Neste âmbito, foi também implementado um “Information Sharing Center” (ISC) para facilitar a comunicação e a troca de informação entre os países membros sobre os ataques que ocorrem na região, tentando assim manter a informação dos incidentes de pirataria o mais precisa e atualizada possível. (Raymond 2009, 38-39; ReCAAP)

Estas iniciativas sem dúvida que contribuíram significativamente para o declínio do número de ataques a partir de 2005, como se vê no gráfico anterior. No entanto não se pode desprezar o efeito do terramoto na Indonésia em 2004. O terremoto que resultou em vários tsunamis que devastaram a costa oeste da ilha da Sumatra, local onde se acredita

¹⁷ Implementado em 2006, foi até agora assinado por vinte países: Austrália, Bangladesh, Estado de Brunei Darussalam, Camboja, China, Dinamarca, Índia, Japão, Coreia do Sul, Laos, Myanmar, Holanda, Noruega, Filipinas, Singapura, Sri Lanka, Tailândia, Reino Unido, Estados Unidos da América e Vietname.

¹⁸ O “assalto à mão armada” é considerado quando realizado em águas territoriais, internas ou arquipelágicas

que estivessem sediados grande parte dos piratas. (Raymond 2009, 37)

Ainda assim, apesar do efeito positivo das iniciativas tomadas por parte dos Estados, o problema da soberania tem dificultado em certa medida a cooperação multilateral. A Malásia e Indonésia, por exemplo, olham para a pirataria como um problema interno em relação ao qual cada Estado deve impor as suas próprias medidas, rejeitando o envolvimento direto de países como os EUA e o Japão. Apesar de recusarem a presença de navios de guerra para patrulhar os seus territórios, aceitam, todavia, a ajuda indireta realizada através da doação de fundos, equipamento e formação de forças locais. A prioridade de combater a pirataria também não tem sido questionada devido à ameaça de outros problemas regionais, nomeadamente, as disputas territoriais ou a pesca ilegal. (Liss 2014, 10)

O patrulhamento na região contribuiu para uma redução drástica do número de incidentes, no Estreito de Malaca, por exemplo, foram registados doze ataques em 2005 comparados com 38 registados em 2004. Esta tendência decrescente manteve-se nos anos que se seguiram. (ICC-IMB 2009, 5)

É notório o efeito positivo das medidas desenvolvidas contra a pirataria, no entanto, deve notar-se que nenhum destes esforços foram direcionados para desenvolver alternativas aos fatores que levam as pessoas a praticar estes crimes. E existe naturalmente uma vasta gama de ações relevantes para tal, que se poderão sub-somar nas medidas para o estímulo ao desenvolvimento económico de modo a reduzir a pobreza nas comunidades costeiras e a falta de perspetivas de emprego.

2.2.3. Na Costa Africana

A pirataria na costa africana também não é novidade. Como foi referido anteriormente, desde o século XVII até ao século XIX, o Norte de África era já conhecido

pelos atos de pirataria por parte dos Berberes, principalmente localizados em Marrocos, Argélia, Tunísia e Líbia. No entanto, historicamente os ataques de pirataria concentraram-se na sua maioria no continente asiático. Todavia, em 2008, pela primeira vez, os números registados em África ultrapassaram largamente aqueles registados na Ásia.

Os ataques no continente africano têm-se verificado maioritariamente na costa da Somália e no Golfo da Guiné. Contudo, a sua ocorrência tem variado bastante ao longo do tempo. Se entre 2008 e 2010 grande parte dos ataques ocorriam na costa da Somália, atingindo números sem precedentes, atualmente a costa ocidental é a mais atingida, particularmente na Nigéria.

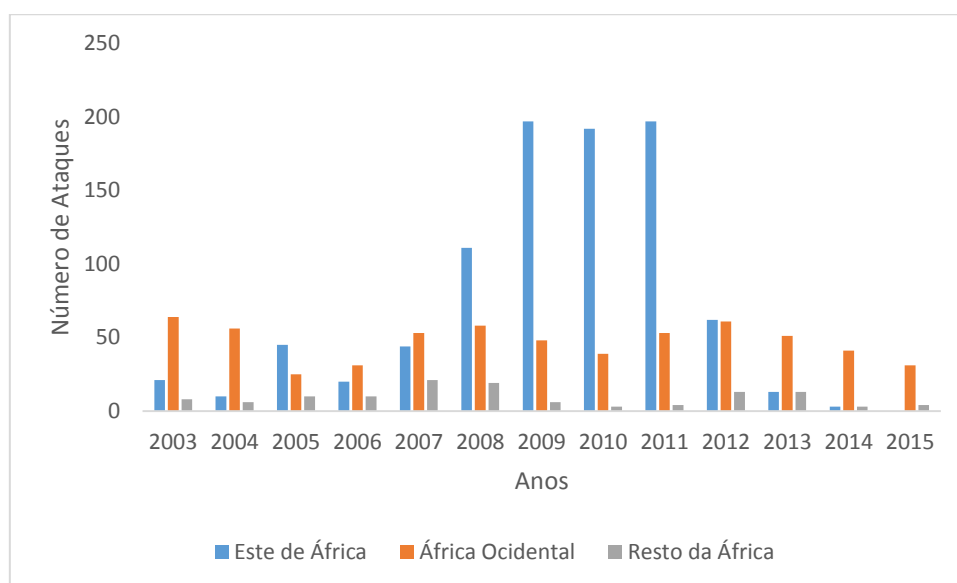


Gráfico 3 - Ataques de Pirataria na Costa Africana entre 2003-2015¹⁹

Fonte: Adaptado do ICC-IMB 2009, 2014, 2016

¹⁹ A região Este de África inclui o número de ataques ocorridos na Somália e no Golfo de Áden.

2.2.3.1. Na região do Golfo de Áden

Nos últimos anos o Golfo de Áden emergiu como o novo epicentro da pirataria, contrariando o decréscimo do número de ataques noutras partes do globo (muito devido às ações de cooperação entre os Estados e comunidade internacional), nomeadamente no Sudeste Asiático. Em 2008 registou-se um aumento significativo do número de casos de pirataria na costa da Somália, registando-se cerca de 111 ataques, quase o triplo comparado com os registados em 2007 (44 ataques). (ICC-IMB 2009).

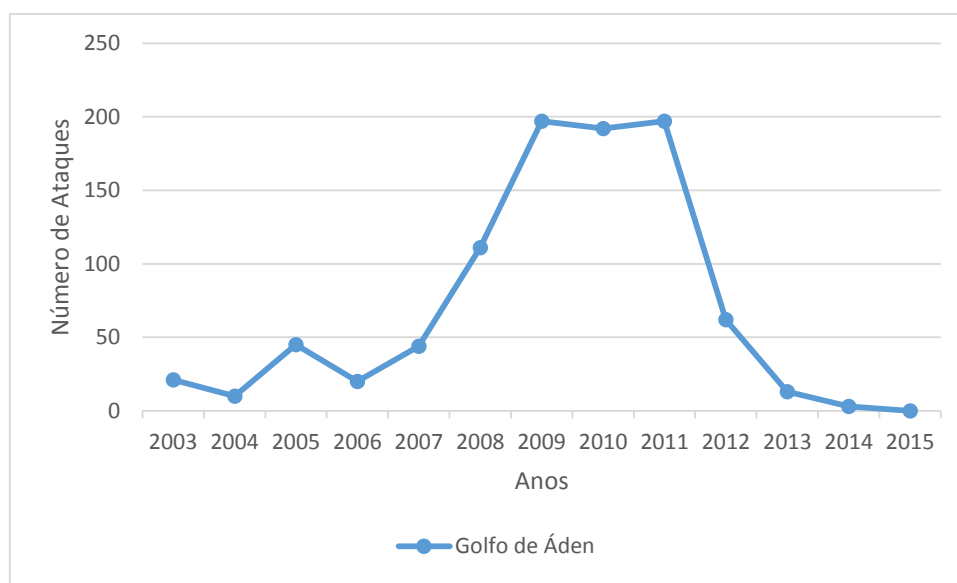


Gráfico 4 - Ataques de Pirataria no Golfo de Áden entre 2003-2015

Fonte: Adaptado do ICC-IMB 2009, 2014, 2016

Segundo Donna Nincic é possível que as raízes da pirataria nas águas da costa da Somália tenham tido origem em 1991, aquando do início da guerra civil, que consequentemente levou à queda do governo de Mohammed Siad Barre. Deste então o país tem vivido numa constante guerra civil. Sem um governo central permanente, o vazio de poder levou à fragmentação do país. (Nincic 2009, 8) Neste contexto, num ambiente

praticamente sem lei, com uma economia arruinada, e uma localização geográfica favorável (a sua proximidade a uma das mais lucrativas rotas comerciais do mundo), reuniram-se as condições necessárias para a pirataria se desenvolver (Kraska 2011, 46).

Um dos fatores primordiais da pirataria nesta região é apontado como decorrendo da exploração desde 1991 dos recursos piscícolas nas águas costeiras da Somália, por frotas pesqueiras internacionais, sem autorização e com artefactos proibidos, desgastando os recursos piscatórios e, da expulsão dos pescadores locais pelo abalroamento das suas embarcações, pondo em ação um ciclo de violência no mar que terá facilitado a pirataria. (Guedes 2014, 32)

Porém, os fatores subjacentes ao aparecimento da pirataria são complexos e de diferentes origens. Segundo o autor Peter Chalk, são quatro os fatores fundamentais que estão na origem dos ataques na região (Chalk 2010, 94-96). Em primeiro lugar, e como referi anteriormente, as consequências da falta de uma entidade soberana, da instabilidade e violência no país, e de forças de segurança marítima do Estado. A pirataria está também diretamente ligada à pobreza e à falta de oportunidades económicas consequência do colapso do governo. Na Somália, cada pessoa ganha, em média, menos de \$2 por dia, pelo que os atos de pirataria tornaram-se numa forma de sobrevivência. Nesta região, um ataque pode render cerca de \$10.000, o que corresponde a vários anos de trabalho de um somali. (Kraska e Wilson 2009, 57) Em terceiro lugar, a crise humanitária gerada pela intermitente guerra civil, originou mais de um milhão de deslocados dentro do país, levando a uma das maiores ações de ajuda internacional. O programa internacional de alimentação (WFP) das Nações Unidas proporciona a entrega 32.000 toneladas de alimentos por mês. Estima-se que só em 2008 mais de 2.6 milhões somalis dependeram dessa ajuda (Nincic 2009, 10). Uma vez que entre 80% a 90% dos alimentos chegam à Somália através do mar (Nincic 2009, 11), as embarcações de ajuda humanitária tornam-

se também potenciais alvos. Por fim, o Golfo de Áden²⁰, com cerca de 900 quilômetros de comprimento é usado aproximadamente por 22.000 navios por ano, o que corresponde a cerca de 8% do transporte do comércio mundial (Geiss e Petrig 2011, 6). Uma vez que estabelece as relações comerciais entre o Este e o Oeste através do Estreito Bab-el-Mandeb e do Canal de Suez, a região constitui uma passagem de grande fluxo de embarcações, que se tornam alvos para os ataques de pirataria (Kraska e Wilson 2009, 55).

2.2.3.1.1. Evolução e Modus Operandi da pirataria

A Somália, caracterizada pela sua longa costa que se estende por mais de duas mil milhas, é rica em recursos piscatórios que constituíram a principal fonte de subsistência dos seus habitantes, ao longo da história. Contudo, com a complexa situação conflitual no país iniciada na década de 1990 e o conseqüente colapso da capacidade de governo, a sua área marítima ficou totalmente desprotegida. Na ausência de segurança marítima e sem qualquer forma de regulamentação, as embarcações de pesca estrangeiras viram neste vácuo uma oportunidade para explorar os recursos marinhos na sua zona económica exclusiva. (Lucas 2013, 57) Entre 1991 e 1999, a organização não-governamental “Ocean Training and Promotion” estima que mais de duzentas embarcações de pesca estrangeiras tenham praticado pesca ilegal na costa da Somália (Lehr e Lehmann 2007, 12). O que parece ter levado as comunidades piscatórias ribeirinhas a atuar como guardas costeiras para salvaguardar os recursos de que dependiam, atacando as embarcações estrangeiras. Assim, os atos de pirataria na região surgem inicialmente como uma justificação à exploração ilegal dos recursos piscatórios. (Murphy 2008, 101)

É notório o crescimento rápido do número de ataques na região a partir de 2006

²⁰ Compreende sete Estados litorais: Djibouti, Egípto, Jordânia, Arábia Saudita, Somália, Sudão, Iémen.

até 2009. A pirataria emergiu como um negócio altamente lucrativo, apresentando métodos cada vez mais sofisticados e organizados. (Geiss e Petrig 2011, 7) O desenvolvimento de novos métodos foi potenciado pela disponibilidade de vários aparelhos eletrônicos que permitiram alargar a área de incidência dos seus ataques. Assim, a partir de embarcações²¹ munidas com aparelhos de GPS foi possível detetar o movimento das embarcações a maiores distâncias e monitorizar os principais portos. E de seguida, lançar embarcações de menores dimensões e de alta velocidade para interceptar e capturar os navios de carga e a sua tripulação. (ICC-IMB 2010, 23)

O ano de 2008 ficou marcado não só pelo aumento exponencial do número de casos de pirataria, como também, pelo sequestro do maior navio até à data, confirmando-se a dimensão que a pirataria atingiu na costa Este de África. A 500 milhas da costa do Quênia, o “Serius Star”, um petroleiro carregado com dois milhões de barris de petróleo, no valor de mais de cem milhões de dólares, foi capturado por piratas somalis (kraska 2011, 53).

Segundo Freedom Onuoha, os ataques ao largo da costa da Somália desenvolveram-se não só pela aquisição de armamento mais sofisticado e de aparelhos de alta tecnologia, como também pelo alargamento do padrão dos seus alvos. Em primeira instância, os ataques são caracterizados por um elevado grau de violência e pela sofisticação do armamento. São utilizadas frequentemente armas automáticas, lança-granadas (RPGs²²), embarcações de alta velocidade, telefones por satélite e sistemas de posicionamento por satélite (GPS). Assim, com estas ferramentas à disposição foi possível alargar a sua área de ação até ao Golfo de Áden ou até mesmo no Oceano Índico.

²¹ Geralmente estas embarcações denomina-se como “mother-ships”. Normalmente são barcos de pesca que foram sequestrados com a intenção de os converter em “mother-ships”.

²² Rocket-propelled grenades.

Os seus alvos passaram a incluir todo o tipo de embarcações, desde navios de pesca, a petroleiros, navios de carga e até navios de cruzeiro. (Onuoha 2009, 35-36)

Em 2008 foram registados 111 incidentes no Golfo de Áden, o que representa um aumento de 200% em relação ao ano anterior. Este valor mostra que aproximadamente 38% dos ataques ocorridos em todo o mundo ocorreram nesta região. Segundo o relatório da IMB, o aumento exponencial do número de ataques ao longo da costa da Somália pode estar ligado à capacidade de os piratas conseguirem atacar as embarcações muito para além das águas territoriais. (ICC-IMB 2009, 26) A extensão dos ataques para o Golfo de Áden representa uma ameaça séria ao comércio marítimo internacional. Esta região é fundamental na rota comercial entre a África e a Europa, e, por extensão, a Ásia, uma vez que milhares de navios circulam nesta área que conduz ao Mar Vermelho e ao Canal de Suez, que ligam a Europa e a Ásia. (Onuoha 2009, 36)

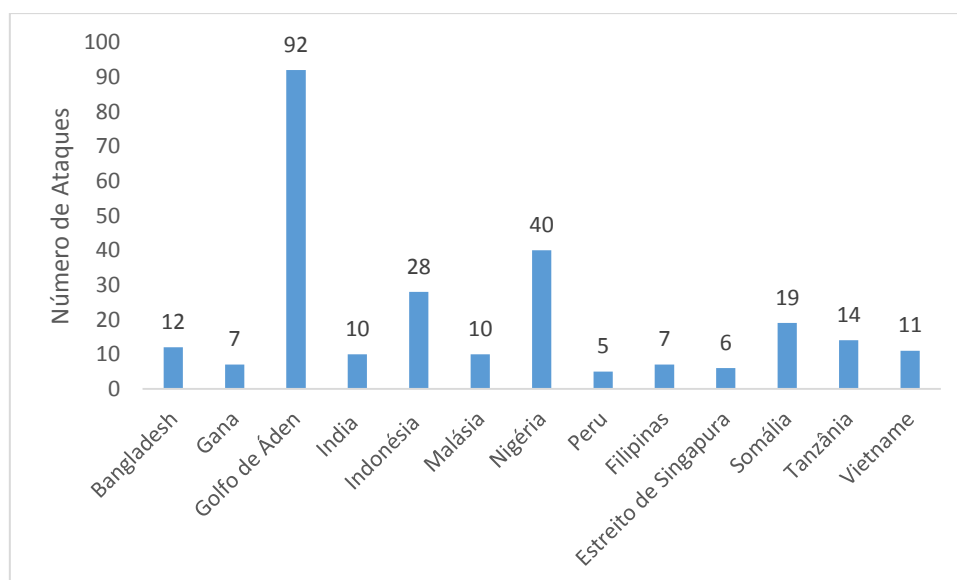


Gráfico 5 - Países onde ocorreram cinco ou mais ataques em 2008

Fonte: Traduzido do original ICC-IMB 2009, 8

No ano seguinte, em 2009, o número de ataques ocorridos no Golfo de Áden atingiu o maior valor das últimas décadas, registrando 197 ataques. Os ataques dos piratas somalis difundiram-se e ocorreram em áreas cada vez mais afastadas chegando, por exemplo, ao Quênia, Tanzânia, Seychelles, Oceano Índico e Mar Arábico/Omã. (ICC-IMB 2010, 23)

A pirataria no Golfo de Áden tem vindo a destacar-se também pela sua forma de atuação. Os ataques nesta região têm sido diferentes daqueles que ocorrem no Sudeste Asiático. Em África o objetivo dos piratas somalis é capturar as embarcações e a sua tripulação com o propósito de exigir um resgate. Por exemplo, em 2008, dos 889 membros da tripulação feitos reféns em todo o mundo, 815 ocorreram no Golfo de Áden. Os ataques nesta região também são caracterizados por uma maior violência em relação aos ocorridos na Ásia, pois na maior parte deles são realizados recorrendo ao uso de armas de fogo. (Nincic 2009, 5)

2.2.3.1.2. Respostas

O número de ataques estabilizou a partir do final de 2008, e em 2011 começou a decrescer atingindo um valor residual no ano passado. Apesar da ameaça ainda estar presente, segundo o IMB, o aumento da ação militar e os esforços combinados de várias entidades em tomar medidas preventivas na região contribuíram, de forma significativa, para a diminuição dos ataques. (ICC-IMB 2014, 22)

Os esforços internacionais de combate à pirataria na costa da Somália resultaram na adoção de várias resoluções, sem precedentes, contribuindo de forma significativa para uma clara melhoria da segurança marítima regional. Neste sentido, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) aprovou, em 2008, quatro resoluções fundamentais para assegurar a eficácia dos esforços coletivos no combate à pirataria. De

acordo com a Resolução 1816 foi permitido, a todos os Estados que estejam a colaborar com a TFG²³ no combate à pirataria e roubo à mão armada, o acesso às águas territoriais da Somália durante um período de seis meses (CSNU 2008, 3) O que permitiu ultrapassar um dos condicionamentos da Lei do Mar, que limita apenas a águas internacionais à ação sobre a pirataria, resguardando as águas territoriais para o foro dos Estados, o que neste caso correspondia á efetiva impunidade dos piratas. A Resolução 1838 incentiva todos os Estados que estejam interessados na segurança marítima a participar ativamente no combate à pirataria através do uso de navios de guerra e aeronaves na região (CSNU 2008a, 2). Ademais, a Resolução 1846 permite que os Estados que não tenham legislação adequada para impedir os atos de pirataria marítima adotem a Convenção SUA de forma a combater os ataques marítimos. Apoiar também as iniciativas da NATO no combate à pirataria e na proteção dos navios da WFP, da União Europeia (EU) pela implementação de uma operação naval no combate à pirataria nas águas territoriais e em alto mar e também na proteção de navios de ajuda humanitária, bem como a ação individual de vários Estados. (CSNU 2008b, 4-5) Por último, a Resolução 1851 destaca a importância de assegurar a eficácia no combate à pirataria, apelando que os Estados e as organizações regionais colaborem na criação de um centro regional de coordenação de informação em relação à pirataria marítima. Assim, na sequência desta Resolução foram criados três centros: o “Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia”, o grupo “Shared Awareness and deconfliction” (SHADE) e o “Maritime Security Centre – Horn of Africa” (MSCHOA). (Geiss e Petrig 2011, 25-26 e CSNU 2008c, 3) que passaram a desenvolver uma ação fundamental na recolha e difusão de informações pertinentes a todos os meios navais que circulam na região.

²³ Transitional Federal Government, da Somália

Mais tarde, a 13 de Novembro de 2009, o Secretário-Geral da ONU através do relatório elaborado em conformidade com a Resolução 1846 do Conselho de Segurança, reconheceu o sucesso que os esforços navais internacionais a operar na costa da Somália foram obtendo na redução de incidentes de pirataria e de roubo à mão armada na região, assim como no apoio às embarcações humanitárias. De facto, é neste ano que a pirataria que parecia imparável foi contida. O Relatório destaca a importância das três coligações multinacionais que contribuíram para a luta contra a pirataria, nomeadamente, a “European Union Naval Force” (EUNAVFOR); a NATO pelo seu contributo com forças marítimas através da implementação da “Operation Ocean Shield”, e os EUA que estabeleceram a “Combined Task Force” (CTF – 150) e a CTF – 151 constituída em Janeiro de 2009, especificamente para combater a pirataria. (CSNU 2009, parágrafo 18 e 19)

É evidente que as várias operações marítimas internacionais tiveram um papel fundamental na diminuição dos incidentes de pirataria. Porém, não se pode negar a importância que a pirataria representa como fonte de receita na região, e por isso parece evidente que o crime dificilmente se extinguirá na sua totalidade apenas pela segurança. A Somália é um exemplo de como a falta de estabilidade em terra, de crescimento económico e de criação de capacidade de subsistência para as populações, nomeadamente ribeirinhas, tem um grande impacto negativo na área marítima. O policiamento marítimo, sendo indispensável, por si só não é suficiente para garantir a segurança marítima em continuidade. A única forma de erradicar a pirataria é restabelecer a ordem, e o desenvolvimento em terra, o que significa criar estabilidade política. Tal como afirma o Comandante-General da NATO “ não se erradica a pirataria no mar, mas sim na terra”. (Kraska 2011, 54) Assim, é necessário a estabilidade em terra, complementada com a implementação de medidas de segurança para minimizar os riscos ataques marítimos.

2.2.3.2. No Golfo da Guiné

Os atos de pirataria na costa do Golfo da Guiné têm sido menos evidenciados, embora se manifestem há mais de uma década, muito devido à ascensão espetacular da ação dos piratas somalis nomeadamente entre 2006 e 2008, o que atraiu toda a atenção da comunidade internacional. Contudo, recentemente a dinâmica da pirataria em África sofreu uma inversão significativa. Enquanto o número de ataques na costa da Somália decresceu rapidamente a partir de 2011, muito devido ao aumento do patrulhamento naval, os incidentes no Golfo da Guiné começaram a aumentar a partir de 2010. Em 2012 os incidentes praticamente se equilibraram entre as duas regiões, mas em 2013 os atos de pirataria na costa da Somália não tinham praticamente expressão, enquanto no Golfo da Guiné tinham atingido uma expressão significativa.

O potencial energético dos países do Golfo da Guiné tem atraído desde há muito a atenção dos maiores consumidores mundiais de energia. Pode-se mesmo considerar, que a procura de hidrocarbonetos no continente constituiu como que o “second scramble” para África (Frynas e Paulo 2007). Se no passado as potências externas buscavam novos territórios, hoje as grandes potências procuram o acesso e controlo das amplas reservas de hidrocarbonetos.

Os complexos fatores que levam à insegurança no Golfo da Guiné podem ser analisados em dois contextos temporais. Historicamente, a região do Golfo da Guiné serviu de palco inicial para a exploração dos diversos recursos naturais pelas potências coloniais, tornando-se, portanto, o centro das relações comerciais entre a África e a Europa e, por arrastamento, numa área em que os interesses europeus se disputavam.

Por outro lado, os processos de independência numa região tão diversa, complexa e sob tantas influências externas, não levaram, no geral, as instituições políticas e sociais

a garantir a estabilidade social desejada. E por arrastamento as instituições de segurança voltaram-se sobretudo para o interior, o que resultou na negligência das estruturas de segurança marítima por parte do Estado.

O interesse pela região do Golfo da Guiné remonta, como já referido, ao século XVIII, altura em que a região desempenhava um papel importante no comércio de produtos europeus e era um lugar muito procurado para a aquisição de escravos. A descoberta de reservas significativas de hidrocarbonetos voltou a pôr a região no centro dos interesses da comunidade internacional, sendo atualmente a região que contém os principais países africanos produtores de petróleo: Nigéria, Angola e Guiné-Equatorial. (ICC-IMB 2012, 2)

Porém, apesar das suas extensas reservas de petróleo, a maior parte dos Estados do Golfo da Guiné têm dos piores índices de desenvolvimento humano. O aumento do crime marítimo está profundamente associado aos problemas estruturais dos Estados, nomeadamente, a pobreza, a corrupção, o desemprego e à má governação. Estes fatores são responsáveis por um grande número dos problemas que afetam as populações da região, que se refletem na falta de serviços e bens sociais básicos, como o acesso à educação, a estruturas de saúde, ou a oportunidades de emprego (Barros 2014, 5). Nomeadamente a falta de oportunidades cria uma grande apetência para a criminalidade, nestas comunidades muito jovens que são facilmente recrutados para a criminalidade em terra ou no mar. O crime surge como uma oportunidade para sobreviver, obter dinheiro fácil e mesmo valores avultados (Onuoha 2013, 283). Muitas vezes, os próprios pescadores locais são abordados por grupos armados, que perante a competitividade dos navios estrangeiras no seu sector, acabam por vender as suas embarcações ou eles próprios tornam-se piratas (Vircoulon 2012).

A situação é ainda agravada pela má gestão dos lucros dos recursos petrolíferos

que beneficia substancialmente o governo, as companhias petrolíferas e uma pequena elite local. Por outro lado, a extração de hidrocarbonetos tem gerado a degradação contínua do meio ambiente, afetando os meios de subsistência tradicionais da população como a agricultura e a pesca Ilegal, Não Reportada e Não Regulamenta (INN)²⁴ (Barros 2014, 6). Cerca de 40% da pesca nas águas da África Ocidental ocorre ilegalmente, o que corresponde a perdas de \$1.5 bilhões anuais para os governos, além de comprometer a sustentação das espécies e em consequência a subsistência das pequenas comunidades piscatórias (Onuoha 2013, 271). Finalmente importa referir que a descoberta de hidrocarbonetos ao longo da costa do Golfo da Guiné tem levado ao aumento de disputas entre os Estados em relação às respectivas fronteiras marítimas (Ukele e Mvomo Ela 2013, 18).

A região enfrenta assim um enorme paradoxo. Apesar da área marítima ser uma das mais lucrativas, os Estados estão entre os mais mal governados do mundo e as populações apresentam, simultaneamente, grupos extremamente ricos e poderosos, e dramáticas situações de pobreza persistente.

O que tem constituído uma porta aberta para todo o tipo de influências. A região do Golfo da Guiné tem-se tornado num polo importante de comércio global de drogas e outras atividades comerciais ilícitas. De acordo com a UNODC, o crime organizado envolvendo o roubo de petróleo, tráfico humano e de armas ou a imigração ilegal tem aumentado na costa ocidental de África desde 2000. A região tornou-se também numa passagem principal do circuito internacional de tráfico de drogas provenientes da América do Sul com destino à Europa, América do Norte e Ásia, como também tem sido destino de falsos fármacos vindos da Ásia e do Extremo Oriente (UNODC 2013). E o

²⁴ Nome original: illegal, unreported, unregulated (IUU) fishing

terrorismo que assentou na região, seja a norte, no Sahel, seja na Nigéria do Boko Haram, aproveita-se das injustiças sociais e do estado débil da capacidade de reposta para subverter as sociedades.

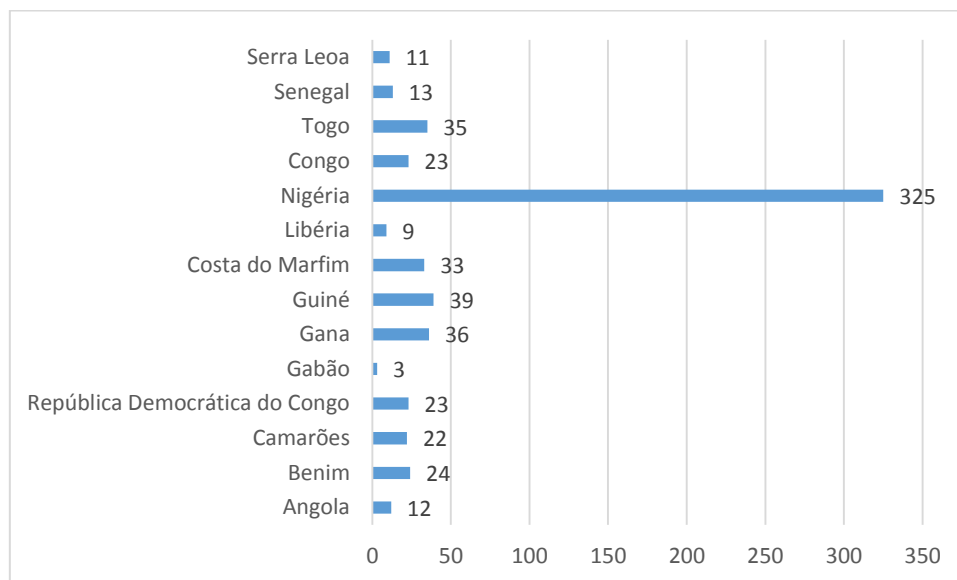


Gráfico 6 - Ataques no Golfo da Guiné entre 2003-2015²⁵

Fonte: Adaptado do ICC-IMB 2009, 2014, 2016.

2.2.3.2.1. Modus Operandi

Os ataques marítimos que ocorrem no Golfo da Guiné são maioritariamente direcionados para a indústria petrolífera. Os seus métodos de ação incluem a sabotagem às instalações de petróleo, ataques a petroleiros, roubo de petróleo, entre outros. A forma como são conduzidos os ataques revelam a complexidade e organização com que estes são executadas pelas milícias que operam a partir das águas da Nigéria. (Onuoha 2013, 278)

²⁵ Não inclui São Tomé e Príncipe, Guiné-Equatorial, Guiné-Bissau por não representarem valores significativos. Cada um contabilizou um ataque.

Segundo Onuoha, o modus operandi da pirataria na região envolve sete etapas: a seleção do alvo, a fase de planeamento, o ataque, a passagem de mercadoria para entidades que a possam comercializar (como legal), o transporte, armazenamento e venda. A primeira fase consiste na identificação do alvo e obtenção de toda a informação necessária para o planeamento, como por exemplo, o nome dos petroleiros e a sua rota. De seguida, durante a fase de planeamento é determinado o dia, o local e a forma de executar o ataque. Aquando do ataque, os grupos providos de sistemas de localização por satélite, telefones, armamento e barcos de alta velocidade, tomam controlo da embarcação. Os ataques nesta região são conhecidos pela sua violência e pelo uso de armamento sofisticado como as espingardas automáticas AK-47s. Após a tomada de controlo, o conteúdo das embarcações (petróleo bruto ou produtos petrolíferos) é transferido para outra embarcação, que por fim é transportado para instalações de armazenamento ou tanques de petróleo na região. Por fim, o produto é vendido ou distribuído aos negociantes de petróleo locais. (Onuoha 2013, 281-282)

Segundo o relato do líder do grupo de piratas que sequestrou o “MT Energy Centurion” é evidente a complexidade dos ataques:

Uma vez que haja um navio para ser sequestrado (...) [começamos] por obter os detalhes sobre a embarcação através do Ministério de Recursos de petróleo, Nigerian National Petroleum Corporation e, em seguida, buscar o apoio de agências de segurança relevantes. (...) [Depois] um outro grupo (...) assume o comando do navio sequestrado, transfere o petróleo para um outro navio para depois depositá-lo em várias instalações de armazenamento de petróleo para distribuição e venda aos comerciantes de petróleo. (Onuoha 2013, 282)

Não é apenas a organização que se destaca nos ataques ocorridos nesta zona, a sua complexidade também é notória. As várias fases do processo de planeamento e execução

do ataque envolve a ação de vários atores, desde trabalhadores da indústria de petróleo, a agentes de segurança, aos comerciantes de petróleo, funcionários do governo, traficantes de armas, e proprietários de navios.

Enquanto o típico *modus operandi* dos ataques na costa da Somália consiste em sequestrar as embarcações e a sua tripulação com o objetivo de lucrar com o resgate, a principal motivação da pirataria na Nigéria é roubar o petróleo bruto ou os produtos petrolíferos refinados dos navios. Segundo a IMB, os ataques na Nigéria são mais violentos do que aqueles ocorridos na Somália. (IMB 2010, 25)

É também de notar, que a maior parte dos ataques de pirataria na Nigéria ocorrem maioritariamente dentro das águas territoriais, ao contrário do que acontece na Somália, onde os ataques ocorrem em alto mar. Porém, apesar de serem mais localizados, os piratas apresentam também capacidade para atacar outros Estados costeiros. As suas motivações também diferem, enquanto na Somália a pirataria é realizada fundamentalmente por razões financeiras, na Nigéria os ataques parecem ter envolvimento político. (IMB 2009, 26)

2.3. Nigéria: o epicentro da pirataria

Com cerca de 182 milhões de habitantes (NU 2015, 16) a Nigéria é atualmente o país mais populoso de África e dos maiores produtores de petróleo e gás natural do mundo. Porém, a Nigéria continua a ser um país subdesenvolvido que enfrenta sérios desafios sociais e económicos, com a maioria da população a sofrer de pobreza extrema. De acordo com os dados da USAID, em 2009, 53.5% da população vivia com menos de \$1.90 dólares por dia. Os conflitos étnicos e religiosos são um fator de destabilização constante num país que é composto por mais de 250 grupos étnicos e onde metade da população, que vive essencialmente no norte do país, é muçulmana, enquanto, 40% cristãos estão

instalados no sul do país. (USAID 2016) A má governação tem limitado o desenvolvimento económico e provocado a pobreza em grande parte do país, fatores que têm contribuído para a frequência e intensidade dos conflitos na Nigéria.

Desde a independência, em 1960, a Nigéria tem passado por uma grande instabilidade política, sofrido de corrupção e, de fraco desenvolvimento económico, de infraestruturas e serviços. O país está cotado entre os mais fracos do mundo, consumido por vários conflitos internos, ilegalidades e deterioração social, não apresentando uma capacidade evidente para resolver os seus problemas económicos, políticos e sociais. (Dunn 2009, 4-5)

A costa da Nigéria com cerca de 853 quilómetros está localizada numa das zonas mais ricas em petróleo na região Golfo da Guiné. No sul do país, na região do Delta do Níger, que está diretamente ligada ao GdG, encontram-se as maiores reservas de petróleo do país. No entanto, esta é uma das regiões menos desenvolvidas, instáveis e propensas a conflitos. A região habitada por cerca de 31 milhões de pessoas é responsável por mais de 75% da produção de petróleo do país. A Nigéria é o 14º maior produtor de petróleo do mundo, extraindo cerca de 2 milhões de barris de petróleo bruto por dia (bpd). Neste sentido, uma vez que é o país mais rico da África Ocidental tem um papel importante em relação à segurança, estabilidade e desenvolvimento da região. (Dunn 2009, 5; Tepp 2012, 185-186; UNODC, 103)

A pirataria na Nigéria, não é um fenómeno recente. O gráfico mostra-nos que na última década o número de ataques de pirataria tem flutuado. Os ataques, na Nigéria, atingiram o pico em 2007, registando 42 ataques, e nos anos que se seguiram foram diminuído até atingirem o número mais baixo alguma vez registado.

O gráfico mostra com clareza a concentração do número de ataques. Entre 2003 e 2015 dos 611 ataques reportados no Golfo da Guiné, 325 ocorreram na Nigéria o que

representa 53% dos ataques ocorridos nesta região. Torna-se claro que a ameaça da pirataria é um problema principalmente centrado na Nigéria.

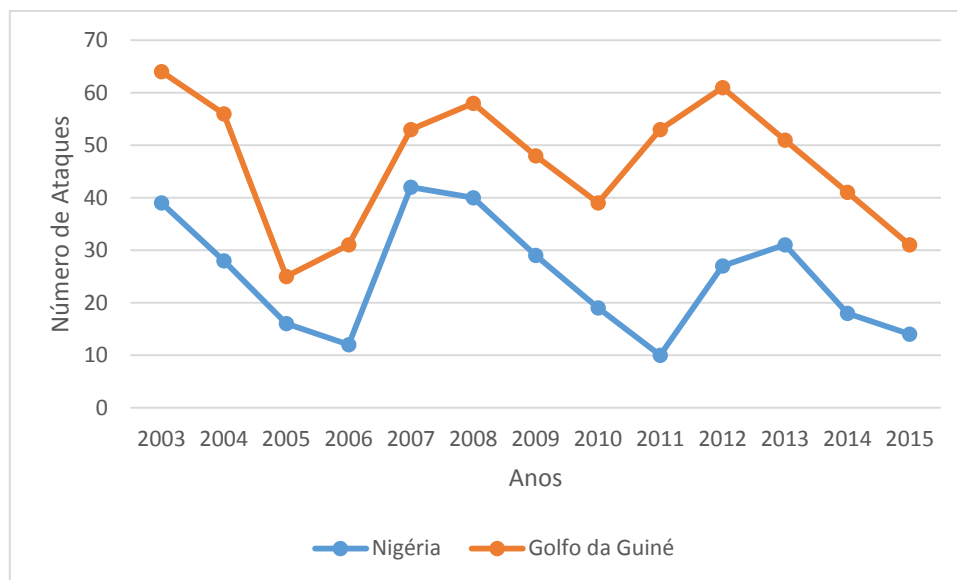


Gráfico 7 - Ataques no Golfo da Guiné e Nigéria entre 2003-2015

Fonte: Adaptado do ICC-IMB 2009, 2014, 2016.

2.3.1. O Delta do Níger

A região do Delta do Níger, composta por nove Estados produtores de petróleo na Nigéria (Abia, Akwa Ibom, Bayelsa, Cross River, Delta, Edo, Imo, Ondo e Rivers), abrange uma área total de cerca de 75.000 quilômetros quadrados e 185 áreas de governos locais. (PNUD 2006, 1)

Esta região é frequentemente descrita como ingovernável devido à complexidade dos problemas aí existentes e à incapacidade do Estado em os resolver. A má distribuição das receitas do petróleo, a corrupção, a falta de desenvolvimento na região e a degradação ambiental têm despertado o sentimento de revolta. Incentivados pela vontade de mudança, os grupos de milícias têm crescido na região com o apoio das populações locais

que partilham dos seus ideais. (Hazen e Horner 2007, 15-16)

O Delta é hoje um lugar com as expectativas frustradas, (...) [onde] longos anos de negligência e conflito têm promovido uma mentalidade de [revolta], especialmente entre os jovens que sentem que estão condenados a um futuro sem esperança, e vêem o conflito como uma estratégia para escapar à privação. (PNUD 2006, 2)

A crise no Delta do Níger pode ser entendida, assim, com base em duas premissas convergentes. Pela negligência, sentida pela população, do governo federal em empenhar-se no equacionamento dos problemas específicos da região e no seu desenvolvimento. E por outro, pelo sentimento de que a monopolização e controlo de grande parte das receitas petrolíferas produzidas na região se faz de forma injusta, prejudicando os seus interesses essenciais. A população torna-se pois cada vez mais disposta a combater o Estado. (Uzodike e Isike 2009, 103)

A pirataria na Nigéria é caracterizada pelo roubo de petróleo que ocorre essencialmente na região do Delta do Níger, onde o petróleo bruto é produzido. Uma pesquisa realizada em 2008 divulgou que a região é composta por cerca de 606 campos de petróleo e gás, 5.284 poços, 7 mil quilómetros de oleodutos e 10 terminais de exportação. (Alemika 2013, 44)

A região do Delta do Níger tem testemunhado o surgimento de uma infinidade de grupos armados ao longo das últimas décadas. No entanto, são poucos aqueles que têm dimensão suficiente para alterar a dinâmica da região. O mais conhecido e ativo grupo é o MEND. Porém existem outros como a Coligação para a Ação Militante no Delta do

Níger²⁶, o Conselho Conjunto Revolucionário²⁷, ou a Força Voluntária dos Povos do Delta do Níger²⁸. (Hazen e Horner 2007, 18)

O MEND emergiu em 2005 e é atualmente um dos grupos de militantes mais dominantes na luta contra o governo nigeriano. O seu objetivo centra-se na defesa dos interesses da comunidade, especialmente por uma distribuição justa das receitas do petróleo na região e contra os problemas sociais. (Kamal-Deen 2015, 97)

A intensificação da pirataria na última década está principalmente relacionada com o aumento das atividades das milícias na região do Delta do Níger. Neste sentido, de forma a travar as suas atividades, o governo nigeriano entrou em negociações com o grupo MEND, resultando na proclamação de uma amnistia em 2009. Esta iniciativa contribuiu em parte para a redução do número de casos de pirataria em 2010. (Onuoha 2013, 274-276)

Numa primeira fase, num período pré-amnistia, a pirataria era descrita como incidentes de oportunismo. Dois terços dos ataques que ocorreram entre 2005 e 2007 incidiram em portos e em embarcações ancoradas, bem como em águas territoriais. No entanto, em 2009, os ataques começaram a ocorrer de uma forma mais planeada e violenta. A incidência dos ataques expandiu-se também muito para lá da costa nigeriana, chegando até aos Camarões e Benim. Os ataques tornaram-se mais predominantes a partir de 2010, apresentando novas técnicas de ação, nomeadamente, aquelas utilizadas na costa da Somália. (Kamal-Deen 2015, 97-101) A pirataria tornou-se num sintoma resultante dos conflitos existentes na região que têm prosperado na ausência de uma autoridade governativa. A instabilidade da região aliada a um Estado fraco rapidamente conduz à

²⁶ Designação original: Coalition for Militant Action in the Niger Delta (COMA)

²⁷ Designação original: Joint Revolutionary Council (JRC)

²⁸ Designação original: Niger Delta People's Volunteer Force (NDPVF)

insegurança da região, que conseqüentemente resulta na insegurança marítima.

2.4. Conclusões

Esta análise histórica à pirataria mostra que, tal como em terra, o crime no mar acompanha desde sempre a vida social. E leva-nos a pensar ser ditado pelas mesmas razões humanas, em que num extremo estará provavelmente a necessidade de sobrevivência das pessoas e no outro a ambição.

A ocorrência da pirataria acompanhou de forma notória a evolução da economia e do comércio, concentrando-se nos locais em que a circulação marítima se intensificou. O que permite caracterizar três períodos históricos. Um primeiro período até ao século XIV, onde o comércio, e portanto a circulação, eram naturalmente locais e regionais, a pirataria ocorreu em diversos locais, mas destacou-se, nomeadamente no Mediterrâneo das civilizações antigas, com o início do comércio marítimo sistemático, tendo os piratas tirado partido da multiplicidade das áreas de refúgio constituídas pelas ilhas do Mediterrâneo Oriental.

Os descobrimentos e o alargamento da circulação a todo o mundo iniciado no século XV levou ao incremento da pirataria em áreas que passaram a ser intensamente usadas. No Sudeste Asiático, particularmente nas passagens entre o Oceano Índico e o Pacífico, onde zonas como as ilhas Indonésias constituíram local de refúgio. No Atlântico, frequentemente cruzado nas ligações entre a África, a Europa e a América, em que a pirataria se instalou a coberto das Caraíbas. E mesmo no Mediterrâneo fustigado pelos piratas Berberes que encontravam refugio no mundo islâmico do Norte de África.

E, finalmente, o novo ressurgimento quando o fim da Guerra Fria abriu caminho à intensificação contínua do comércio e simultaneamente a menos preocupações de segurança no mar. Porém, os meios de hoje são incomparavelmente diferentes dos do

passado e vão desde porta contentores gigantes transportando 20.000 contentores e mercadorias extremamente valiosas, a petroleiros que podem transportar o correspondente a vários milhões de barris de petróleo, até iates de todos os tipos e velocidades. Os mares de hoje estão repletos de navios. A pirataria atual pode assim constituir um “negócio” de milhões requerendo uma elevada sofisticação, que examinamos anteriormente, e atraindo desde líderes corruptos, às organizações do crime organizado, ou do terrorismo transnacional.

Assim parece aceitável concluir-se que a pirataria desenvolveu-se historicamente num contexto em que habitualmente estão presentes três fatores: a oportunidade; a necessidade e a segurança. Intensificando-se sempre que os alvos remuneráveis se tornaram mais acessíveis (navios mais frequentes, menos protegidos, a circular em passagens estreitas e a velocidades reduzidas, e sem sistemas de informação e alerta). Como também quando a situação de instabilidade e pobreza em terra tornou o recurso ao assalto à mão armada ou à pirataria, como uma saída possível e realizável, como é o caso da pirataria no Sudeste Asiático e mais recentemente na costa da Somália ou no Golfo da Guiné.

Finalmente importa notar que em todos os casos referidos no capítulo, a redução das ações de pirataria foi conseguida quando os países se associaram em ações coordenadas, instalaram sistemas de coordenação da navegação e da difusão de informação mútua, e promoveram o policiamento naval das áreas em causa.

O que, do nosso ponto de vista, resolve as consequências, mas não se orienta para as causas. Citando o comandante da NATO: A pirataria no mar resolve-se em terra.

Capítulo 3. Caso de Estudo: A Nigéria

3.1. Os Traços Demográficos e Geográficos da Nigéria

A Nigéria, para além de ser o país mais extenso da região Ocidental de África, é também o mais habitado. Todavia, o que é significativo neste país é a tendência de evolução da sua população. Segundo a mais recente previsão das Nações Unidas, a Nigéria está a sofrer um dos maiores aumentos populacionais de África e do mundo, tendo passado de uma população de cerca de 37 milhões em 1950, para 182 milhões em 2015, atingindo os 262 milhões em 2030, e provavelmente terá mais de 398 milhões de pessoas no meio deste século. Será então, segundo as estimativas das Nações Unidas, não só o país com mais população de África, como o terceiro país mais habitado do mundo, a seguir à Índia e à China (NU 2015, 18-21). Numa visão alargada, só num século, a população aumentará de 361 milhões de pessoas, o que representa um fator determinante para qualquer cenário futuro.

Assim, a Nigéria que tem atualmente uma população extremamente jovem, onde 44% tem menos de 15 anos de idade (NU 2015, 29), muito acima da média mundial que é de 26%, continuará a ter que receber anualmente no mercado de trabalho cerca de 4 a 5 milhões de novos trabalhadores, o que significa em termos práticos mais acomodações, alimentação e, apoio sanitário, de educação e de emprego.

Importa ainda referir que a questão demográfica da Nigéria ocorre no continente com o maior crescimento populacional do mundo, e que até 2050 absorverá mais 1,3 biliões de pessoas, que corresponde a cerca de metade do crescimento populacional mundial (2,4 biliões) (NU 2015, 3). Acresce ainda o facto de o país situar-se na região do Golfo que é já por si a região mais populosa de África. O que leva necessariamente à conclusão de que as medidas para fazer face a este aumento populacional devem ser

primariamente de âmbito interno, pois o recurso à migração regional é muito limitado, dada a situação semelhante em termos populacionais dos outros países vizinhos, e que a resposta afluente a situações dramáticas poderá projetar-se em movimentos populacionais extremamente penalizantes para regiões muito afastadas, nomeadamente para a Europa.

Se consideramos que além de uma população jovem, é também uma população muito diversa, constituída por mais de duas centenas de grupos étnicos e onde se mantém uma desconfiança mútua com longas raízes no passado, entre o norte muçulmano e o sul cristão, estaremos em condições de antever a evolução futura deste grande país e o profundo impacto que pode ter sobre toda a região periférica, a África e até mesmo sobre a Europa.

Se passarmos às características geográficas, podemos notar que em termos de relevo, a Nigéria é constituída por duas regiões planas, uma mais a norte e outra mais a sul, separadas pela região central mais acidentada orograficamente. A Região do norte estende-se entre o rio Sokoto a noroeste e o lago Chade a nordeste, enquanto a região plana do sul desenvolve-se, em geral, ao longo da costa atlântica. Importa ainda referir que a drenagem das águas da superfície se faz, portanto, para norte e na direção do lago Chade, ou para o Atlântico. O que tem tido uma importância significativa na poluição provocada pela exploração e derrame dos hidrocarbonetos efetuada de forma intensa na região do Delta do Níger. Neste contexto, a agricultura na região litoral é hoje praticamente impossível e a exploração dos recursos piscícolas está muito afetada.

O território deste país é coberto por uma vegetação variada que começa na faixa litoral com extensos mangais nas áreas pantanosas, que abrangem praticamente todo o delta do rio Níger. Segue-se imediatamente a região da floresta tropical, que se prolonga para o interior numa faixa que varia entre os 100 e 150 Km. Surge então o “cinturão médio” composto por colinas e planaltos cobertos por uma vegetação densa de savana tropical

que cobre a maior parte do território. E finalmente a região plana do norte, com um clima progressivamente mais seco, onde a savana se vai transformando em estepe, até atingir o canto semidesértico do nordeste conhecido como a região do Sahel (Ajayi, 2015).

A Nigéria dispõe de abundantes e diversificados recursos naturais que se distribuem ao longo das diversas faixas territoriais, se bem que com maior escassez na região norte. No “cinturão médio”, a riqueza mineral é composta por grandes reservas de carvão, ferro, estanho, columbite, chumbo, cobre, zinco, e pequenas quantidades de ouro, prata e diamantes. Porém, são as grandes reservas de petróleo e de gás natural encontradas no Delta do Níger que fazem da Nigéria um dos países mais influentes de África. Em 1970, o petróleo tornou-se no elemento chave da economia da Nigéria, constituindo 90% das receitas das exportações e 75% das receitas públicas. (Falola e Heaton 2008, 2-3)

Para além da sua diversidade geográfica, a Nigéria é composta por mais de 200 grupos étnicos, dos quais se destacam três grandes comunidades, como referido no primeiro capítulo: os Haúça, localizados nas savanas do norte; os Ioruba localizados na zona sudoeste do país que já constituíram um império poderoso no século XVII; e os Ibo localizados no sudeste. Existem ainda outros grupos étnicos, nomeadamente, os Fulani na região das savanas; os Ijaw na região do Delta do Níger; os Kanuri na região do lago de Chade; os Ibibio ao redor de Calabar no sudeste; e os Nupe e Tive na região do “cinturão médio”.

A sua diversidade religiosa também é vasta, porém a maioria identifica-se como sendo muçulmana ou cristã. Os muçulmanos, que constituem cerca de 50% da população, estão maioritariamente concentrados na região norte do país, pois foi onde apareceu pela primeira vez o islão entre o século XI e XIV. Por outro lado, os cristãos que constituem cerca de 40% da população estão concentrados na região sul e no “cinturão médio”, dado que foi nesta zona que mais se fez sentir a presença dos missionários europeus no século

XIX cujo acesso se fez a partir da costa. (Falola e Heaton 2008, 4-5)

O desenvolvimento da agricultura no segundo milénio a.C. foi o ponto de partida histórico que no continente levou à fixação e constituição de vários grupos linguísticos e respetivas entidades sociais.

Nesta região, parece ter sido a centralização da produção de alimentos, em determinadas regiões de solos férteis, que permitiu que as pessoas se estabelecessem permanentemente e se sedentarizassem em número elevado. A atividade agrícola na região do Sahel e de savana era baseada principalmente no cultivo de cereais, enquanto na floresta e no “cinturão médio” se produzia essencialmente óleo de palma e tubérculos de inhame, além da criação de gado. Porém, apesar de se terem constituído como entidades autónomas não eram economicamente independentes, sendo as relações comerciais um importante fator de ligação entre as diferentes sociedades, o que permitiu a diversificação das economias e mesmo o estabelecimento de reinos alargados e prósperos como o do Ioruba na zona ocidental da Nigéria. (Falola e Heaton 2008, 18-19)

O estabelecimento dos Haúça na região norte deveu-se principalmente a migrantes vindos do reino do Sudão, que trouxeram o islão para a região e aumentaram o comércio através do uso da rota transaariana, a partir do início do século XIV, tornando-se num dos Estados dominantes nas savanas do norte desde o século XV até à ocupação colonial britânica. Os Haúça estiveram certamente na base do estabelecimento do Califado de Sokoto.

Como referido no primeiro capítulo, a idade de ouro da rota transariana ocorreu entre o século XIV e XVI. O aumento das trocas comerciais com os europeus na costa do atlântico, com início no século XVI, levou ao declínio da importância das rotas transaarianas. Todavia, estas rotas mantiveram-se importantes para a economia dos Estados da zona da savana e Sahel até ao século XX, sendo por elas garantidas as ligações

ao mundo muçulmano no quadro africano e internacional. Porém, os bens comercializados foram-se alterando ao longo dos tempos. O ouro, por exemplo, tornou-se muito valioso a partir do século XI, aquando os Estados islâmicos começaram a utilizá-lo como principal forma de moeda. Apesar de ter sido sempre um dos bens mais importantes a ser comercializado, a partir do século XVI os escravos tornaram-se de uma forma crescente um dos principais elementos de troca. Porém, outros produtos, como o sal, artigos de couro, armas, cavalos e têxteis eram comercializados para o Norte de África, Médio Oriente e Europa. O aumento do comércio e consequente expansão do islamismo no norte tiveram assim um papel fundamental no desenvolvimento e afirmação dos Estados e reinos nas áreas da savana e Sahel.

Na região sul, as trocas comerciais com os europeus incluíam essencialmente os mesmos bens em que o comércio regional assentava. Contudo, a partir do século XVII os escravos tornaram-se na mercadoria mais transacionável na costa da Nigéria. A comercialização de escravos tornou-se na principal fonte de rendimento dos Estados do sul durante o século XVII e XVIII, contribuindo assim para a consolidação da sua riqueza e poder. (Falola e Heaton 2008, 39-40)

3.2. Condicionamentos Históricos Recentes

3.2.1. Período pré-colonial

O início do século XIX é marcado por várias transformações a nível político e económico em vários Estados da Nigéria. No norte, na região das savanas, à passagem da segunda metade do século XIX, estabeleceu-se um único governo, o Califado de Sokoto, baseado na lei islâmica, o qual apenas foi derrotado pelas forças coloniais britânicas em 1903. Na região Sul do país, o início do século ficou marcado por vários conflitos

internos, marcados pela queda de um dos maiores poderes do sudoeste, os Oyo, originando uma grande instabilidade na região. Ao mesmo tempo, através da influência britânica por via dos missionários, ocorreu uma transição económica significativa, nomeadamente com a abolição do comércio de escravos em 1807, e a procura crescente de produtos agrícolas e animais. O óleo de Palma tornou-se assim o principal artigo a ser transacionado na região Sul da Nigéria. (Falola e Heaton 2008, 61-62)

Apesar do cristianismo ter sido introduzido a sul por volta do século XV, pelos portugueses, apenas em 1840 os missionários cristãos começaram a ter alguma influência no território. Porém, nunca conseguiram expandir-se até aos territórios islâmicos do Califado de Sokoto, mesmo depois de os britânicos o terem conquistado no início do século XX.

A segunda metade do século XIX ficou marcada pelo crescente interesse britânico, manifestado pela gradual presença através dos missionários cristãos, e o consequente aumento da sua influência nas comunidades indígenas. O maior envolvimento inglês foi suscitado por dois motivos, para além do comercial. Primeiro, pela vontade dos missionários quererem converter o comércio de escravos em comércio de produtos naturais, e de pretenderem criar uma civilização cristã na região, o que seria mais fácil com a ajuda dos recursos britânicos. E segundo, pela necessidade de uma presença política mais forte, dado que tanto os franceses como os alemães começavam a aproximar-se da zona de influência britânica, principalmente perto dos rios Níger e de Benue. No entanto, em 1884-5, depois da Conferência de Berlim os britânicos foram forçados a ocupar a área de forma direta pois de outra maneira iriam perder o domínio comercial e político para as restantes potências europeias.

A expansão imperial europeia no continente africano foi articulada na Conferência de Berlim em 1884-5, como já referido no primeiro capítulo. No que se refere à região da

Nigéria, interessa mencionar que nesta conferência se definiram as regras para a liberdade de navegação ao longo do curso do Níger (mas não a liberdade de comércio, essa é reservada explicitamente para a bacia do Congo). O texto saído da conferência refere a sua responsabilidade de assegurar os princípios de tal liberdade de navegação “já que as águas do Níger, seus afluentes, ramificações e saídas estão ou ficarão sob sua soberania ou seu protetorado” (Ata, artigo 30), o mesmo se passa em relação à França que procurava alargar o seu espaço na região a ocidente e no curso superior do Níger. No entanto, é evidente que o processo colonial das regiões da Nigéria: Lagos e Yorubaland no sudoeste; o Delta do Níger e Calabar no sudeste; os territórios ao redor dos rios Niger e Benue e o Califado de Sokoto ocorreram de forma diferente, pois as suas dinâmicas regionais implicaram o uso de diferentes táticas para ganhar o controlo das regiões.

O início da ocupação colonial no final do século deu-se em primeira instância por assumir o controlo da região sul, a zona florestal. A expansão do cristianismo na zona costal e na zona florestal teve uma grande influência nas trocas comerciais. As escolas que os missionários construíram, que tinham como objetivo ensinar a falar, ler e escrever inglês, ajudaram os africanos a serem mais eficientes no comércio com os britânicos. (Falola e Heaton 2008, 88)

Todavia, o começo oficial da colonização da Nigéria é marcada pela conquista da cidade de Lagos em 1861, ficando sobre o controlo direto da colónia britânica. (Falola e Heaton 2008, 95). Na origem desta primeira incursão esteve o bombardeamento de Lagos pelas forças inglesas, para derrubar as autoridades locais apoiantes da escravatura e o posterior estabelecimento de um tratado que anexou a região à Coroa Britânica como a “Colónia de Lagos”. Foi a primeira cidade a ter sido anexada como colónia britânica, a qual se tornou a base de todas as operações coloniais. Em 1885, o Delta do Níger e Calabar encontravam-se já sobre o domínio britânico, porém de forma assegurar o

controle sobre os rios do Níger e Benue, o governo em vez de declara-los como protetorados, concessionou-os. Neste contexto, em 1886, criou a “Royal Niger Company” e concedeu-a o poder de controlar as concessões. Desta forma, conseguiram estabelecer a sua influência sobre os rios Níger e Benue, e afastar a ameaça de outras potências como a França e a Alemanha, uma vez que estes rios representavam uma grande importância estratégica e comercial. (Falola e Heaton 2008, 98-99)

Posteriormente, em 1900, a atenção recaiu para os emirados do Califado de Sokoto, o qual foi derrotado pelas forças coloniais, comandadas por Frederick Lugard em 1903, tornando-o assim num protetorado. Lugard tinha a tarefa de expandir os protetorados até aos territórios do Califado de Sokoto, pois temia que a influência deste pudesse influenciar a sua autoridade nos territórios já conquistados pelas forças britânicas. A resistência do Califado à influência britânica demonstrou que a única forma de assegurar a segurança e estabilidade dos protetorados, bem como dos rios Níger e Benue era a sua conquista através de meios militares. (Falola e Heaton 2008, 104-105) Deste modo, em 1914, a região do sul foi fundida com o protetorado do norte e assim formar a colónia da Nigéria.

De um modo geral, os vários Estados da Nigéria não cederam ao poder colonial sem luta. No final do século XIX e início do século XX, os britânicos conseguiram expandir o seu domínio na Nigéria graças à sua superioridade militar para atingir os seus objetivos. A colonização da Nigéria levou mais de quarenta anos a completar, assistindo a uma mudança profunda e permanente no modo de vida e nas instituições das regiões.

3.2.2. A Nigéria Colonial

A primeira metade do século XX ficou marcada por alterações significativas na economia e instituições políticas, promovidas pela administração colonial britânica.

Foi utilizado o conceito de “administração indireta”, isto é, respeitando as instituições políticas regionais através dos chefes e reis locais. Assim, governar os seus territórios através das tradicionais instituições políticas, tornou-se uma forma barata e fácil de garantir o controlo.

O novo modelo económico britânico tinha como objetivo expandir o comércio do país, criando uma economia baseada na exportação de matéria-prima e importação de bens acabados e itens luxuosos. Para facilitar e promover as ações comerciais, os britânicos fizeram um grande investimento no desenvolvimento das infraestruturas de transporte e comunicação da Nigéria, construindo estradas, caminhos-de-ferro, telégrafos, portos e expandindo também as vias navegáveis. (Falola e Heaton 2008, 119)

Estas mudanças nas estruturas políticas e económicas levaram também a significativas mudanças sociais. O desenvolvimento das cidades levou as pessoas a deslocarem-se para as áreas urbanas, na procura de oportunidades de trabalho para assim sustentarem as famílias das vilas rurais. Esta mudança promoveu também o aumento de uma classe social nigeriana com um maior grau de formação.

Contudo, a natureza da política económica colonial resultou num aumento da dependência dos nigerianos da economia exportadora, dominada pelas companhias europeias. Apesar da riqueza que era extraída para proveito das empresas europeias, poucos nigerianos conseguiam ganhar o suficiente para poder investir em projetos locais, o que não permitiu um desenvolvimento sustentável durante o período colonial. A longo prazo, os nigerianos tornaram-se reféns da economia extrativa que em nada contribuía para o desenvolvimento do país. Inicialmente a economia exportadora era rentável, pois promovia e encorajava a expansão da produção que outrora servia apenas para o consumo doméstico. Os agricultores viam na economia de exportação uma forma de obter uma renda suplementar e por isso tinham vontade de tirar vantagem, mesmo sabendo que

beneficiariam as empresas europeias mais do que eles próprios.

As alterações sentidas no início do século XX marcaram a sociedade nigeriana. As mudanças do modelo económico tiveram uma grande influência na transformação da atividade agrícola, que resultou na expansão das exportações. Consequentemente, as alterações políticas e sociais resultaram no crescimento das cidades e o consequente movimento das populações, bem como proporcionou o crescimento de novas classes de elite com educação ocidental.

3.2.3. A Transição para a independência

A influência e consolidação da administração colonial foi notória durante as primeiras décadas do século XX. Porém, a Grande Depressão de 1929 marca um ponto de viragem na história da Nigéria. Os efeitos da crise económica fizeram-se sentir na queda dos preços das exportações, afetando também a atitude dos nigerianos perante a administração colonial, pondo assim em causa o progresso do país. Em 1930 começaram a emergir movimentos nacionalistas, conhecidos por pan-nigerianos, que tinham como principal objetivo o melhoramento das infraestruturas, do sistema de educação e saúde, e do sistema colonial, estimulando a integração dos nigerianos no governo. (Falola e Heaton 2008, 134-138)

Esta insatisfação perante o sistema colonial deu origem a ativistas anti-coloniais. Emergiu assim uma geração de estudantes que iniciaram um conjunto de associações com o objetivo de promover a solidariedade e cooperação entre as diferentes etnias e assim pressionar o governo colonial. O centro dos movimentos nacionalistas tiveram origem em Lagos, pois era lá que estava concentrado o maior número de nigerianos com formação ocidental. Neste contexto, em 1934, nasceu o “Lagos Youth Movement”, que mais tarde ficou conhecido como o “Nigerian Youth Movement”, e tornar-se-ia no primeiro pan-

nigeriano movimento nacionalista da história do país. (Falola e Heaton 2008, 140) A constituição deste movimento levou assim a uma maior união étnica, permitindo confrontar o governo colonial na obtenção de melhores condições de trabalho e melhor representação local no governo.

Porém, a crise económica que começara no final da segunda década e que durou até à Segunda Guerra Mundial provocou a queda das exportações das quais eram a base da economia colonial. O incidente de 1938, conhecido por “cocoa pool”, viria a marcar a economia colonial. De forma a manter os seus lucros, as empresas europeias responsáveis por cerca de 90% das exportações uniram-se e combinaram reduzir os preços de compra do cacau nigeriano o que levou uma grande parte da população à pobreza severa. Um ano depois, o advento da Segunda Guerra Mundial veio estimular ainda mais o sentimento nacionalista. O recrutamento de milhares de jovens nigerianos enviados para a guerra, não só provocou um sentimento de revolta contra as colónias europeias, como conduziu a um decréscimo acentuado da mão-de-obra, produzindo grandes efeitos negativos nas comunidades nigerianas.

A decisão tomada durante a guerra, juntamente com a exploração colonial que se fazia sentir através das políticas económicas estabelecidas pelo governo em manter os preços dos produtos nigerianos abaixo dos preços do mercado internacional, aumentou ainda mais o desejo de mudança e a adesão às causas nacionalistas.

No fundo, a Nigéria colonial nunca cresceu como uma nação unida e independente. Gerida por várias administrações autónomas, o país nunca desenvolveu uma instituição central, sendo apenas um agregado de diversas etnias conquistadas pela supremacia britânica, e que mais tarde viria a tornar-se num país fragmentado e governado pela competição de poder e riqueza.

3.2.4. A Descolonização

O fim da Segunda Guerra Mundial trouxe não só alterações políticas como sociais, que viriam a resultar na independência da Nigéria em Outubro de 1960. Tal como foi característico durante a era colonial, o movimento da população para as áreas urbanas à procura de novas oportunidades atingiu níveis sem precedentes em 1950. Em Lagos, por exemplo, a população em 1931 era de 126.000 habitantes, em 1951 atingiu os 274.000 e em 1963 já alojava 675.000 pessoas. (Falola e Heaton 2008, 155) As cidades tornaram-se num centro cosmopolita, onde se juntavam as várias culturas da Nigéria, ao contrário das áreas rurais que continuavam etnicamente e culturalmente homogêneas. Contudo, estas diferenças de desenvolvimento entre as áreas urbanas e rurais acabaram por criar uma nova divisão na sociedade nigeriana.

Por volta de 1950, durante o processo de descolonização, a Nigéria estabelece uma estrutura federal no qual emergiram três poderes autónomos, divididos pela região norte, este e oeste. Todavia, esta divisão veio agravar ainda mais os problemas de divisão étnica. Os grupos predominantes de cada região, como, o Yoruba a oeste, o Igbo a este e o Hausa-Fulani a norte, competiam entre si a nível federal e dentro de cada região cada grupo dominava as minorias. No norte da Nigéria, por exemplo, os não-muçulmanos alocados na região centro temiam a dominação do Hausa-Fulani, ou na zona este, as minorias da região do Delta temiam o controlo dos Igbo. (Falola 1998, 53-54)

Neste contexto, emergiram também alguns partidos que representavam cada um dos maiores grupos étnicos, como, o “National Convention of Nigerian Citizens” (NCNC), o “Northern People’s Congress” (NPC), e o “Action Group” (AG), o que resultou numa competição não baseada em ideologias políticas mas sim étnicas e religiosas. O suporte a cada grupo era apoiado e criado através de convicções étnicas e religiosas. (Falola 1998, 53)

A Primeira República ficou marcada por uma intensa competição entre as principais regiões geopolíticas, o norte, este e oeste. A principal força a concorrer ao poder era o NPC. A coligação do norte desejava alcançar o poder contra a região mais desenvolvida do sul, de forma a preservar a sua entidade cultural e religiosa herdada desde a era do Califado. (ICG 2010, 7)

Em 1959 foi eleito o primeiro governo, formado pela coligação NPC-NCNC, e assim a 1 de Outubro de 1960 a Nigéria tornava-se num Estado independente. (Falola e Heaton 2008, 156) Apesar de a Nigéria ter ganho a sua independência política em 1960, deparava-se com antigos problemas, como o regionalismo e a etnicidade, e continuava ainda economicamente dependente, uma vez que as empresas europeias ainda controlavam a economia exportadora.

A nível regional as centenas de grupos étnicos temiam o domínio dos três principais grupos. O plano de desenvolvimento para a Nigéria pós-guerra não viu muitas progressões. Continuavam dependentes do conhecimento, contactos e tecnologias dos europeus. Para além dos problemas políticos e económicos, a Nigéria deparou-se com um novo desafio. Em 1958 foram descobertas reservas de petróleo no Delta do Níger que demonstravam um grande potencial económico. Um recurso que poderia tornar o país rico e forte, foi o que tornou a Nigéria num país corrupto, subdesenvolvido e etnicamente dividido. (Falola e Heaton 2008, 157)

3.2.5. Período Pós-colonial

O ano de 1960 marca o ponto de viragem na história da Nigéria. Aquando da consolidação da sua independência as expectativas para um futuro promissor eram elevadas, principalmente devido à descoberta de petróleo no Delta do Níger. Porém, o problema da ausência de uma entidade nacional continuava presente e era intensificado

pela forte competitividade regional que existia entre os três principais grupos étnicos. O maior medo estava relacionado com o possível domínio de um grupo étnico no poder federal.

A Nigéria, caracterizada pela sua desfragmentação e marcada pelas conflitualidades regionais da década de cinquenta, era um Estado sem um poder central forte. A Primeira República (1960-1966) assistiu a várias crises políticas, resultantes da ambição que os partidos de cada região tinham em obter o maior poder possível, para assim ter controlo sobre a distribuição dos recursos naturais. Os nigerianos temiam a dominação de uma das regiões sobre a outra, ou seja, que o sul fosse dominado pelo norte e vice versa, o que levou a população a não acreditar num sistema federal funcional. Estes medos de domínio étnico perturbaram assim qualquer esforço de unidade nacional. No entanto, a economia começava lentamente a melhorar, pois o esforço no desenvolvimento da indústria transformadora, nomeadamente, do tabaco, comida processada e bebidas tornaram-se grandes fontes de receitas. A indústria petrolífera assistiu também a um crescimento significativo, aumentando a sua produção de 46.000 bpd em 1961, para 600.000 bpd em 1967. Contudo, apesar da diversificação da economia, o sector agrícola continuava em declínio. Importa destacar que os regimes militares que se seguiram à Primeira República, acabaram por não dar continuidade a este plano de desenvolvimento económico.

Em 1966 surge o primeiro golpe militar, que posteriormente viria a gerar uma guerra civil, também conhecida pela guerra do Biafra, que durou entre 1967 e 1970. De entre várias razões para não deixar Biafra abandonar a federação prendia-se ao facto desta área conter 67% das reservas de petróleo da Nigéria. (Falola e Heaton 2008, 175)

Durante muitos anos a Nigéria viveu várias alterações políticas. Depois da Primeira República, sucederam-se 13 anos de regime militar, que durou entre 1966 até

1979, e foi comandado por quatro líderes diferentes. A segunda República, implementada em 1979 durou até 1983, ano em que ocorreu um segundo golpe militar que durou até 1993. (Falola 1998, 55)

A vontade de melhorar o país e a capacidade de gerar receitas estavam cada vez mais em declínio, pois a única preocupação era o próprio enriquecimento e a obtenção de poder. A Segunda República, ganha pelo “National Party of Nigeria” (NPN), ficou marcada pela falta de empenho no desenvolvimento económico e na promoção das instituições políticas, pois os problemas competitivos pelo poder e a rivalidade entre os partidos era superior. (Falola 1998, 62)

Em nenhum regime foram tomadas medidas para combater os conflitos étnicos e religiosos. Importa ainda destacar que com as receitas do petróleo a aumentarem, foram desvalorizadas também medidas económicas, deixando a produtividade do país descer, nomeadamente no sector agrícola que já estava em declínio desde 1960. (Falola 1998, 56-58)

3.2.6. Boom petrolífero

Devido à rápida expansão do sector petrolífero no início dos anos setenta, a economia nigeriana cresceu exponencialmente, e tornou o petróleo no principal produto exportado da Nigéria. Apesar da descoberta de quantidades comerciais de petróleo ocorrer em 1958, em Olobiri, no Delta do Níger, a guerra civil que se desenvolveu entre 1967-1970 dificultou a sua exploração e a expansão da indústria.

Após a fase conflitual, a produção aumentou exponencialmente, e em 1974 a Nigéria tornou-se no sexto maior produtor de petróleo do mundo, e passou a ser o segundo maior fornecedor dos Estados Unidos da América, depois da Arábia Saudita. (Falola e Heaton 2008, 260). No mesmo ano, “82% das receitas do governo provinham da indústria

do petróleo, tornando a economia da Nigéria extremamente dependente desta fonte”.
(Falola e Heaton 2008, 182)

Entre 1970 e 1983 a Nigéria experienciou um período de crescimento económico, o qual assistiu a três regimes diferentes. Porém, nenhum soube verdadeiramente gerir as receitas governamentais, contribuindo apenas para o desenvolvimento de um sistema monodependente e politicamente corrupto. A riqueza gerada pelos recursos petrolíferos não contribuiu para o desenvolvimento do país, beneficiando apenas aqueles diretamente ligados ao poder governamental, enquanto a maioria dos nigerianos continuavam na pobreza. O facto da maior parte das receitas governamentais resultarem dos pagamentos de licenças ou “royalties” das empresas petrolíferas, ao invés de serem geradas dentro do país, por exemplo, através de impostos, o crescimento do setor contribuiu em larga medida para a difusão da corrupção. (Falola e Heaton 2008, 184)

As transformações económicas tiveram um grande impacto nas regiões do país. O petróleo, que passou a ser o principal motor da economia nigeriana, levou à negligência de vários setores essenciais para o equilíbrio e diversificação da economia. O sector da agricultura, por exemplo, sofreu uma grande queda, o que obrigou a Nigéria a tornar-se mais dependente da importação de artigos alimentares, por exemplo, do óleo de palma ou do amendoim. (Falola e Heaton 2008, 183). Outro exemplo, com grandes consequências a nível social, deveu-se ao declínio da produção de algodão que obrigou ao encerramento em grande escala deste setor. O declínio das economias rurais contribuiu também para a deslocação da população para as áreas urbanas à procura de novas oportunidades. (ICG 2010, 9-10) Desta forma, as más práticas económicas, que levaram ao encerramento de fábricas e o consequente aumento do desemprego e das importações, conduziram ao aumento dos preços contribuindo ainda mais para o crescimento do índice de pobreza da Nigéria. (ICG 2014, 3)

3.2.7. Transição democrática

O início da década assistiu novamente a uma transição no plano político. Em 1983 deu-se o golpe militar que pôs fim à Segunda República e levou ao poder o General Muhammadu Buhari, iniciando um período de quinze anos de administração militar, que ficou marcado por três regimes diferentes. O longo período de administração militar assistiu a uma queda da economia e iniciou uma época de severas medidas de austeridade, que tiveram um grande impacto no declínio dos serviços de saúde e no sector educativo. Durante os anos que se seguiram os nigerianos viveram num regime caracterizado por um elevado nível de repressão. É neste contexto que a década de 80 assiste ao crescimento exponencial de organizações da sociedade civil. A incapacidade do governo de assegurar os serviços essenciais à população acentuou a importância do papel das organizações em alcançar as necessidades dos cidadãos. A oposição ao modelo económico baseado nas receitas do petróleo continuava a fazer parte da agenda das organizações. No Delta do Níger, por exemplo, os grupos não só exigiam maior controlo sobre os rendimentos do sector petrolífero, como também lutavam pela protecção do ambiente devido à poluição causada pela falta de regulação das empresas. Os grupos argumentavam que a riqueza obtida através das suas terras não era aplicada no melhoramento das condições de vida das pessoas, que continuavam a viver na pobreza. Por outro lado, a questão da degradação ambiental era de extrema importância pois a vida das comunidades da região do Delta do Níger tinham como principal sustento a pesca. (Falola e Heaton 2008, 209-211)

Em 1993 dá-se uma tentativa de transição do regime militar para a Terceira República, no entanto não é bem-sucedida. Só em 1999 viria a consumar-se a transição para a Quarta República liderada pelo presidente Olusegun Obasanjo, que durou até 2007. O sucesso do mandato esteve ligado à redução da dívida externa, ao aumento do PIB e ao esforço de atrair investimento estrangeiro. Apesar de ter melhorado as condições de vida de um

número reduzido de nigerianos, nas áreas urbanas, não fez qualquer esforço no sentido de melhorar, na maior parte do país, os padrões de vida da população que carecem de necessidades básicas, como serviços de saúde, transportes públicos ou instalações educacionais adequadas. Muitos dos problemas sociais continuavam a não ser uma prioridade, nomeadamente, as tensões étnicas e regionais que se faziam sentir no norte do país e a situação política na região do Delta do Níger, na qual os cidadãos continuavam a lutar contra a degradação das suas terras e por um melhor acesso às receitas do sector petrolífero. (Falola e Heaton 2008, 235-238)

As tensões religiosas continuavam a ser um grande problema no mandato de Obasanjo. A zona mais problemática centrava-se no Delta do Níger, onde o grupo étnico Ogonis lutava por maior acesso às receitas do petróleo, e pelo combate à poluição dos seus territórios. Desde 1990 que vários grupos têm atacado as instalações petrolíferas, principalmente na cidade rica em petróleo, Port Harcourt. A violência e a instabilidade provocadas por estas ações levou à queda de cerca de 20% das exportações de petróleo em 2006. (Falola e Heaton 2008, 239)

Em 2007, pela primeira vez na história da Nigéria, deu-se uma transição para um novo regime civil. Apesar da imprevisibilidade do futuro do país devido aos seus complexos problemas políticos, económicos e sociais, a continuidade de um regime civil é um sinal positivo na criação de condições para uma estabilidade duradora e o desenvolvimento das instituições democráticas. É necessário uma boa governação e a criação de boas políticas públicas de forma a ajudar o país a explorar e potenciar as suas oportunidades.

3.3. Principais conflitos na Nigéria

3.3.1. Rebelião do Boko Haram

A história da Nigéria não só compreende uma grande complexidade demográfica, composta por mais de cem grupos étnicos, como também apresenta vários problemas que se têm vindo a manifestar ao longo dos anos.

A negligência dos seus problemas de raiz, nomeadamente, a pobreza, o desemprego jovem, a falta de serviços básicos e infraestruturas adequadas, a poluição ambiental e a partilha das receitas do petróleo são algumas das causas primárias dos conflitos existentes. No entanto, os conflitos religiosos estão também ligados aos problemas da Nigéria. Se por um lado, na região leste do país a supremacia do cristianismo não permitiu a ameaça do islamismo, a oeste as duas religiões conseguiram coexistir pacificamente, ao contrário do norte, que era completamente oposto à expansão do cristianismo.

A região norte, composta por numerosos grupos étnicos e comunidades religiosas, na sua maioria muçulmana, é composta por três grupos predominantes: Hausa, Fulani e Kanuri.

Constituída também por imigrantes cristãos originários do sul, o norte foi moldado pelas constantes migrações, transações comerciais, e palco não só de conflitos entre muçulmanos e cristãos como também da expansão do islão, que marcou fortemente a região.

A introdução do islão teve um papel fundamental no desenvolvimento histórico e cultural da região. Numa primeira fase, foi introduzido de uma forma pacífica pelos comerciantes do mundo árabe e do Norte de África, entre o século XI e XVII, sobretudo através das trocas comerciais, e posteriormente com o impacto da criação do Califado de

Sokoto.

O início do século XIX assistiu assim ao apogeu da influência muçulmana devido à fundação do primeiro califado fundado pelo xeque Osman da Fodio, que viria a ser um dos mais poderosos e influentes impérios até à colonização europeia. O califado composto por emirados autónomos era caracterizado pela segurança das suas rotas de transporte, bem como pela riqueza das suas cidades. Porém, no início do século XX, depois do governo britânico controlar a região sul do país, expandiu o seu protetorado até ao norte. A comunidade muçulmana, especialmente no norte, sempre foi hostil à conquista britânica, pois temiam a perda de poder naquela região. Apesar da resistência contra o colonialismo, o Califado de Sokoto acabou por ser conquistado em 1903 e controlado através de administração indireta. (ICG 2010, 1-4) Porém, apesar da política e administração indireta, o islão acabou por manter-se e consolidar-se, conseguindo até expandir-se por várias áreas através do desenvolvimento das comunicações e estradas que permitiu os missionários viajarem e difundirem-no.

Todavia, depois da independência em 1960, a transformação económica que se verificou em 1970 teve um grande impacto especialmente nos Estados do norte, onde os indicadores sociais são os piores do país. A falta de emprego e os baixos indicadores de educação comprometeram assim o futuro dos jovens. Segundo o governador do Banco Central da Nigéria, Chukwuma Soludo, o norte do país é caracterizado pelos maiores níveis de pobreza. (ICG 2010, 10) Estima-se que mais de 70% da população nigeriana sofre de pobreza, sendo o nordeste do país, principal região de atuação do Boko Haram, a região mais afetada da Nigéria. (ICG 2014, 3-4)

Contudo, a complexidade dos problemas na região norte da Nigéria não se limita aos seus conflitos religiosos, mas também a um conjunto de fatores económicos e políticos, que se traduzem na incapacidade de criar condições e infraestruturas básicas

nas áreas da saúde, educação e segurança. Desde que em 1999 a Nigéria voltou à governação civil, o Estado não tem conseguido dar resposta às necessidades do país, apresentando níveis de pobreza piores, quando comparados com era colonial. Esta incapacidade do governo traduz-se no aumento de grupos separatistas, milícias étnicas e movimentos religiosos. É neste contexto, de dificuldades económica, aumento das desigualdades e frustração social, que muitos jovens decidem juntar-se a grupos étnicos e religiosos, que de certa forma garantem um sentimento de segurança. Onde outrora existiam movimentos sociais reformistas, que lutavam contra a classe governamental responsável pela pobreza, hoje a oposição à injustiça é apoiada na religião. É neste contexto que surge o grupo Boko Haram, um dos muitos movimentos fundamentalistas que surgiram na região norte (ICG 2014, ii). Fundado em 2002, por Mohammed Yusuf, propagou-se em Maiduguri, cidade no nordeste do país, que durante muitos anos foi o centro de ensino do islão. Com o objetivo de estabelecer um Estado islâmico no norte, regido pela Sharia, a lei islâmica, aparece como alternativa ao modelo fracassado do governo e como forma de combate à corrupção e injustiça. (Anyadike 2015, 40)

Porém, e de certa forma contraditório, através do testemunho de guardas prisionais que convivem com membros do Boko Haram, revelam que alguns dos “reclusos são analfabetos. Nem conseguem recitar o Corão, mas dizem praticar o jihad”, os mesmos afirmam, que não conseguem encontrar “muitos sinais de profunda religiosidade. [...] Normalmente, os extremistas são homens pouco escolarizados, que sobreviviam com o que ganhavam em biscates fora dos centros urbanos.” (Anyadike 2015, 40)

O grupo que no início do novo milénio emergiu como “Nigerian Taliban”, mais tarde ressurgiu como Boko Haram e rapidamente foi ganhando apoio, principalmente junto dos jovens desempregados, e adotando ações violentas contra as autoridades.

Em 2009, surge um dos mais agressivos confrontos entre o Boko Haram e as

autoridades, acabando na morte de centenas de membros do grupo, incluindo o seu fundador. Um ano mais tarde, o grupo surge ainda mais agressivo levando a cabo uma série de ataques não só contra as autoridades, infraestruturas e pessoas ligadas ao governo, mas também a bares, hospitais, escolas e igrejas. (ICG 2014, ii)

Segundo um ex-membro do grupo, existe uma “distinção entre o início do Boko Haram e a violência extrema do movimento a partir da liderança do sucessor de Mohammed Yusuf, Abubakar Shekau, um cabo-de-guerra com mais instintos assassinos do que instrução, que acompanhou o movimento jihadista mundial”. (Anyadike 2015, 40) A violência dos atos é impressionante, segundo um relatório da UNICEF, mais de 17 mil pessoas, na maioria muçulmana, já morreram, não só na Nigéria como fora da sua fronteira, e já levaram ao deslocamento de mais de dois milhões de pessoas. (Anyadike 2015, 40 e Reis 2016) Caracterizado por ser um grupo disperso e sem uma hierarquia definida, torna-se difícil a sua eliminação por completo.

A resolução passa por uma reforma política, e acima de tudo pelo investimento no desenvolvimento da região. É necessário um governo mais ativo no apoio aos seus cidadãos e na eliminação dos problemas estruturais do país, pois de outra forma o problema está longe de acabar.

Confrontados com a incapacidade governamental do país, os jovens que se juntam ao grupo Boko Haram têm como objetivo principal criar um Estado islâmico rigoroso, pois acreditam que só desta forma é possível resolver os problemas da sociedade, nomeadamente, a corrupção e a má governação, que resultam do fraco desenvolvimento e das más práticas económicas. Segundo o porta-voz do grupo, Abu Qaqa, o objetivo é destabilizar a Nigéria e implementar a Sharia, tal como aconteceu no período pré-colonial, a Sharia era praticada. (ICG 2014, 9)

Ao longo dos anos o grupo tornou-se mais violento e destrutivo, bem como as

suas táticas mais sofisticadas. Os primeiros ataques baseados apenas em tiroteios, evoluíram para o uso de dispositivos explosivos. Tornaram-se especialistas no fabrico de bombas capazes de destruir veículos blindados. As suas táticas, semelhantes à Al-Qaeda, são resultado das ligações com grupos islâmicos estrangeiros, como a Al-Qaeda do Magrebe islâmico ou a Al-Shabaab na Somália. (ICG 2014, 16-22 e Blair 2015, 33) Segundo um membro do Boko Haram, Bin Laden, através de um nigeriano que conheceu entre 1992-96 no Sudão, que mais tarde tornara-se seu discípulo e recebera treino no Afeganistão, foi-lhe pedido que organiza-se uma célula na Nigéria com aproximadamente \$3 milhões de dólares. A Al-Qaeda no Magrebe islâmico teve especial influência no desenvolvimento do grupo Boko Haram principalmente pela sua contribuição de recursos financeiros, arsenal militar e instalações de treino. (ICG 2014, 23-24)

Em Janeiro de 2015, uma bomba transportada por uma menina de 10 anos explodiu no mercado na cidade de Maiduguri, no Estado de Borno, resultando em 20 mortes. A recorrência ao uso de crianças como bombas humanas tem aumentado. (Blair 2015, 32) Segundo a UNICEF, um em cada cinco ataques suicidas são efetuados por crianças. As estatísticas de ONU referem que em 2014 foram utilizadas quatro crianças neste tipo de ataques, enquanto em 2015 o número aumentou onze vezes, contabilizando um total de 44 ataques suicidas. Refere ainda que, 75% eram raparigas. (Reis 2016)

Outra das consequências da insurgência do Boko Haram, e que afeta em grande medida o sector educativo, e consequentemente o futuro da região, são os ataques constantes às escolas. Segundo a ActionAid Nigéria, até Fevereiro de 2013 tinham sido destruídas mais de 200 escolas no Estado de Yobe e mais de 800 salas de aula no Estado de Borno. Em 2014 foi levado a cabo um dos maiores ataques contra as escolas, em que militantes do grupo islamita raptaram mais de 200 alunas na cidade de Chibok, no Estado do Borno, que até hoje continua-se a não saber do seu paradeiro. (Hassan 2014, 34)

Os seus ataques a igrejas cristãs e o objetivo assumido de querer estabelecer um Estado islâmico, tem também despoletado o enfurecimento de outros grupos, nomeadamente, o grupo do Movimento para a Emancipação do Delta do Níger (MEND), que ameaçou atacar mesquitas que passassem mensagens de ódio contra os cristãos. (ICG 2014, 41) Num país já muito fragmentado etnicamente e religiosamente, estes incidentes deterioram a longo prazo o caminho para a estabilidade e unidade nacional. Segundo as palavras do general Martin Luther Agwai, “nunca poderemos resolver qualquer um destes problemas [insurgência islâmica] com soluções militares. [...] Eles irão estabilizar a área, mas é um problema político; um problema social; um problema económico, e até estas questões não serem abordadas, os militares nunca poderão ser a solução.” (ICG 2014, 42)

É evidente que nos anos que se seguiram à independência, nenhum governo conseguiu com sucesso implementar uma estratégia de coesão nacional. Os problemas do país estão associados à complexa ligação entre o governo, a corrupção, a pobreza e a violência. O problema do desenvolvimento da Nigéria tem como causa principal a pobreza, resultado da má governação e de instituições fracas, incapazes de controlar a violência e implementar políticas públicas de qualidade. A política, usada como via para o enriquecimento, está diretamente ligada à corrupção associada aos recursos e à distribuição das suas receitas, o que leva a população a desacreditar na sua capacidade de estabelecer justiça e bem-estar.

Porém, segundo Francis Fukuyama, “o Estado nigeriano não é apenas fraco em capacidade técnica e em capacidade de zelar pelo cumprimento da lei de forma impositiva e transparente. Também é fraco no sentido moral: tem um défice de legitimidade. Existe pouca lealdade a uma nação chamada Nigéria, sobreposta à lealdade à região, ao grupo étnico ou à comunidade religiosa”. (Fukuyama 2015, 311) Acrescenta ainda que “os conflitos decorrem da fraqueza das instituições. Se um país tiver instituições políticas

legítimas, fortes e eficazes, a descoberta de diamantes ou petróleo no seu território não levará grupos rebeldes a tentar pilhá-los nem potências estrangeiras a tentar interferir na sua exploração”. (Fukuyama 2015, 390)

3.3.2. Instabilidade no Delta do Níger

Semelhante à dimensão de Portugal, o Delta do Níger composto por nove Estados e mais de 33 milhões de pessoas é tido como uma das regiões da África com maior densidade populacional. (Campbell 2011, 63)

A Nigéria é vista como um paradoxo, e a região do Delta do Níger comprova-o. Mesmo sendo uma das regiões mais ricas da Nigéria devido aos seus recursos, continua pobre e insegura. O desenvolvimento e estabilidade da região é essencial, uma vez que grande parte das receitas do governo derivam desta zona. Neste sentido, devido ao seu valor estratégico é fundamental a prática de ações que visem o seu desenvolvimento e a melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes.

O início da guerra civil (Biafra), iniciada seis anos depois da independência, culminou com a morte de cerca de meio milhão de pessoas em 1970. Por isso, apesar da descoberta de reservas de petróleo nos anos cinquenta, a sua comercialização só viria a ser significativa a partir de 1970.

Contudo, os efeitos da sua extração têm sido desastrosos para a população, nomeadamente, na degradação do meio ambiental. Estima-se que nos últimos 50 anos cerca de 1.5 milhões de toneladas de petróleo tenham sido derramadas, e conseqüentemente poluído as vias aquáticas, eliminando assim a indústria pesqueira que representa a principal fonte de rendimento da população. (Campbell 2011, 63-64) Todavia, este não é o único fator a desencadear a violência. Os conflitos na região do Delta do Níger são também desencadeados pela injustiça, sendo uma das causas principais

as políticas relativas ao petróleo, nomeadamente, a desigualdade na distribuição das receitas provenientes do sector. Que decorre do facto de a região produzir mais de 90% do petróleo e gás do país, e no entanto, a maior parte da população encontra-se na pobreza, sendo também uma das regiões mais pobres dentro da federação. É de salientar que 90% das receitas das exportações provêm do petróleo e do gás, representando 40% do PIB e 84% das receitas do governo. (Ibaba and Ikelegbe 2010, 78) A região, particularmente afetada e onde o aparecimento da violência tem ocorrido em grande escala, assistiu ao aparecimento de diversos grupos, em que as suas ações têm como alvo a indústria petrolífera. Alguns grupos de milícias como, o “Niger Delta people’s Volunteer Force” (NDPVF), MEND e “Niger Delta People’s Salvation Front” (NDPSF) têm conduzido estes ataques. (Ibaba and Ikelegbe 2010, 219)

Em todos os Estados do Delta do Níger existem grupos de milícias, no entanto, o MEND é um dos grupos predominantes da região. Composto maioritariamente por jovens desempregados, todavia, organizado por comandos com formação militar, tem utilizado táticas de guerrilha nas principais cidades petrolíferas de Port Harcourt e Warri. É provável que a pirataria e os grupos de milícias estejam diretamente ligados. Segundo os autores, Ibaba e Augustine, “os piratas tornam-se milícias, assim como as milícias usam a pirataria de forma a mobilizar recursos para sustentar os conflitos ou para enriquecimento pessoal.” Acrescentam ainda que “ a pirataria prosperou devido à perda de controlo, falta de disciplina e perda do foco entre os grupos de milícias”. (Ibaba and Ikelegbe 210, 228) Isto é, “são elementos criminosos e depravados nos grupos de milícias, ou elementos oportunistas, que se dissimulam como milícias. Estes grupos armados atacam os barcos e passageiros ao longo da costa e nas vias navegáveis. Normalmente, obstruem e bloqueiam o tráfico nas rotas fluviais, atacam e capturam os barcos, e fazem os passageiros reféns para posteriormente exigirem um resgate.” (Ibaba and Ikelegbe

2010, 227).

O impacto das ações das milícias não é apenas econômico, influenciando em grande medida a fragmentação dos valores sociais. Os jovens acabam por crescer no meio de uma cultura criminal, de agressividade, violenta, desordenada e sem lei. São eles também o segmento principal da composição destes grupos, que perante a consciencialização da situação de desigualdade na distribuição, acabam por se juntar aos grupos.

Contudo, a violência acaba por ser promovida num ciclo vicioso, onde as companhias petrolíferas e os governos asseguram a acumulação da sua riqueza, através da utilização dos grupos para proteger as instalações em troca de compensações monetárias, proporcionando assim meios para a aquisição de armas, e a consequente violência. Importa destacar, que os governos da região acabam ainda por pagar grandes quantidades de dinheiro aos grupos, para evitar ataques às instalações petrolíferas e assim garantir a continuidade da produção. De acordo com o líder da NDPVF “o governo do Estado de Rivers pagava aos militantes 100 milhões de nairas por mês para evitar a violência.” (Ibaba and Ikelegbe 2010, 236) Porém, se for feita uma comparação com o valor diário pago pelo governo em operações de contrainsurgência, verifica-se que este valor é insignificante. Em 2009, no auge da insurgência na região, o governo pagou aproximadamente 4 biliões de nairas por dia, para além de não se poder calcular os efeitos que estes ataques têm na segurança nacional e na estabilidade da economia. Nesse ano, verificou-se a redução de mais de 50% na produção de petróleo, como também a morte de aproximadamente 1000 pessoas. (ICG 2015, ii) Foi também nesse ano que o presidente Umaru Yar’Adua, eleito em 2007, declarou uma amnistia que foi aceite por milhares de combatentes. A amnistia tinha como objetivo promover programas de formação profissional e a integração dos jovens na sociedade. (ICG 2015, 2) Porém, as medidas

tomadas em nada contribuíram para o progresso de supressão da insurreição na região. John Campbell, baseado em testemunhos, afirma que foi dado aos líderes dos grupos compensações monetárias, em vez da reintegração dos militantes na sociedade. (Campbell 2011, 67) Apesar de, em 2008, terem sido criados vários comités técnicos com o objetivo de impulsionar o desenvolvimento, e criar uma estratégia para abordar os problemas da região do Delta, estes não têm sido eficazes em criar soluções. (ICG 2015, i) Ledum Mitee, presidente de um dos comités, afirmou que “ o problema do Delta do Níger não se resumia aos conflitos provocados pelas milícias. A atividade militante era uma reação aos problemas do Delta do Níger. Por isso, de forma a lidar com as consequências sem abordar os principais problemas não irá resolver o problema.” (ICG 2015, 24)

3.3.3. O desafio de Jos

Outra região da Nigéria também afetada pelos conflitos constantes, é o “cinturão médio”, nomeadamente a cidade de Jos no Estado de Plateau. O conflito nesta região centra-se principalmente na disputa de dois grupos étnicos pelo poder e controlo dos recursos da região, os Hausa-Fulani contra o grupo Berom/Anaguta/Afizere (BAA). Sendo que o primeiro reivindica o seu direito de propriedade sobre a região, afirmando serem os indígenas originais de Jos. No entanto, de acordo com o princípio indígena, criado em 1960 com o objetivo de proteger os grupos étnicos minoritários dos grupos predominantes como os Hausa-Fulani, Igbo e Yoruba, concede aos grupos originários do local o poder e controlo da área sobre aqueles que migraram. (ICG 2102, i e 1)

Contudo, além das diferenças étnicas, os conflitos na região estão também comprometidos com diferenças religiosas, uma vez que a comunidade Hausa-Fulani é maioritariamente muçulmana e o BAA é cristã. A verdade é que a insegurança na região

tem vindo a aumentar desde 2010 (altura em que os conflitos no norte se intensificaram) devido aos ataques de possíveis militantes do grupo islâmico Boko Haram. (ICG 2012, i) Apesar de ser difícil provar que os conflitos no “cinturão médio” estejam diretamente ligados aos conflitos de outras regiões, parece ser evidente a sua ligação com o sul e o norte. Em 2010, por exemplo, foi reportado que os líderes das milícias muçulmanas de Jos tentaram comprar armas no Delta. (Campbell 2011, 77)

A zona do “cinturão médio”, povoada na sua maioria por grupos étnicos minoritários, é caracterizada pela sua heterogeneidade e diversidade de povos. A região, ponto de convergência de pequenos e grandes grupos étnico-religiosos que há muito coexistem, tem assistido cada vez mais a confrontos, devido ao desejo de alcançar poder político e controlo sobre os recursos. Todavia, tal como acontece em todas as regiões da Nigéria, fatores como a pobreza, a falta de oportunidades e o desemprego jovem têm também contribuído para o agravamento dos conflitos em Jos.

3.4. Conclusões

Os acontecimentos que ocorreram antes do século XX foram determinantes para perceber a formação do país, das suas instituições políticas e atividades comerciais.

A Nigéria representa um país sem coesão ou existência prévia, cujos limites foram definidos por entidades externas, consequência da competitividade entre potências europeias. Para além do crescimento populacional explosivo que a pode colocar, em meados do século, como o terceiro país mais populoso do mundo, é também um país muito diverso em termos étnicos, e dividido entre religiões expressas numa base territorial. Entre o norte predominantemente muçulmano, e o sul cristão, acrescenta-se uma desconfiança mútua com longas raízes históricas. As diferenças enraizadas a norte, numa persistente vaga de violência assumida pela organização islâmica fundamentalista

Boko Haram, e a sul, na região do Delta do Níger, área de maior densidade populacional, apresentam antecedentes graves de violência. A norte, a ação terrorista tem-se espalhado em repetidos ataques e ações de rapto da população, produzindo uma instabilidade que não tem sido possível controlar. A sul, a região considerada uma das zonas da Nigéria mais subdesenvolvidas, instáveis e propensas a conflitos, está ligada ao grupo armado mais conhecido, o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger, que refletindo o mal-estar social, tem conduzido ações criminosas de pirataria.

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

As situações de crise, as debilidades económicas, e a incapacidade do poder central têm um reflexo multiplicador quer na intensificação do terrorismo jihadista a norte, quer no agravar da situação no Delta do Níger, e conseqüentemente no crescimento da criminalidade (e da pirataria).

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

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

Capítulo 4. A visão Internacional sobre as Medidas a Adotar

Cerca de 90% do comércio internacional é feito pelo mar, o que, por si só, mostra a importância deste bem comum. Todavia as interdependências crescentes que decorrem de um mundo cada vez mais globalizado reforçam o seu valor estratégico e fazem com que o efeito dos incidentes e das oportunidades decorrentes do uso do mar tenham reflexos que não podem ser subestimados, mesmo quando ocorrem em áreas distantes.

O transporte marítimo continua a ser atualmente a forma mais adequada, eficaz e rentável, para o transporte de grandes quantidades de bens a longas distâncias. Os recursos marítimos como a pesca desempenham um valor socioeconómico indispensável, e os recursos energéticos, como o petróleo e o gás natural, bem como a sua movimentação em segurança trouxeram para primeiro plano a importância geopolítica dos mares. (OMI 2016)

A costa do Golfo da Guiné associa vários destes elementos, tendo por isso uma profunda relevância política, económica e estratégica, sendo por isso motivo de preocupação das várias entidades internacionais, regionais e locais, nomeadamente no que toca às questões trazidas pela pirataria na região.

Parece-nos, pois, indispensável analisar as suas opiniões e iniciativas, para sobre elas podermos assentar algumas conclusões, que consideramos assim melhor fundamentadas.

4.1. Golfo da Guiné: Importância geoeconómica e geoestratégica

A importância da região do Golfo da Guiné remete, como referido no primeiro

capítulo, para um passado histórico distante. No século XVIII, era uma das principais áreas de comércio para os produtos europeus e devido à sua densidade populacional era também uma das principais regiões de aquisição de escravos.

Hoje o valor da Região decorre de um conjunto muito variado de fatores de que destacaremos cinco. Por esta região passam todos os meios navais e boa parte dos meios aéreos que partem da Europa em direção ao Atlântico Sul, ou deste rumam para norte. O que dá a esta área uma sensibilidade específica em termos de segurança internacional.

A região do Golfo, nomeadamente através dos países costeiros desde a Guiné ao Togo, representa a zona de maior aproximação entre a América do Sul e a África, daí a sua importância em termos de ligação marítima e aérea, e portanto de tráfico entre os dois continentes. Mas igualmente significativo pelo uso destas rotas (mais curtas) pelas redes de crime organizado e do narcotráfico amplamente denunciadas na comunicação internacional.

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

4.1.1. Potencial do Golfo da Guiné no Mercado Global

Ao longo dos últimos anos tem crescido um interesse global pela região, principalmente ligado à indústria petrolífera devido não só à abundância de hidrocarbonetos, nomeadamente petróleo e gás natural, e também às vantagens inerentes

à sua produção.

Em primeira instância, a produção de petróleo nesta região é mais barata do que a proveniente do Médio Oriente. A sua qualidade é também um fator diferenciador, enquadrando-se nos padrões ambientais definidos pelos EUA devido ao baixo teor de enxofre. Por fim, a posição geográfica da região próxima de dois dos maiores consumidores de energia, a América do Norte e a Europa Ocidental, torna o transporte de bens mais simples e rápido, resultando na redução dos custos de transporte por comparação com as exportações vindas do Golfo Pérsico. Ao mesmo tempo, esta é uma área de utilização mais segura, pois a navegação das embarcações não passa por áreas marítimas estreitas com grande concentração de navios e conseqüentemente mais suscetíveis a ataques como acontece no Estreito de Malaca ou no Canal de Suez. (Smith-Windsor e Pavia, 2)

O interesse económico por esta região tem aumentado, não só devido aos recursos, aos custos ou à sua localização favorável, como também devido ao tipo predominante de exploração. Mais de 60% efetua-se em offshore (alto mar), comparado, por exemplo, com o Médio Oriente, onde maioritariamente o petróleo é produzido em onshore (terra). Os cenários de instabilidade política tornam-se assim menos preocupantes à segurança energética, uma vez que o risco de ataques diretos ou sabotagens às instalações são mais reduzidos (Barros 2013, 132).

Importa ainda, para terminar, mencionar outra vantagem que torna a região atrativa ao investimento estrangeiro, e que decorre da quantidade de reservas de petróleo ainda por explorar. As suas reservas petrolíferas estão calculadas em 5.9 mil milhões de barris (2011) e produz diariamente cerca de 5 milhões de barris (2011), que corresponde a quase 4% da produção mundial de petróleo (Barros 2013, 132). A maior parte dos países produtores de petróleo da África subsaariana encontram-se no Golfo da Guiné,

nomeadamente, a Nigéria (2.3 milhões de bpd), Angola (1.8 milhões bpd), Guiné-Equatorial (289 mil bpd), Congo (277 mil bpd), Gabão (233 mil bpd), Chade (78 mil bpd)²⁹. (BP 2016, 8)

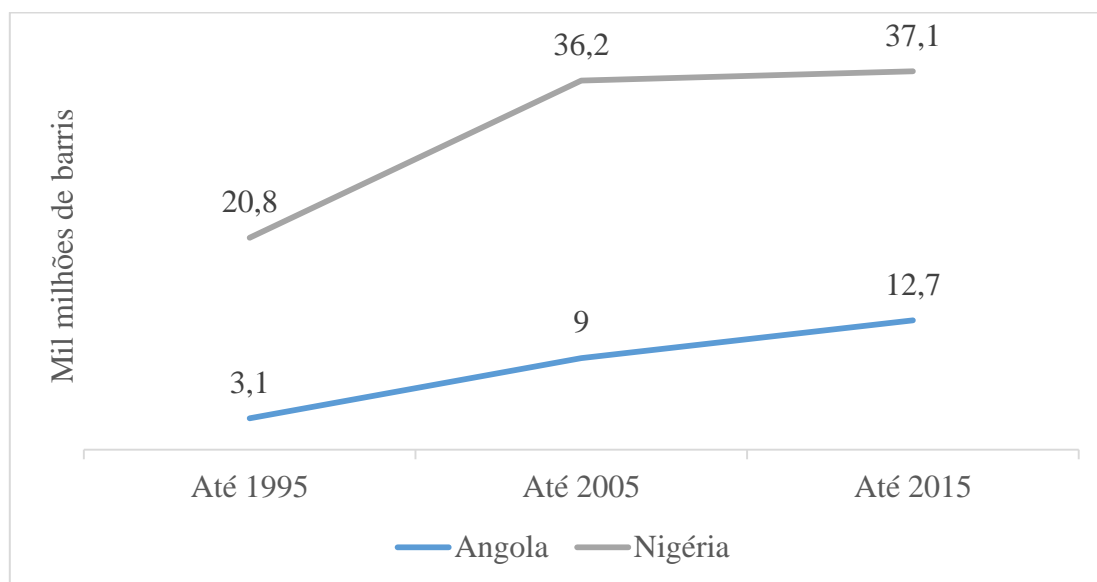


Gráfico 8 - Reservas de petróleo dos principais produtores do GdG (1995-2015)

Fonte: Adaptado (BP 2016, 6)

Numa visão mais alargada, a vinte anos, refletida no gráfico 9, verificamos que a produção apresenta, no geral, uma tendência crescente, particularmente no caso de Angola, em que contrariamente à Nigéria não parece ter tido uma estabilização mais marcada a partir de 2005.

O Golfo da Guiné tem-se tornado numa das principais fontes de petróleo tanto da Europa (1 milhão bpd), como dos E.U.A (1.5 milhões bpd), China (850 mil bpd) e Índia (330 mil bpd), sendo a Nigéria e Angola os principais produtores da região. (ICG 2012, 2-3). O petróleo da região representa cerca de 29% das importações petrolíferas dos EUA

²⁹ Valores referentes a 2015

e quase 40% da Europa, especificamente da União Europeia. (Barros 2013, 132)

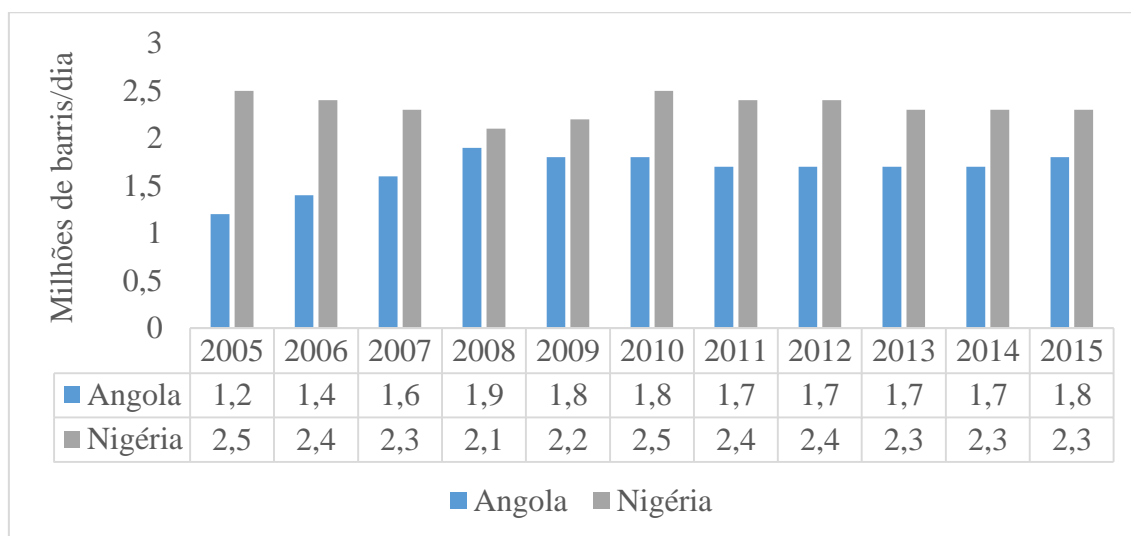


Gráfico 9 - Produção petrolífera dos principais produtores do GdG (2005-2015)

Fonte: Adaptado (BP 2016, 8)

Em suma, o gráfico 8 permite-nos tirar a conclusão de que, nos últimos dez anos, e apesar de todas as questões ligadas à comercialização de petróleo e à crise internacional, a produção dos dois maiores produtores da região têm-se mantido sem alterações significativas.

A região tem sido alvo do interesse crescente por parte das potências ocidentais, nomeadamente os EUA, Reino Unido e França, e também de algumas potências emergentes, como, o Brasil, China, África do Sul ou a Índia. Todavia, o interesse não está somente ligado ao seu potencial energético, mas também nos regimes fiscais praticados pelos Estados produtores de petróleo, conseguindo assim maximizar os seus lucros e atrair investimentos estrangeiros, nomeadamente, das companhias petrolíferas

multinacionais³⁰ (Barros 2013, 131).

Contudo, na última década a região tornou-se numa das áreas mais perigosas do mundo, sobretudo devido ao aumento da pirataria marítima e dos assaltos à mão armada contra navios. O que é refletido no gráfico seguinte, em que se verifica uma quebra significativa da produção em 2010, altura em que, como vimos no segundo capítulo, a pirataria começou a aumentar na região. Desde aí, a produção tem vindo a baixar até 2014, em que atingiu um volume correspondente apenas ao de 2007. A tendência mais recente, todavia, é de regresso ao crescimento. O que faz salientar a situação de segurança em Angola, praticamente excluída dos atos de pirataria, país cuja produção tem vindo, por isso, a crescer permanentemente nos últimos dez anos, como notado anteriormente.

O que nos incita a estudar, com atenção, as medidas propostas ou adotadas pelas várias instâncias internacionais e locais que se debruçaram sobre a pirataria no Golfo, para que possamos, no final, retirar conclusões ponderadas face às diversas abordagens efetuadas. Começaremos pelos atores internacionais com destaque para as Nações Unidas, cuja ação relativa à pirataria tem sido conduzida através de Convenções Internacionais, de que resultou a Lei do Mar, das suas agências especializadas como a Organização Marítima Internacional, ou através das Resoluções do Conselho de Segurança, cujo conteúdo analisámos. Passaremos então à União Europeia, e nomeadamente à sua estratégia para o Golfo. Passando a África, iremos analisar o entendimento da União Africana com impacto sobre o Golfo, bem como as respetivas organizações regionais africanas. E finalmente procuramos trazer à análise a opinião da sociedade civil de que serão destacadas duas instituições, a Crisis Group e a Chatham House.

³⁰ Com destaque para a ExxonMobil, Total, Chevron, Shell, British Petroleum e a ENI.

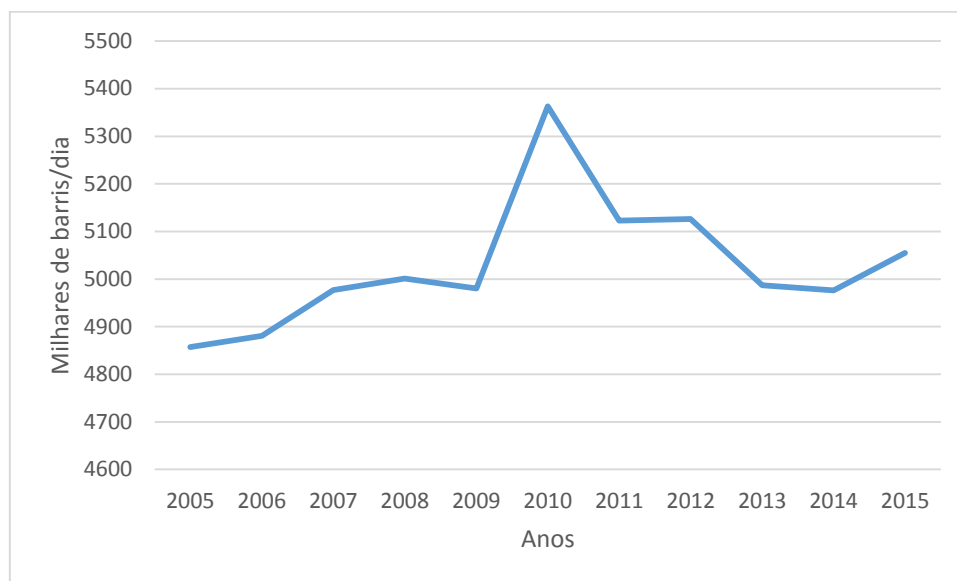


Gráfico 10 - Produção petrolífera do Golfo da Guiné (2005-2015)³¹

Fonte: Adaptado (BP 2016, 8)

4.2. Atores Internacionais

4.2.1. Nações Unidas

A primeira tentativa bem-sucedida de criar jurisdição universal relativa à pirataria surgiu em 1958 através da primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. De facto, as NU praticamente desde a sua origem, em 1945, têm-se envolvido nesta complexa problemática, através dos seus vários componentes e atividades, de que julgamos relevante destacar três componentes.

As Conferências Mundiais iniciadas com a Conferência referida anteriormente, que envolveram praticamente todos os estados membros das NU e donde emergiu na Conferência de Montego Bay, na Jamaica, em 1982, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CDM), algumas vezes referida como a “Constituição do Mar” e

³¹ Valores referentes aos seguintes países: Angola, Nigéria, Chade, Gabão, Guiné-Equatorial, Congo.

que constitui o principal normativo político e jurídico regulamentador do uso dos oceanos.

A Organização Marítima Internacional (OMI), enquanto agência especializada das NU, criada em 1948, em Genebra, com o objetivo de articular a cooperação entre os estados em relação ao uso do mar, à segurança marítima, à eficácia da navegação, à redução da poluição e em particular às questões técnicas do foro da navegação comercial. Envolve quase todos os países (171 países e 3 associados) e tem uma articulação em Assembleia Geral e Conselho (paralela à das NU) além de diversos órgãos especializados.

E, finalmente, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), o órgão deliberativo supremo desta organização, que tem adotado Resoluções fundamentais a respeito da pirataria.

4.2.2. Conferências Internacionais das Nações Unidas

O primeiro documento legal relativo à segurança marítima resulta da I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em 1958, em que se aprovaram as quatro Convenções fundamentais, referidas no Anexo D. É neste documento, e respetivas Convenções, que surge a distinção entre mar territorial, definido como sendo “a extensão para mais de 12 milhas a partir da costa”; e alto mar, entendido como “todas as partes do mar que não pertençam ao mar territorial ou às águas interiores de um Estado”. É na Convenção sobre o Alto Mar (CAM), artigo 14º, que pela primeira vez se reconhece o dever de todos os Estados cooperarem, na repressão da pirataria, se bem que apenas no “alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado”, e se definem quais os atos que se considera constituírem pirataria (artigo 15º). É ainda neste documento que se refere os direitos e as obrigações dos Estados nas diferentes áreas marítimas.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CDM) basicamente confirma o conteúdo dos entendimentos anteriores sobre as questões da pirataria. Neste documento, entre os artigos 100º a 107º, contêm o corpo de doutrina fundamental referente à pirataria marítima (Kraska e Pedrozo 2013, 698), e o artigo 111º define as condições de perseguição do alto mar até ao mar territorial de um Estado costeiro.

O Artigo 101º refere que “constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos: a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b)”.

Assim, segundo este artigo, para ser considerado um ato de pirataria a ação deve satisfazer cinco critérios: (i) deve ser cometido em alto mar; (ii) atos de natureza violenta; (iii) deve incluir pelo menos dois navios; (iv) o navio agressor deve ser um navio privado; (v) o ato deve ser cometido exclusivamente para fins privados.

A pirataria é um crime passível da jurisdição universal, isto é, qualquer Estado pode aplicar a lei sobre a pirataria. Porém, o crime de pirataria para o Direito Internacional, apresenta uma definição substancialmente limitadora.

Em primeiro lugar restringe a pirataria a atos praticados apenas em alto mar, ou em áreas que não estejam sob a jurisdição de nenhum Estado. Desta forma, a limitação geográfica presente no artigo restringe a aplicação do Direito Internacional, o que

consequentemente cria problemas para a perseguição e punição dos piratas, pois só é possível exercer a jurisdição universal uma vez que os eventuais piratas estejam em alto mar. Além disso, mesmo que os atos sejam cometidos em alto mar, pode verificar-se que uma vez perante a ameaça de serem capturados, os piratas procurem rapidamente voltar para a área dentro das águas territoriais onde estão apenas sujeitos à aplicação da lei do Estado.

Calcula-se que devido aos termos da CDM apenas 7%-15% dos incidentes no mar sejam classificados como pirataria (Murphy 2008, 17). Pois, a maioria dos atos de pirataria moderna ocorrem em águas territoriais, bem como em portos ou ancoradouros, e por isso são da responsabilidade do Estado, e dos quais a comunidade internacional não tem o direito de interferir. Apesar de a definição permitir respeitar a soberania dos Estados, se estes não tiverem a sua própria legislação e adequada, esta limitação permite que os atos que ocorrem, dentro das águas territoriais ou portos, não façam parte da definição legal.

Em segundo lugar, o artigo limita a pirataria a atos praticados com uma finalidade privada, ou seja, ataques contra navios e a sua tripulação por motivos políticos não são considerados pirataria segundo o Direito Internacional. Segundo Martin Murphy, o requisito de que só são considerados atos de pirataria aqueles que forem cometidos para fins privados teve como princípio a distinção de entre “pirataria” e “privateering”, sendo este último considerado “pirataria sob licença”. Apesar de o privateering ter sido abolido, “a distinção entre fins privados e públicos manteve-se porque os Estados queriam diferenciar entre pirataria e atos de depredação marítima realizados por insurgentes ou rebeldes”. Acaba ainda por excluir também os atos realizados por navios de guerra ou navios reconhecidos pelo Estado, o que leva a possibilidade de estes navios serem capturados e tornarem-se navios piratas para realizar atos de pirataria (Murphy 2007, 159-

160) Porém, apesar do artigo 101º definir que os atos de pirataria são só considerados como tal se forem apenas cometidos por navios privados, o artigo 102º estabelece uma exceção e afirma que os atos cometidos por um navio de Estado ou navios de guerra são equiparados a atos cometidos por um navio privado. (Kraska 2011, 130-131)

Por último, é necessária a participação de pelo menos duas embarcações para que se considere um ato como sendo de pirataria, dado que a lei refere ser indispensável haver um navio agressor e um navio vítima. Assim, um ato cometido por um membro da tripulação ou passageiro a bordo de um navio e não contra outro não é pirataria. Por isso, qualquer ato cometido a bordo é sob o domínio do Direito do Estado e não do Direito Internacional. Segundo Murphy, pretende-se fazer uma distinção entre pirataria e a ocupação do navio por parte da tripulação (motim) ou dos passageiros (apreensão interna), o que são considerados crimes sob o domínio do Direito do Estado (Murphy 2007, 164).

O Artigo 100º estabelece o dever de cooperação na repressão da pirataria nos seguintes termos: “Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado”. Verifica-se assim que o artigo confere competência a todos os Estados de intervir na repressão da pirataria. Porém, de modo a respeitar a soberania dos Estados, acaba por limitar novamente a possibilidade de deter qualquer tipo de atos de pirataria, pois essa obrigação só é válida em alto mar. Neste sentido, apesar da lei internacional ser clara contra a pirataria e afirmar que qualquer Estado pode exercer a jurisdição universal sobre o crime de pirataria, existem uma série de condicionantes.

Em síntese, sendo o combate à pirataria um dever e obrigação dos Estados e da comunidade internacional, o facto é que múltiplos aspetos são condicionados, requerendo-se, em consequência, a participação dos Estados, ou seja ação ao nível local

e regional no combate à pirataria.

O Artigo 105º estabelece que a apreensão de um navio ou aeronave pirata pode ser efetuada nos seguintes termos: “Todo o Estado pode apreender ou capturar um navio ou aeronave pirata ou um navio capturado em seguida a actos de pirataria e que esteja em poder de piratas e prender as pessoas e apossar-se dos bens que se encontrem a bordo do dito navio ou aeronave, no alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado. Os tribunais do Estado que efectuou a apreensão podem pronunciar-se sobre as penas a infligir, e bem assim sobre as medidas a tomar no que respeita aos navios, às aeronaves ou aos bens, reservados os direitos de terceiras pessoas de boa fé”.

O artigo 105º da CDM define assim que todos os Estados têm autoridade para capturar navios piratas, mas apenas em áreas fora da jurisdição de qualquer Estado. O artigo descreve ainda as condições de captura de uma embarcação pirata, referindo que os Estados devem capturar os navios piratas, e que os mesmos estão sujeitos à jurisdição do Estado que realizou a captura. Todavia, verifica-se existirem vários casos em que a legislação necessária nem sempre existe, ou é limitada. Neste sentido, estabelece-se aqui uma oportunidade para a atuação dos piratas pois a falta de mecanismos legais que os Estados têm para processar a pirataria é um fator do qual os piratas podem tirar vantagem. O vazio na legislação dos Estados não permite prender ou processar os piratas. Contudo existem algumas restrições em relação aos direitos de apreensão de um navio.

O Artigo 107º refere-se a entidades (navios e aeronaves) que estão autorizados a apreender, da seguinte forma: “Qualquer apreensão com fundamento em pirataria pode ser executada apenas por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves afectados a um serviço público e para esse efeito autorizados”.

De igual forma, esta norma apresenta condicionamentos significativos, que resultam do facto de apenas ser permitido legalmente a perseguição e captura de piratas

por meios militares. Isto é, segundo o artigo 107º da CDM, apenas os navios de guerra e aeronaves militares, ou meios que estejam devidamente indicados como estando ao serviço de um Estado. Desta forma restringe a possibilidade de utilização de empresas privadas de segurança, pois estas não podem praticar qualquer perseguição ou captura de piratas.

Quanto ao Direito de perseguição, o Artigo 111º refere que “a perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos. A perseguição deve iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrar nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contígua do Estado perseguidor, e só pode continuar fora do mar territorial ou da zona contígua se a perseguição não tiver sido interrompida. Não é necessário que o navio que dá a ordem de parar um navio estrangeiro que navegue pelo mar territorial ou pela zona contígua se encontre também no mar territorial ou na zona contígua no momento em que o navio estrangeiro recebe a referida ordem. Se o navio estrangeiro se encontrar na zona contígua, como definida no artigo 33, a perseguição só pode ser iniciada caso haja violação dos direitos para cuja proteção a referida zona foi criada. E adiante no nº 3: 3. O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entra no mar territorial do seu próprio Estado ou no mar territorial de um terceiro Estado”

O artigo 111º da CDM define as condições do direito de perseguição, e mais uma vez se verifica existirem condicionamentos significativos. Assim, só é possível iniciar a perseguição no mar territorial, águas interiores ou arquipelágicas do Estado perseguidor e, caso o navio entre no mar territorial de outro Estado ou no do Estado da sua bandeira, a perseguição tem que ser obrigatoriamente cessada. A perseguição não pode estender-se

para o mar territorial de outro Estado sem a sua permissão. Neste sentido, os Estados que não tenham meios para monitorizar as águas territoriais acabam por se tornar em áreas favoráveis para os piratas. A diminuição da extensão do alto mar, potenciou uma maior liberdade de ação dos piratas, pois uma extensão de 12 milhas proporciona uma maior oportunidade para escapar e invadir do que uma área com 3 milhas (Murphy 2007, 163).

Esta é uma limitação substantiva e a nosso ver conducente à necessidade imperativa de articular a resposta à pirataria não apenas aos Estados individualmente envolvidos, mas aos vizinhos. E, portanto, é uma resposta que terá de ser encontrada a nível individual de cada estado, mas igualmente a nível regional. No caso dos países do Golfo, verifica-se que mesmo numa situação de perseguição de piratas a entrada nas águas territoriais dos países vizinhos é sujeita à autorização prévia e a medidas de controlo que podem inviabilizar o sucesso.

De um modo geral, apesar de a pirataria ser considerada um crime internacional e desta forma qualquer Estado a poder condenar, a dificuldade na luta contra a pirataria reside na execução da obrigação da lei internacional, pois os Estados não têm capacidade naval adequada ou até mesmo legislação para que possam condenar o crime.

4.2.3. Organização Marítima Internacional

A Organização Marítima Internacional (OMI), a agência especializada das Nações Unidas responsável pelos desafios marítimos internacionais tem-se igualmente focado nas questões da pirataria, nomeadamente, no apoio das diferentes iniciativas regionais e dos países da África Ocidental e Central, de forma a garantir que os seus objetivos sejam cumpridos (Jacobsen and Nordby 2015, 40).

A Assembleia Geral da OMI aprovou, sobre as questões da pirataria, seis Resoluções (Anexo D) que apresentaremos de forma muito sucinta a seguir, e que são

paradigmáticas para nos levar a entender qual o escopo e articulação das medidas que a prática dos especialistas na área têm acordado.

A 17 de Novembro de 1983, a IMO adotou a Resolução A.545(13) com o objetivo de prevenir a pirataria e o assalto à mão armada no mar. A resolução cita o artigo 16 (j) da Convenção da OMI a respeito das funções da Assembleia em relação ao estabelecimento de regulação para a segurança marítima. E considerando o assunto de alta prioridade, os Estados são incentivados a tomar “todas as medidas necessárias de forma a prevenir e conter atos de pirataria e assalto à mão armada contra navios nas suas águas ou adjacentes”. A Assembleia da OMI pediu também aos Estados que informassem a organização dos atos de pirataria e assalto à mão armada de forma a compreender a frequência da ameaça (IMO 1983, 342). É, pois, uma resolução que coloca a ênfase no esforço de todos individualmente e de cada país em particular. E estabelece o que pode ser uma primeira centralização internacional da informação relativa á pirataria, trazendo à colação a necessidade de apoio internacional global nesta área.

Mais tarde, em 1991, a OMI através da Resolução A.683(17) menciona a sua preocupação devido à continuação do aumento do número de casos de pirataria, assim, pede aos Estados que continuem a dar prioridade aos seus esforços para suprimir a pirataria. Solicita novamente aos Estados para comunicar prontamente e em detalhe todos os incidentes de pirataria e assaltados à mão armada. No mesmo documento, os Estados foram também convidados a coordenar as suas ações contra ações de pirataria e o assalto à mão armada dentro ou adjacente das suas águas. (OMI 1991, 19-20). Esta Resolução é significativa pois, na prática, reconhece a necessidade da coordenação e entre ajuda regional na luta contra a pirataria

A OMI, através da Resolução A.738(18), apela aos Estados para continuarem os seus esforços para prevenir e suprimir os atos de pirataria e o assalto à mão armada, e que

tomem medidas de precaução destinadas a evitar os atos. Nomeadamente recomenda que os Estados garantem que os navios que ostentem a sua bandeira reportem os ataques de pirataria marítima imediatamente ao Centro de Coordenação de Resgate (CCR) mais próximo. E que os CCR's estejam em contacto com as forças de segurança local para que os planos de contingência possam ser implementados e para que sejam informados de imediato da zona exata do ataque (OMI 1993, 16-17). Esta Resolução reflete mais um passo na organização regional contra a pirataria onde, entretanto tinha sido prevista a constituição de CCR's.

Mais tarde, a 9 de Dezembro de 2009, a OMI emitiu a Resolução A. 1025(26). O documento tem como objetivo fornecer aos Estados um “aide-mémoire” de forma a facilitar a investigação dos crimes de pirataria e roubo à mão armada. O Código fornece informação sobre a forma como os Estados deveriam atuar no sentido de capturar e julgar os suspeitos de pirataria, encorajando-os também a cooperarem entre si. O Código estabelece algumas normas, nomeadamente relativas ao treino dos investigadores, bem como evidencia a importância da ligação das organizações intergovernamentais como forma de poder travar o crime organizado transnacional. Recomenda como é que se deve proceder em caso de ataque, enumerando as responsabilidades daqueles que primeiro ocorrem ao crime, que incluem a preservação da vida, isto é, assegurar assistência médica a todos os afetados pelo ataque; alertar para a fuga dos criminosos, com a possibilidade dos mesmos continuarem nas proximidades; avisar os navios que estejam nas proximidades do ataque e revelar toda a informação sobre o ataque o mais depressa possível. Faz também algumas recomendações em relação à investigação, da qual se destaca a importância da distribuição de dados e informações tanto para os Estados, organizações intergovernamentais ou organizações não-governamentais (OMI 2009, 3-10).

É também neste documento que pela primeira vez aparece a definição de assalto à mão armada contra navios, que pode envolver os seguintes atos: “(1) qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação, ou de ameaça, que não sejam de pirataria, cometidos para fins particulares e dirigidos contra um navio, ou contra pessoas ou bens a bordo desse navio, dentro das águas internas, arquipelágicas e do mar territorial dos Estados; (2) qualquer ato de incitação ou de facilitação intencional do ato descrito acima”

O que vem, na prática, acrescentar aos atos de pirataria (no mar alto) atos semelhantes, mas cometidos no território e águas sob soberania nacional, fechando um vazio existente na lei como já referido. O conteúdo do assalto à mão armada é de uma forma geral semelhante ao de pirataria, com a exceção da localização geográfica dos atos e com a exclusão do requerimento da existência de dois navios. Ao contrário da pirataria que só se considera ocorrer em alto mar (ou dentro de uma ZEE), só se considera assalto à mão armada quando a ação ocorre em zonas marítimas que estejam sob jurisdição de um Estado, sendo este o responsável pela supressão dos atos. (OMI 2009, 4)

A Resolução A.1044(27) foi adaptada em 30 Novembro de 2011 e trata com muito detalhe as questões da pirataria e do assalto à mão armada contra navios na costa da Somália, analisando este tipo de crimes quando ocorrem, quer em águas internacionais ou nacionais.

É notória a complexidade progressiva nas diversas Resoluções da OMI. Nesta, o número de medidas é claramente mais extenso e diversificado. Há uma ênfase clara nas medidas preventivas, evasivas e defensivas que devem ser adotadas pelos navios e tripulações, indo até à segurança armada dos navios. Mas o que interessa referir é que mais uma vez as medidas se articulam entre medidas a nível de Estados, a nível das organizações regionais e a nível mundial, neste caso envolvendo o Conselho da OMI, O

Comité de Segurança Marítima, o Comité Legal, o Comité de Cooperação Técnica e o Comité de Facilitação. (OMI 2011)

Finalmente, a Resolução A.1069(28) foi adotada em 29 Novembro de 2013 e trata especificamente da “Prevenção e Supressão da Pirataria e do assalto à mão armada contra navios e atividades marítimas Ilícitas no Golfo da Guiné”, o que alarga ainda mais o âmbito de atividade cobrindo qualquer atividade ilícita no mar. A Resolução lembra novamente aos Estados da região a necessidade de uma estreita cooperação com as organizações internacionais e regionais no sentido de melhorarem a capacidade governativa nas áreas marítimas sob sua jurisdição. A análise ao documento permite concluir que as medidas visam o fortalecimento das ferramentas legais, que incluem a criação e implementação de normas anti pirataria entre os Estados, bem como a criação de centros de partilha de informação. Contudo, salienta a importância da ajuda que tem sido prestada pelas organizações aos Estados do Golfo da Guiné no combate à pirataria. (OMI 2014, 4-5)

4.2.4. Conselho de Segurança das Nações Unidas

Apesar dos esforços efetuados pela ONU e pela OMI, os incidentes de pirataria e roubo à mão armada difundiram-se não só pelo Oceano Índico, e Golfo de Áden, mas também no Oceano Atlântico, nomeadamente no Golfo da Guiné.

A pirataria na África Ocidental, principalmente na zona do Golfo da Guiné, que tem apresentado uma evolução com algumas oscilações, começou novamente a crescer a partir de 2010. Neste contexto, foi solicitada ajuda à comunidade internacional, o que levou o Secretário-Geral das Nações Unidas a enviar para a região uma missão com o objetivo de avaliar a extensão da ameaça da pirataria no Golfo da Guiné e efetuar recomendações sobre possíveis opções a nível regional e internacional para fazer face aos

perigos colocados por esta ameaça (NU 2012a, 11)

A ONU passou assim a participar ativamente na procura de respostas ao combate da pirataria no Golfo, que estão refletidas na adoção de duas Resoluções relacionadas com a deterioração da segurança marítima na região. Ambas evidenciam as prioridades da comunidade internacional, nomeadamente no combate das ameaças à segurança energética global, à segurança do comércio marítimo, o combate à pirataria e ao tráfico de seres humanos, drogas e armamento.

Através das Resoluções 2018 (2011) e 2039 (2012), o CSNU expressa a sua preocupação sobre a ameaça e os riscos que a pirataria e o assalto à mão armada no Golfo da Guiné representam para a navegação internacional, a segurança regional e o desenvolvimento económico, assegurando o seu compromisso de promover a manutenção de paz e de estabilidade na região do GdG.

Assim, apela à colaboração entre as várias organizações regionais e os Estados para desenvolverem uma estratégia regional abrangente e integrada para combater a pirataria. Destaca a necessidade de se desenvolverem e implementarem centros de coordenação de segurança marítima e de partilha de informação, de se estabelecer legislação a nível nacional que criminalize a pirataria, a melhorar as capacidades de patrulhamento num quadro regional e a que se desenvolvam operações conjuntas, envolvendo, pois, vários países. Estas Resoluções destacam a importância de se apoiarem os Estados e as organizações regionais, nomeadamente a Comunidade Económica dos Estado da África Ocidental (CEEAO), a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) e Comissão do Golfo da Guiné (CGG), através de aconselhamento, formação, equipamento e disponibilização de recursos, de modo a que eles próprios consigam prevenir e controlar os ataques de pirataria.

As Resoluções também destacam de forma clara a responsabilidade primária dos

Estados do Golfo da Guiné no combate à pirataria na região, e neste sentido, estimulando que estas organizações trabalhem conjuntamente na elaboração de uma estratégia regional contra a pirataria, assalto à mão armada e outras atividades ilícitas praticadas no mar, em cooperação com a UA. Ressaltam ainda a importância da cooperação entre os países do Golfo da Guiné, as indústrias navais e a OMI de forma a prestar orientação aos armadores e navios para evitar ataques ao navegar nas águas do GdG. (NU 2011, NU 2012)

Julgamos, para terminar, ser necessário destacar uma importante conclusão sobre as medidas e ações previstas. Todas elas parecem funcionalmente lógicas e importantes para combater a pirataria. Todavia, em nenhuma circunstância, foi levantada a necessidade de estender o âmbito de análise para os complexos problemas sociais, económicos e de segurança das regiões afetadas pela pirataria. Isto é, as medidas concentram-se na segurança marítima no mar, não fazendo referência às causas socioeconómicas em terra.

4.2.5. União Europeia

A Estratégia da UE para o Golfo da Guiné (EUEGG), foi aprovada pelo Conselho da UE em 17 de Março de 2014 e apresenta uma abordagem substancialmente diferente, colocando a questão da pirataria num quadro alargado, abrangendo desde as questões sociais, à exploração de recursos, à pobreza, crime organizado ou terrorismo.

Assim a Estratégia considera que as ameaças na região do Golfo estão geralmente interligadas e se projetam através das fronteiras associando-se com as redes do crime organizado e do terrorismo, colocando em risco a estabilidade e as possibilidades de desenvolvimento e de redução da pobreza. Neste sentido, a Estratégia considera como ameaças principais: “(a) a pesca INN, despejo ilícito de resíduos e, pirataria e assaltos à mão armada no mar, incluindo sequestros (b) tráfico de seres humanos, drogas, armas e

bens contrafeitos e tráfico de migrantes (c) roubo de petróleo e atos criminosos em portos”. (UE 2014, 4-5).

O objetivo fundamental da UE visa ajudar os países da região do Golfo da Guiné a desenvolver as suas economias, reduzir a pobreza e fortalecer as suas instituições para assim poderem alcançar segurança e estabilidade na região. A postura da UE é basicamente preventiva, partindo do princípio de que a forma mais rápida e eficaz de atuação se deve efetuar através dos países e das instituições africanas da região. Considera que existe real valor em se combinarem e integrarem todos os aspetos (boa governação, anticorrupção, segurança, institucional, económica e de desenvolvimento) para se obter um “maior efeito cumulativo”.

Os vários Estados da região e a UE têm diversos interesses económicos mútuos, pelo que o aspeto da segurança se torna importante para a continuação dos compromissos comerciais e para promover o crescimento económico. A proximidade da região com a Europa traz uma grande vantagem para o abastecimento energético europeu. Cerca de metade da energia é importada pela Europa, da qual 10% em petróleo e 4% em gás natural provêm do Golfo da Guiné (UE 2014, 2).

A Estratégia refere ainda a importância de se reflectir sobre as estratégias utilizadas pela UE no Golfo de Áden, pois apesar de existirem diferenças entre esta e a situação do GdG, algumas das ações tomadas podem ser relevantes, tais como: a coordenação das patrulhas no mar; a importância da partilha de informação e da cooperação entre a comunidade internacional e os governos regionais; a relevância do diálogo político sobre a segurança e prevenção do conflito e de uma abordagem abrangente ao problema. (UE 2014, 8)

Em 2013, a UE lançou um projeto intitulado de “Rotas marítimas críticas”³². Esta iniciativa foi desenvolvida com objetivo de melhorar a segurança de sete Estados³³ através de treino especializado na segurança marítima regional, iniciar a partilha de informação marítima regional, melhorar o trabalho dos guardas costeiros e desenvolver operações conjuntas coordenadas através de exercícios comuns. (UE 2014, 7)

De notar finalmente que a proposta de colaboração da UE com os Países e instituições regionais se articula em quatro objetivos: “ (1) Construir um entendimento comum sobre a escala da ameaça ao Golfo da Guiné e da necessidade de lhe fazer face pelos países da região e da comunidade internacional; (2) Auxiliar os países da região a construir instituições, administrações marítimas, e capacidades inter-orgânicas robustas, para obterem o conhecimento atempado, a segurança e o cumprimento da lei ao longo da costa; (3) Apoiar a prosperidade das economias na região em consonância com as estratégias nacionais e regionais, para poderem criar emprego e apoiar as comunidades vulneráveis a criar resiliência e resistir às atividades criminais e violentas; (4) Reforçar as estruturas de cooperação entre os países da região e as organizações regionais para tomarem as ações necessárias à mitigação das ameaças no mar e em terra”. (UE 2014, 9-12)

Parece importante referir que a UE é das poucas instituições a assumir o compromisso de incluir a necessidade de conter as causas da pirataria e insegurança no Golfo da Guiné, nomeadamente, no esforço de reduzir a pobreza e o desemprego e, apoiar o desenvolvimento económico (UE 2014, 2 e 5).

³² Designação original: Critical Maritime Rutes (CRIMGO)

³³ Benim, Camarões, Guiné-Equatorial, Gabão, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo.

4.2.6. Posicionamento dos Estados extra-regionais

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

4.2.6.1. EUA

O interesse dos EUA no Golfo da Guiné aumentou significativamente devido à vontade de procurar outras fontes de fornecimento de energia de forma a diminuir a dependência do Médio Oriente (Nodland 2010, 202). A Nigéria é já considerada o quinto maior fornecedor de petróleo dos EUA. (Ploch 2011, 15)

A importância da África é refletida na estratégia de segurança nacional do governo Bush em 2002 do qual destaca a necessidade de uma abordagem estratégica mais focada no continente. Mais tarde, em 2006, acaba por destacar a África como uma “prioridade máxima” (Ploch 2011, 14). O seu interesse destaca-se principalmente pela importância dos recursos energéticos e a crescente preocupação em relação ao extremismo violento, e às ameaças presentes em áreas não-governadas, como a pirataria marítima e o tráfico ilícito.

Neste sentido, a crescente importância estratégica de África para os EUA levou à criação em 2007 de um comando de combate unificado, o Comando dos Estados Unidos para África³⁴, com o objetivo de proteger e defender os interesses americanos em África através da solidificação e desenvolvimento das capacidades defensivas dos Estados

³⁴ Designação original: United States Africa Command, referido como AFRICOM

africanos e as suas organizações. (Ploch 2011, summary). O projeto visa garantir a estabilidade e a segurança marítima a longo prazo, e assim contribuir para a estabilidade do fornecimento de petróleo africano para os EUA. Tem como principais objetivos melhorar a segurança dos portos dos países do Golfo da Guiné, incrementar o controlo das áreas do litoral, promover a segurança coletiva e de cooperação marítima, estabelecer uma rede de comunicações e controlo dos navios e as suas movimentações. E exercer um controlo particular e mais direto em Angola e na Nigéria. (Almeida e Bernardino 2013, 49)

A operacionalização da estratégia para África através do comando militar dos EUA foca-se essencialmente na assistência aos países africanos em treino militar e equipamento de forma a melhorar a sua capacidade naval e assim poderem desenvolver as suas competências para evitar os ataques, ou responder-lhes de forma rápida e eficaz (ICG 2012, 21).

Os EUA têm alcançado grande visibilidade no Golfo da Guiné. Em 2007 sob a alçada da AFRICOM lançaram um programa de assistência naval, a Estação da Parceria de África³⁵, uma plataforma para o reforçar a capacidade e exercícios conjuntos. As suas linhas de ação para incrementar a segurança marítima são baseadas em 4 pilares: (1) desenvolver a sensibilização e conhecimento do domínio marítimo, (2) apoiar a formação das forças de segurança africanas, (3) construir infra-estruturas marítimas, (4) desenvolver capacidades de resposta ao fomentar a integração regional. (OBP 2016)

Assim, os EUA passaram a ter uma presença permanente no Golfo da Guiné. Os seus esforços têm culminado em vários projetos. Desde 2010 que é organizado o “Obangame Express”, um exercício anual apontado para desenvolver a cooperação entre

³⁵ Designação original: Africa Partnership Station (APS)

as várias nações e fortalecer da segurança marítima através do treino das marinhas regionais. Para além da participação de vários Estados regionais, outros países como, Bélgica, Brasil, Dinamarca, França, Alemanha, Noruega, Portugal, Espanha, Turquia e Reino Unido também participaram. (Jacobsen e Nordby 2015, 45) Em 2012, desenvolveu-se um exercício marítimo regional designado de “Saharan Express”, destinado a reforçar os Estados regionais na sua capacidade de monitorizar as suas águas territoriais e a Zona Económica Exclusiva. (Ukeje e Mvomo Ela 2013, 39)

4.2.6.2. França

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

A França tem direcionado a sua assistência bilateral para as ex-colónias através do aconselhamento aos chefes militares e do patrulhamento das águas internacionais adjacentes às águas territoriais desses países. Em 2011 iniciou o Programa Africano do fortalecimento da Manutenção da Paz³⁶, um projeto de três anos que visa ajudar o Benim, o Togo e o Gana a desenvolver uma estratégia de segurança marítima nacional, a treinar civis e exércitos e a melhorar a coordenação entre os três países. Mais tarde o programa foi alargado para incluir a Nigéria, a Costa do Marfim e a Guiné. A França procura assim fortalecer a soberania dos Estados da região através do desenvolvimento das suas capacidades na área de segurança marítima e promover a cooperação regional no combate

³⁶ Designação original: African Peace Keeping Capacity Building Programme (ASECMAR)

aos problemas marítimos. (Jacobsen e Nordby 2015, 44; Ukeje e Mvomo Ela 2013,29)

4.3. Atores Regionais

Para além do interesse e iniciativa das organizações internacionais em criarem ferramentas de combate à pirataria, existem uma série de instituições regionais dedicadas no crescimento económico e na criação de programas relacionados com a segurança da região do Golfo da Guiné.

4.3.1. União Africana e a Estratégia Marítima Integrada

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

Verifica-se um grande aumento do comércio marítimo mundial nas últimas décadas, constatando-se que 90% do comércio mundial e dois terços dos fornecimentos de energia são realizados por via marítima. Desta forma, a área marítima “oferece a todas as nações africanas, grandes oportunidades de crescimento e uma rede de rotas marítimas de enorme importância para a sua segurança e prosperidade”. (UA 2012, 9)

A estratégia evidencia não só a variedade de desafios para a segurança que os

Estados africanos enfrentam, mas também a diversidade de oportunidades económicas para o continente. Segundo esta abordagem, a UA reconhece a necessidade de investir na gestão dos assuntos e recursos marítimos e de criar melhor regulamentação, a partir de uma gestão estratégica integrada que envolva todos os Estados membros da UA, organizações, comunidades locais e instituições e associações do sector marítimo.

A EMIA 2050 tem como objetivo principal fomentar a criação de riqueza na área marítima e por isso foi concebida como uma ferramenta orientada para enfrentar os atuais desafios marítimos de África. De acordo com os princípios e valores que inspiram EMIA 2050, nomeadamente, a partilha de informação, comunicação, colaboração, cooperação, reforço da capacidade e coordenação, um dos objetivos estratégicos no âmbito concreto da segurança marítima passa pela criação da Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África (ZMECA). (UA 2012, 13-14). Assim, no plano das ações estratégicas espera-se que a criação da ZMECA dê “garantias de segurança, uma vez que irá gerar esforços coletivos e reduzir os riscos de todas as ameaças transnacionais.” (UA 2012, 17) Porém, foram definidas outras iniciativas, nomeadamente, promover a cooperação interagências e transnacional sobre a segurança e defesa marítima através, por exemplo, do aumento das operações conjuntas de vigilância regionais no mar; desenvolver Centros Marítimos Regionais Operacionais; e incentivar os Estados a desenvolver jurisdição para intervenções coordenadas, bem como reforçar sinergias estratégicas bilaterais, nomeadamente a adesão e ratificação pelos Estados das ferramentas marítimas internacionais (UA 2012, 18-25).

Pela primeira vez surgiu um documento que inclui grande parte dos problemas relacionados com a segurança e proteção marítima, incluindo não só a pirataria como também outros desafios à segurança como a pesca ilegal e o terrorismo. A EMIA 2050 é vista como uma abordagem holística da qual integra toda a informação relevante para a

segurança marítima, incluindo do ponto de vista operacional (Engel 2014, 12). Porém, é importante referir que a estratégia não integra a importância dos vários desafios em terra, ignorando assim a raiz das causas que levam à situação atual de insegurança marítima na região do Golfo da Guiné. A EMIA 2050 integra um Plano de Ação³⁷ para a sua operacionalização do qual não aborda questões como a má governação, a corrupção ou a marginalização. No entanto, apesar das lacunas apresentadas, a EMIA 2050 ao identificar os desafios de segurança marítima, bem como as oportunidades económicas da área marítima contribui para colocar a questão da segurança marítima na agenda dos Estados (Jacobsen and Nordby 2015, 27-28).

4.3.2. Comissão do Golfo da Guiné

A Comissão do Golfo da Guiné³⁸ fundada a 3 de Julho de 2001, em Libreville (Gabão), tem como objetivo fundamental a promoção da estabilidade, paz e segurança da região do GdG.

A organização representa uma ferramenta de cooperação entre os Estados com vista a garantir a prevenção, gestão e resolução de conflitos regionais, tais como, a falta e delimitação das fronteiras marítimas, a exploração económica e comercial das riquezas naturais comuns aos Estados membros (nomeadamente em caso de sobreposição das ZEE), comprometendo-se a resolver os seus diferendos amigavelmente (CGG 2013, 2). Conscientes da importância dos recursos naturais para o desenvolvimento económico e progresso social dos seus membros, expressam a vontade de cooperar e estabelecer

³⁷ Ver em detalhe: [http://pages.au.int/sites/default/files/Annex%20C.%20PoA%20\(Eng\).pdf](http://pages.au.int/sites/default/files/Annex%20C.%20PoA%20(Eng).pdf)

³⁸ Os membros da Comissão do Golfo da Guiné não inclui todos os Estados do Golfo da Guiné. Os Estados membros do CGG incluem apenas alguns Estados ribeirinhos como: Angola, Camarões, República Democrática do Congo, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe. (Chatham House 2012, 16)

relações harmoniosas com vista a defender os seus interesses e a desenvolver ações comuns, nomeadamente, na exploração racional e pacífica dos seus recursos e na proteção do seu meio ambiente.³⁹ Neste sentido, para promover esses objetivos e desenvolver outras atividades acordaram em criar a Conferência dos Chefes de Estado e de Governo como órgão supremos da Comissão, do qual se reúne uma vez por ano (CGG 2011).

Em suma, a CGG consiste numa organização permanente de ação coletiva com a função a gerir as ameaças comuns da região, em especial no que se refere à segurança marítima da região. Desta forma, a CGG funciona como ligação entre instituições regionais já existentes, como a CEEAO e a CEEAC para o desenvolver políticas comuns e atividades dentro da região. A Embaixadora Florentina Ukonga afirmou “que a CGG está numa posição única para ter mecanismos de segurança marítima que podem cuidar de toda a região, caso seja decidido, adotado e estabelecido. Pois, nenhum país da região é capaz de conceber uma solução sozinho. Há, portanto, a necessidade de assistência por parte dos parceiros e da comunidade internacional, que será orientada para a melhorar a situação de segurança na região” (Chatham House 2013, 10).

Em 2012, a Comissão adotou a Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança na região do Golfo da Guiné. A Conferência, realizada em Luanda, sob o lema «sem paz e segurança não há desenvolvimento», teve como objetivo avaliar o estado da segurança marítima, como também da segurança global na região, destacando os fatores que a condicionam. Devido à crescente insegurança marítima e a prevalência dos conflitos armados em África, o propósito da Conferência contribuiu para projetar políticas e ações comuns de modo a contribuir para a transformação da região do GodG. Assim, apela a necessidade de trabalhar em conjunto para desenvolver e implementar uma estratégia a

³⁹ Ver em detalhe o artigo 3º onde são definidos os objetivos: <http://cggrps.org/wp-content/uploads/Tratado-PT1.pdf>

longo prazo, tanto no mar como em terra, a nível das organizações regionais em colaboração com a UA, Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul e as Nações Unidas. A Declaração apela ainda ao desenvolvimento de ações específicas, nomeadamente, promover medidas legais internacionalmente contra a compra de petróleo bruto roubado e desenvolver legislação nacional que responsabilize criminalmente os responsáveis pelos atos ilegais; desenvolver políticas comuns para impedir a proliferação e tráfico de armas, bem como a gestão sustentável dos recursos; e ainda promover o fortalecimento da democracia e da boa governação dos Estados da região (CGG 2012; CGG 2012a). Assim, a declaração chamou para os desafios e importância da coordenação entre as duas maiores instituições regionais, a CEEAC e a CEEAO.

Em suma, o compromisso regional assumido para enfrentar coletivamente os desafios e ameaças comuns, tem levado à consciencialização da necessidade de uma ação coletiva e coordenada sob a orientação da Comissão do Golfo da Guiné, uma vez que esta pode contribuir significativamente para impulsionar a cooperação inter-regional em relação à segurança marítima.

4.4. Atores sub-regionais

4.4.1. Comunidade Económica dos Estados da África Central

Sob a égide da Comunidade Económica dos Estados da África Central⁴⁰ os Estados da África Central juntaram-se de forma a tomarem medidas coletivas para combater a pirataria. A nível regional a CEEAC é a que está mais desenvolvida em relação a ações de cooperação. Desde que a região do Golfo da Guiné se tornou num local

⁴⁰ Angola, Burundi, Camarões, República Centro-Africana, República do Congo, Gabão, Guiné-Equatorial, Congo, São Tomé e Príncipe, Chade e Ruanda.

com elevado risco de incidentes que ameaçam a segurança marítima, os países começaram lentamente a desenvolver respostas para evitar a crescente ameaça marítima. Porém, tem havido diferenças em relação às medidas tomadas pela África Central e Ocidental. A CEEAC tem agido de forma mais rápida e eficiente que os Estados da região da África Ocidental (Ukeje e Mvomo Ela 2013, 24).

Em 2008 desenvolveu uma Estratégia Integrada para a Segurança Marítima, que apelou a um “enquadramento regional comum para regulamentar as atividades marítimas ao largo da África Central” (Osinowo 2015, 4). A estratégia foi definida com base em seis princípios: (i) gestão da informação; (ii) vigilância conjunta da área marítima; (iii) harmonização jurídica e das ações dos Estados no mar; (iv) auto financiamento através de uma taxa comunitária; (v) logística (aquisição de equipamento para utilização conjunta) e (vi) institucionalização de uma conferência marítima periódica (NU 2012, 12).

Assim, em 2009 a CEEAC teve a iniciativa de criar, em Pointe-Noire, no Congo, o Centro de Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Central (CRESMAC)⁴¹. Ao mesmo tempo, foram criadas também três zonas marítimas (A, B e D)⁴² na região central africana que abrangem a área desde Angola até às fronteiras marítimas da Nigéria e dos Camarões (Ukeje e Mvomo Ela 2013, 24). Cada zona tem o seu próprio Centro de Coordenação Multinacional (CCM) que são controlados pelo CRESMAC. A CEEAC consegue através desta iniciativa promover a partilha de informação e a criação de protocolos que autorizam, se necessário, a perseguição dos navios suspeitos através das fronteiras marítimas (Osinowo 2015, 4).

⁴¹ Designação original: Centre Régional de Sécurisation Maritime de l’Afrique Centrale.

⁴² Zona A: Angola, República Democrática do Congo; Zona B: Angola, Congo e Gabão; Zona D: Camarões, Guiné-Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe (NU 2012, 12).

A zona D foi a primeira a ser ativada devido aos ataques recorrentes de pirataria naquela área desde 2006. Desta forma, em 2009, os países membros assinaram um acordo de vigilância marítima nesta zona para garantir a segurança coletiva, que resultou na adoção de um plano de vigilância conjunta designado de SECMAR⁴³. O SECMAR tem como objetivo facilitar a gestão dos recursos navais dos países membros e, a longo prazo, permitir a passagem de navios dos países membros nas águas territoriais, de modo a autorizar que estes tenham o direito de perseguir e de usar armas contra os piratas. Contudo, os objetivos visam também a realização de operações conjuntas com a comunidade internacional (ICG 2012, 19). Segundo a CEEAC, a implementação da estratégia na zona D produziu resultados positivos na diminuição de ataques piratas, levando à estabilização da situação de segurança nesta área (NU 2012, 12-13). Reproduziu também efeitos no decréscimo na emigração ilegal e na peca ilegal (Ukeje e Mvomo Ela 2013, 38).

O sucesso desta iniciativa demonstra a eficácia de uma abordagem inter-regional, bem como a necessidade de alargar esta abordagem a outras áreas, pois a diminuição dos ataques não significou a sua erradicação, uma vez que os piratas deslocam-se para águas vizinhas que estão menos bem patrulhadas, nomeadamente, para Benim e Togo (Jacobsen and Nordby 2015, 33).

A CEEAC conseguiu assim desenvolver uma das mais avançadas estratégias operacionais, porém continua restringida por uma série de desafios operacionais. Continua a deparar-se com a escassez de marinhas bem treinadas dos diferentes Estados membros, bem como enfrenta o problema da falta de meios navais, nomeadamente,

⁴³ SECMAR foi dividido em duas fases: a SECMAR 1 foi estabelecida em 2009 para manter a Zona D em segurança, e assim evitar a pirataria, a pesca ilegal, o tráfico de drogas, a imigração ilegal e poluição marítima. A SECMAR 2 foi estabelecida em 2011 com o objetivo de combinar meios de patrulhamento aéreos e navais (ICG 2011, 14-15).

navios, equipamentos e bases navais que são essenciais para o patrulhamento. Outra limitação prende-se com o facto de os Estados membros não conseguirem adquirir financiamento adequado até para uma simples operação conjunta de vigilância. Estas restrições comprometem as ações dos países, limitando a sua participação e eficácia (Ukeje e Mvomo Ela 2013, 38).

4.4.2. Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

Ao contrário da pró-atividade da CEEAC, a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental⁴⁴ apenas começou a compreender a dimensão do risco para a segurança marítima mais tarde. A razão pode estar ligado ao fato de os Estados inicialmente pensarem que as ameaças marítimas eram apenas um problema da Nigéria, principalmente devido aos atos de insurgência no Delta do Níger. Desta forma, adotou o modelo da CEEAC (Anexo E) e criou uma estrutura similar com três zonas de segurança marítima (E, F e G) coordenadas pelo seu próprio CCM, como também um Centro Regional de Coordenação para a Segurança Marítima na África Ocidental.⁴⁵ Em 2012 foi criada a primeira zona operacional, a zona E⁴⁶, onde também foi estabelecido o primeiro CCM. (Ukeje e Mvomo Ela 2013, 24)

Assim, através de duas zonas adjacentes, zona D e zona E, é possível realizar patrulhas mais eficientes, o que se traduz numa maior dificuldade de os piratas conseguirem atacar as embarcações nestas águas que constituem uma zona de grande risco de pirataria ao longo da costa do Golfo da Guiné. Estas ações conjuntas permitiram

⁴⁴ Benim, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo.

⁴⁵ Designação original: Centre Régional de Surveillance Maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMO). Apenas foi acordado em Outubro de 2014 que estará localizado em Abidjan, na Costa do Marfim (Jacobsen and Nordby 2015, 34).

⁴⁶ Composta pela Nigéria, Níger, Benim e Togo

travar o alastramento da pirataria no Golfo da Guiné, uma vez que se tornou mais difícil atravessar a região através das zonas controladas. É importante salientar que as seis zonas criadas foram pensadas e divididas de forma a incluírem pelo menos um Estado com capacidade marítima, o que explica o tamanho da zona F e G (Jacobsen and Nordby 2015, 34)

Assim, devido à ameaça em constante mudança e de forma a coordenar o trabalho feito pelos centros regionais (CRESMAC e CRESMAO) foi criado, em Yaoundé, nos Camarões, um Centro de Coordenação Inter-Regional (CCI). Desta forma, a estrutura da segurança marítima das regiões da África Ocidental e Central ficou organizada em três níveis: centros de segurança marítima em cada uma das seis zonas, centros de coordenação regional na África Central e Ocidental, e um centro de coordenação inter-regional. Esta iniciativa por parte dos Estados, de ambas as regiões, demonstra a sua vontade em querer de forma coletiva eliminar as ameaças marítimas. No entanto, é fundamental que os Estados continuem a investir na segurança marítima, pois só assim é possível operacionalizar cada uma das zonas, e portanto conseguir aumentar o nível de segurança marítima no Golfo da Guiné (Jacobsen and Nordby 2015, 34-36).

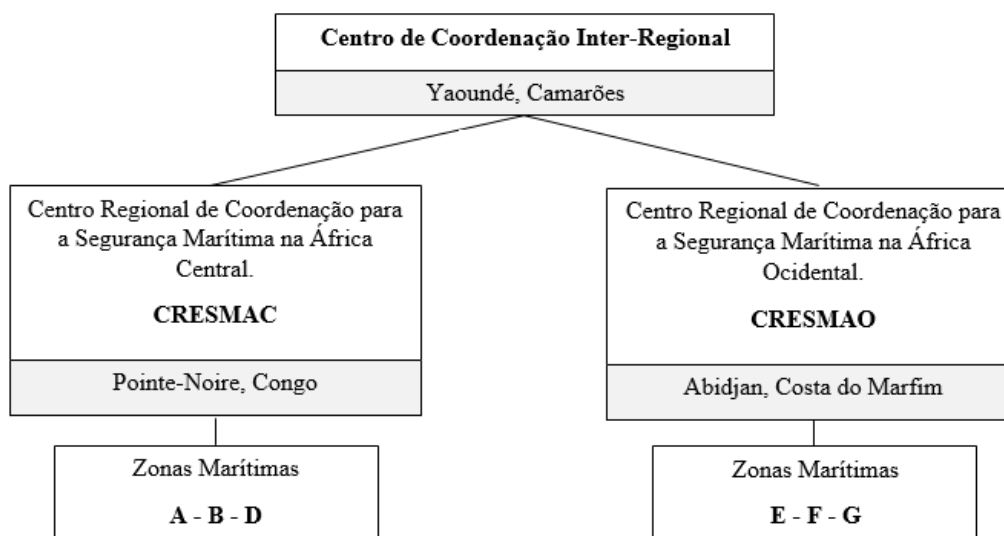


Figura 4 - Centro de Coordenação Inter-Regional

Fonte: Traduzido do original em ICC 2014a.

4.4.3. Cimeira de Yaoundé

A frequência dos atos de pirataria na região do GdG, particularmente na Nigéria, levou em 2013 os Chefes de Estado e de Governo da África Central e Ocidental a organizarem uma Cimeira conjunta sobre a estratégia regional de luta contra a pirataria e roubo à mão armada, bem como outras atividades ilícitas praticadas no mar do Golfo da Guiné. A Cimeira, realizada nos dias 24-25 de Junho, reuniu 25 países da África Central e Ocidental e três organizações sub-regionais. Com o propósito de desenvolver uma estratégia transregional contra a pirataria, da Cimeira resultaram três documentos fundamentais⁴⁷: (i) Código de conduta sobre a repressão da pirataria, Assalto à mão armado contra navios, e atividade marítima ilícita na África Ocidental e Central; (ii) Declaração dos chefes de estado e governo da Central e Estados da África Ocidental para

⁴⁷ Ver em detalhe: <http://cicyaounde.org/maritime-safety-documents/?lang=pt>

a segurança marítima e segurança no seu domínio marítimo comum; (iii) Memorando de entendimento entre a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC), Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e a Comissão do Golfo da Guiné (GGC) sobre segurança marítima e segurança na África Central e ocidental marítima.

A declaração salienta a necessidade dos seus signatários trabalharem em conjunto na promoção de paz, segurança e estabilidade nas zonas marítimas da África Central e Ocidental, frisando também o dever das três principais organizações regionais em promover a cooperação entre os seus membros. Por outro lado o Memorando tem como finalidade facilitar a coordenação e implementação de atividades conjuntas, a partilha de informação, a harmonização de leis sobre a pirataria e outras atividades ilegais. Por fim, o Código de Conduta tem como objetivo assegurar a plena cooperação na repressão das várias ameaças regionais no domínio marítimo, nomeadamente a pirataria e o assalto à mão armada no mar; tráfico de drogas, humano e de armas; pesca ilegal e poluição ambiental, bem como procura incentivar a partilha de informação entre Estados. Reconhece assim a importância a importância geopolítica e económica da área marítima, assumindo-a como fundamental no desenvolvimento de África.

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

implementação da estratégia regional para a segurança marítima. (Yaoundé Summit 2013, 4)

4.5. Sociedade Internacional

4.5.1. Crisis Group

Entre as entidades privadas de natureza civil que se têm pronunciado e efetuado estudos sobre a região, e nomeadamente sobre a pirataria na região do Golfo, poderemos destacar a Crisis Group (ICG 2012, 19-28) pela sua experiência na análise de problemáticas conflituais e sociais.

Apresentaremos aqui apenas as suas principais conclusões sobre as possíveis respostas à pirataria e destacaremos a forma e níveis em que se articulam tais respostas.

As suas recomendações examinam dois fatores fundamentais: os diferentes níveis de atuação (regional e internacional) e as diversas medidas (económicas, sociais, políticas e de segurança) necessárias para alcançar uma solução sustentada.

A difusão da pirataria pela região do Golfo da Guiné demonstra a necessidade de uma resposta coletiva de todos os Estados, sendo também essencial a colaboração dos atores internacionais na busca de respostas eficientes.

Ao nível regional, apesar da existência de várias organizações tem sido difícil a aplicação de ações, e por isso alertam para a falta de acordos no âmbito dos quadros jurídicos e operacionais para uma cooperação em pleno, nomeadamente, no que diz respeito à perseguição dos criminosos fora das fronteiras marítimas ou a definição de parâmetros em que se devem conduzir a extradição e julgamento dos criminosos independentemente da sua nacionalidade.

Ao nível internacional, é reconhecido o apoio dado pelos atores externos

principalmente através de recursos materiais e treino, no entanto questionam o impacto das estratégias nacionais e regionais devido à falta de comunicação e coordenação. Deste modo, recomendam que cada país crie uma comissão multinacional para assuntos marítimos de forma a coordenar o suporte internacional com as estratégias nacionais.

As suas soluções na abordagem no combate à pirataria passam inevitavelmente pela observação das causas que desencadeiam este surto de violência. Assim, as suas medidas são refletidas em quatro áreas. No sector económico, evidenciam o valor da indústria piscatória como forma de proporcionar milhares de postos de trabalho ao longo da costa. Por isso, advertem para a necessidade de estimular a pesca artesanal bem como as empresas locais no sector de processamento de modo alcançar padrões internacionais e assim potenciar as suas exportações. Desta forma promove o melhoramento dos padrões de vida das populações costeiras sustentado através de meios de subsistência viáveis.

O problema da governação tornou-se um dos principais fatores desencadeadores do desenvolvimento da pirataria. A má governação na indústria petrolífera permitiu o desenvolvimento do comércio ilegal de petróleo bruto e refinado, e gerou também uma cadeia contínua de corrupção. Assim, sugere que a estratégia de segurança marítima deve focar-se na supressão do comércio ilegal de combustível, e seguindo o exemplo da Nigéria, recomenda que todos os países devem controlar a proveniência do petróleo de forma a identificar as empresas envolvidas no tráfico.

O outro fator que tem permitido a proliferação da pirataria está relacionado com as escassas ações e medidas de segurança na região. Assim, o desafio imediato dos Estados costeiros visa atenuar os ataques, e por isso é recomendado que as políticas de segurança contra a pirataria sejam fortalecidas através de vigilância marítima ou aérea permanente das águas territoriais, especialmente durante a noite e do aumento da capacidade tecnológica e rede de informação para monitorizar todas as atividades em toda

a zona económica exclusiva. Propõe também a realização de investigações para reunir informação sobre as bases em terra dos piratas, identificar a proveniência dos seus equipamentos e recursos financeiros. Advertem para a necessidade de os Estados integrarem os instrumentos jurídicos internacionais contra a pirataria nas suas leis nacionais.

Através da experiência da Somália, manifestam a importância da coordenação e cooperação entre Estados e entre entidades da indústria petrolífera e atores militares, especialmente na partilha de informação entre todos eles. Assim, sugerem acordos bilaterais entre Estados vizinhos para facilitar as ações contra a pirataria, a organização de operações de vigilância articuladas entre os Estados.

4.5.2. Chatham House

A Chatham House, organização de carácter privado, através do seu programa regional na África tem nos últimos anos promovido o debate em torno da segurança marítima na região do Golfo da Guiné, prestando especial atenção ao problema da pirataria. As suas duas conferências realizadas em 2012 têm como linha orientadora a compreensão dos problemas regionais com o fim de promover potenciais soluções regionais.

O debate centra-se essencialmente em compreender de que forma os Estados e as organizações regionais devem interagir no combate às ameaças crescentes na região, tendo como ponto de partida da análise a inter-relação que existe entre os vários desafios no Golfo da Guiné, desde a pirataria ao roubo de petróleo até ao tráfico de droga e à pesca INN.

Deste modo, a Chatham House, menciona a relevância da segurança marítima no desenvolvimento, que no entanto, deve ser enquadrada no âmbito de políticas nacionais

e regionais que vão para além das necessidades imediatas. Assim, uma estratégia integrada deve incluir, por exemplo, a proteção do meio ambiente, a gestão das reservas dos recursos marinhos ou o transporte de bens a países sem acesso ao mar. A negligência na prevenção destes fatores resulta em desafios à segurança no futuro, como por exemplo, a degradação do meio ambiente ou à escassez de recursos de sobrevivência.

Tal como outras instituições já referidas, também a Chatham House afirma que são os países africanos que têm a responsabilidade de controlar a sua área marítima, sublinhando a importância da coordenação entre as entidades da região na definição de uma estratégia regional integrada na África Ocidental. Acrescenta ainda que nenhum Estado possui, por si só, capacidade organizacional ou técnica necessária para conduzir eficazmente ações contra a pirataria. Assim, torna-se fundamental que as iniciativas regionais incidem sobre quatro áreas fundamentais: (1) treino e educação, (2) partilha de informação, (3) aplicação da lei, (4) desenvolvimento das capacidades de operações coordenadas. (Chatham House 2012, 4) No entanto refere também que para alcançar uma maior coesão estratégica é essencial o envolvimento de atores externos.

Destaca ainda a importância de incrementar o desenvolvimento económico da região, dando o exemplo da problemática da pesca ilegal. Deste modo apresenta duas propostas concretas para combater o problema: (1) a introdução de políticas por parte dos Estados de apoio à pesca artesanal e de monitorização das atividades das empresas de pesca estrangeiras, (2) e considerar a prática de aquicultura. (Chatham House 2012, 5-6)

Sugere ainda que os Estados devam beneficiar do comércio internacional não só aumentando as receitas dos portos dos países da região, bem como promover as comunicações rodoviárias e ferroviárias com os países do interior e assim criar um círculo de desenvolvimento quer dos países litorais e os sem acesso ao mar.

Ao nível internacional, o papel das organizações incide principalmente no

desenvolvimento das capacidades internas dos Estados através de assistência técnica e treino de forma a colmatar os problemas tanto ao nível da comunicação como da insuficiência de recursos materiais e humanos qualificados, bem como promover a coordenação entre as organizações regionais e internacionais. Declaram que só através das instituições internacionais é possível alcançar e implementar uma estratégia de segurança marítima abrangente. O alcance de uma solução a longo prazo passa por ações regionais, bilaterais e internacionais de forma a encaixarem-se numa estratégia conjunta para a região.

O aumento e proliferação da pirataria em vários países da região demonstra que o problema da segurança é regional, sendo agravado ainda pela existência de um número de outros fatores que exigem uma resposta coletiva como a proliferação de armas, o roubo de petróleo ou o terrorismo. É necessário uma estratégia que cubra toda a zona marítima do Golfo da Guiné, ou seja, que passe pela criação de uma guarda marinha para a região. Assim, torna-se essencial a cooperação e coordenação sistemática das operações no combate à pirataria entre os países, que deve incluir a permissão de perseguir os criminosos para além das fronteiras marítimas territoriais, destacando também a importância da partilha de informação a partir dos centros de informação sub-regionais.

É crucial que no futuro as ações se foquem na ligação entre a segurança marítima e o desenvolvimento, isto é, acima de tudo a necessidade de uma resposta abrangente que incorpore os problemas em terra e a erradicação das causas que conduzem à proliferação dos crimes marítimos. Assim, torna-se indispensável uma alternativa atrativa às atividades criminosas, como a reconstrução da indústria. Sugerem portanto duas medidas específicas direcionadas para a sua erradicação: (1) fortalecer as instituições estatais e assim impedir a perda de dinheiro público que poderia ser usado para reduzir o desemprego jovem e a pobreza; (2) combater as redes criminosas em terra que podem

ligar-se aos atos de pirataria. (Chatam House 2013, 29)

4.6. Conclusões

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

Devido à dimensão dos Oceanos, ao intenso tráfego naval e à complexa variedade dos desafios à sua segurança, acontece frequentemente que os Estados que em larga medida dependem dos recursos naturais, não tenham capacidade de controlo das suas áreas marítimas. Assim, estas zonas tornam-se uma via fácil para as atividades criminosas que grande parte das vezes são potenciadas pela criminalidade em terra e pela incapacidade dos Estados em impor o seu controlo no mar. De resto, o aforismo que refere que as questões da pirataria se resolvem em terra, tem um cunho frequente de realidade.

Até há pouco tempo, a segurança marítima era condicionada não só pela falta de capacidade técnica, mas também pela inexistência da regulamentação necessária para estabelecer a presença, exercer o controlo nas águas territoriais e perscrutar judicialmente os prevaricadores. No entanto, constata-se uma consciencialização crescente da importância do domínio marítimo e dos impactos económicos da insegurança marítima, nomeadamente na região. Assim, temos assistido a uma tendência crescente de cooperação entre os Estados, bem como do incremento de medidas conjuntas entre os vários atores regionais e internacionais.

É reconhecido que os Estados do Golfo da Guiné carecem de meios técnicos, conhecimento, e também de sentido de união essenciais na condução de ações que visem a vigilância e segurança nas suas águas territoriais. É neste sentido que é orientada a

cooperação entre os diferentes atores na região com vista a melhorar a capacidade dos Estados em lidarem com o aumento da criminalidade nas suas águas territoriais e públicas.

A nível regional, as duas principais organizações, a CEEAC e a CEEAO desenvolveram estratégias específicas que destacam a necessidade de os seus Estados membros adotarem uma abordagem de governação mais integrada em relação aos assuntos marítimos bem como a necessidade da troca de informação regional. Neste sentido, ambas criaram zonas operacionais nas respetivas regiões para melhorar a vigilância e o patrulhamento marítimo. Por outro lado, a CGG é a organização motora da segurança coletiva na região. Destaca-se pelo seu papel mediador e de promoção da estabilidade e paz entre os Estados, apresentando um quadro de estratégias destinadas à cooperação para o desenvolvimento, gestão e resolução de conflitos regionais. É também de salientar a importância da UA e da sua Estratégia Marítima Integrada onde define os objetivos marítimos para as próximas décadas. A estratégia foca-se nas oportunidades económicas da área marítima, como também nos desafios à segurança dos Estados africanos.

As várias organizações regionais têm desenvolvido gradualmente uma maior capacidade ao nível da cooperação e paulatinamente ganho mais protagonismo. É claro o esforço e a determinação em incrementar a participação dos vários Estados, pois existe uma diversidade de interesses entre a maioria dos países. No entanto, é importante salientar que nenhuma das organizações destacou ou incluiu nas suas soluções os desafios presentes em terra e as causas que estão na origem da insegurança marítima no Golfo da Guiné.

A comunidade internacional tem também atuado na região numa perspetiva de melhorar a segurança marítima no GdG. As suas intervenções focam-se essencialmente

em procurar medidas legais e estruturais para melhorar a capacidade dos Estados no combate à pirataria e promover a sua atuação conjunta.

A OMI através das suas Resoluções tem procurado padronizar as legislações nacionais que criminalizam a pirataria e as demais atividades marítimas ilegais. Porém, estas iniciativas enfrentam um grande desafio tendo em conta que o comércio marítimo engloba diversos países sujeitos a diferentes legislações. Tal como a OMI, as NU tem como objetivo incentivar os Estados membros das organizações regionais a adotarem medidas preventivas a nível regional e nacional e, a desenvolver uma estratégia integrada.

A comunidade internacional tem feito esforços para contribuir para um ambiente marítimo mais seguro na região do Golfo da Guiné através do seu apoio às várias instituições regionais. A sua ajuda tem sido essencial no desenvolvimento de respostas a uma ameaça que abrange mais do que um Estado individual, mas sim uma região.

Porém, a atuação dos agentes internacionais, se bem que indispensável acaba por ser limitada pelo foro restrito da soberania dos Estados. Apesar de defenderem a necessidade de se promover a resolução das causas sociais profundas que frequentemente levam ao desencadeamento dos atos de pirataria e conseqüentemente à insegurança marítima na região, esta vontade dissipa-se quando os Estados não estão dispostos a combater os vários fatores, ligados entre si, que geram um ambiente favorável à proliferação da pirataria. Nenhuma das organizações tem a capacidade e o poder de abordar questões como a pobreza, a má governação ou a corrupção, ligadas ao crescimento da pirataria na região.

Sem dúvida que apesar de todo o apoio recebido e das melhorias legais e estruturais introduzidas, os Estados enfrentam uma questão complexa resultante não só da inadequada capacidade militar, mas sobretudo da reduzida capacidade de atuação conjunta, ou coordenada. As forças militares dos países da região não conseguem, no

geral, garantir a segurança das suas próprias águas territoriais, com evidentes consequências na economia. Assim, as grandes potências, como os EUA, e algumas das maiores organizações como UE têm participado com a sua própria capacidade militar. A presença militar dos EUA, por exemplo, tem contribuído em grande medida para a formação dos guardas costeiros na região. A UE criou também um programa de formação, o CRIMGO. Todavia, apesar das ações militares e de se esforçarem para pôr fim à pirataria, mais uma vez, acabam por não ter efeito nas causas que originam a pirataria, como o desemprego, a pobreza e corrupção, que são consequência das condições socioeconómicas principalmente do Delta do Níger, epicentro da pirataria.

É visível a crescente consciencialização da necessidade de ações conjuntas no Golfo da Guiné. Porém, apesar do aumento de diversas iniciativas de cooperação é fundamental que estas consigam enquadrar-se nas necessidades da região. O fenómeno da pirataria não pode ser visto como a única causa da insegurança marítima no Golfo da Guiné, assim sendo, de forma a criar soluções para o problema é fundamental ter presente a dimensão da complexidade dos fenómenos que conduzem à insegurança marítima.

Capítulo 5. Proposta de uma abordagem holística para a região

5.1. Considerações Gerais

A Região do Golfo da Guiné é provavelmente a mais complexa de África do ponto de vista geográfico, cultural e histórico.

A “corrida à África”, talvez o acontecimento mais marcante da história do continente, testemunhou a transformação de África em colónias após a Conferência de Berlim, proporcionando às potências europeias a legitimidade para a governar na esfera política, militar e económica. A sua formação e desenvolvimento deu-se assim em torno

de linhas fronteiriças coloniais, que não tiveram em conta, no geral, a realidade das culturas africanas, potenciando assim conflitos internos futuros em África.

A região do Golfo da Guiné com um historial antigo de conflitos e muito fragmentada em termos geográficos, culturais e religiosos, bem como a nível político e de poder, sofre hoje de vários problemas resultantes da especificidade histórica e da sua colonização.

Se a “corrida à África” no século XIX foi ditada pelos interesses coloniais europeus, hoje o papel dos africanos é muito diferente na medida em que agem como decisores no acesso aos seus recursos. No entanto, os vastos recursos e potencialidades do Golfo da Guiné estão a ser prejudicados por uma série de vulnerabilidades, recorrentes das políticas nacionais, regionais e internacionais.

Na Nigéria, onde as ameaças são mais abrangentes e de carácter político, a situação é mais complexa. Para além de ser o país mais extenso e habitado da região Ocidental de África, apresenta também uma característica única, sendo um país de uma grande diversidade cultural. Se considerarmos ainda que além de uma população jovem, tem também uma população muito diversa, constituída por mais de duas centenas de grupos étnicos, entre o norte muçulmano e o sul cristão, estamos na presença de uma região instável e propensa a conflitos.

Pela sua posição geográfica, situada junto à área em que a passagem entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul se estreita, e a circulação se torna, em consequência, mais compacta, o Golfo da Guiné é uma das áreas marítimas mais estratégicas do mundo. Devido às suas reservas de petróleo e gás natural, a região é considerada como um grande fornecedor de energia global, mas é atualmente também uma das áreas mais problemáticas do mundo no que toca à questão da pirataria. Os incidentes têm aumentado drasticamente nos últimos anos, e o problema está a ter consequências devastadoras que

constituem uma ameaça direta à paz, segurança e desenvolvimento económico dos países da região, e com efeitos desestabilizadores na navegação internacional, na produção do petróleo e no comércio marítimo.

As causas e motivações para a pirataria contemporânea no Golfo são variadas. O problema tem as suas raízes em terra, onde as condições de pobreza generalizada, o elevado desemprego e a corrupção, constituem incentivos para mobilizar ataques contra embarcações comerciais no mar. A que acresce o facto de que muitos dos países da costa do Golfo da Guiné são frágeis, com fraca capacidade de aplicação da lei e limitados recursos navais para vigilância e segurança das costas.

Assumimos assim, que a pirataria na região é motivada principalmente por uma combinação de três fatores, que nos parece estarem historicamente associados ao seu surgimento: a oportunidade, a necessidade e a segurança. De facto, a circulação comercial na região e em particular no Golfo, tem aumentado de forma significativa nas últimas décadas, o que oferece maior disponibilidade de alvos a atacar, muitos dos quais permanecem tempo significativo atracados, à espera de carga. Por outro lado, em terra, os conflitos armados persistentes, a danificação ecológica de fontes de subsistência (pesca e agricultura) e a degradação social, impelem à conduta criminosa. E, finalmente, a região apresenta inúmeras ilhotas e ancoradouros onde a ocultação é possível dada a limitada capacidade de perseguição das marinhas dos países ribeirinhos.

5.2. Por uma Visão Holística

A pirataria do Golfo da Guiné deve a sua origem à região do Delta do Níger, onde se concentram, de um lado, grande parte das petroleiras do país, e do outro, grupos armados como o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger, constituindo uma ameaça para a economia da Nigéria muito dependente do petróleo, mas também para a segurança

nacional e regional. No entanto, a escalada da violência no Delta do Níger ocorre principalmente devido ao fracasso das sucessivas administrações nigerianas em não promover, de forma adequada, o bem-estar e os interesses das pessoas da região.

Ao analisarmos as questões subjacentes ao fenómeno da pirataria tornou-se claro a desconexão entre as causas da insegurança na região do Golfo da Guiné e as respostas desenvolvidas, por boa parte das instituições internacionais, as quais têm sido orientadas primariamente para a insegurança marítima. Por outras palavras, as estratégias adotadas têm sido dirigidas sobretudo aos sintomas e não às causas do problema.

Parece-nos, todavia, indispensável que a questão da pirataria seja equacionada segundo uma visão holística. E que essa visão seja centrada em duas dimensões, ambas consideradas de forma abrangente: a dimensão social e a dimensão da segurança.

Assim, afirmamos que questões como a má governação, o desafio do desenvolvimento económico e social, o impacto da deterioração ambiental ou o desemprego jovem são fundamentais na abordagem à diminuição da pirataria.

Mais de que em qualquer outra região no mundo, o Golfo da Guiné precisa de Estados capazes de garantir a segurança das suas populações e do seu domínio marítimo.

No contexto onde o Golfo da Guiné é dotado de abundantes recursos naturais que, cuidadosamente administrados, podem contribuir para a sua prosperidade e distinção como ator relevante na economia global, o seu potencial é desafiado sistematicamente pela instabilidade da região, por alterações demográficas, fracas instituições políticas, falta de diversificação económica e de segurança, fatores estes que têm dificultado o crescimento da região.

Depois de analisarmos a evolução da pirataria reconhecemos a mutabilidade da problemática, conseqüente de diversas variáveis. Das três regiões abordadas podemos constatar a semelhança dos fatores que desencadeiam este fenómeno, tais como, os

problemas socio-económicos, a pobreza, a instabilidade social ou a ausência de leis efetivas. No entanto, em conformidade com as características de cada área as medidas de combate e prevenção à problemática requerem uma abordagem específica para a sua situação.

Assim, abordar o problema da pirataria no Golfo da Guiné não deve limitar-se a uma abordagem restrita à segurança marítima. Dada a ligação crescente entre os desafios ligados à segurança nacional e regional e à segurança marítima, não é possível tratar de cada problema de forma isolada.

A nossa análise comprova assim que a segurança marítima tem sido abordada maioritariamente de um ponto vista securitário, esquecendo a premissa que esta não é apenas um problema de patrulhamento, mas que compreende uma sucessão de preocupações em diversas áreas, abrangendo questões, económicas, sociais, ambientais e políticas. E esta é a primeira visão holística, necessária para o sucesso e sustentabilidade do combate à pirataria

Por outro lado, no aspecto securitário e de proteção, importa referir que a resposta satisfatória tem que ser encontrada igualmente numa abordagem alargada e abrangente, que conjugue: os esforços de todos e de cada país; com uma atuação regional que agregue de forma articulada as capacidades existentes em cada área; e uma atuação global que permita dar continuidade, a este nível, aos desafios que não podem ser resolvidos a nível regional (como a inserção na economia global dos produtos fruto do assalto dos piratas).

Assim, as medidas no âmbito dos países da região devem incluir uma combinação de atividades no domínio militar, legal e institucional. Como foi visto, a pirataria e a insegurança marítima são fomentadas por uma série de fatores, que não são englobados nas iniciativas dos Estados e atores externos, advertindo apenas para o efeito futuro de problemas como o desemprego, a perda dos meios de sustentação ou a marginalização.

Neste sentido, enquanto o desemprego não for visto como uma das principais causas da pirataria no Golfo da Guiné, onde a abordagem através de ações militares ou jurídicas são ineficientes, é necessário outro tipo de iniciativas concretas de uma alternativa ao sustento da população ou à pesca sustentável. Seria ainda necessário, enquadrado numa visão preventiva, a necessidade de fiscalização das suas zonas económicas como forma de consciencialização das atividades lá realizadas. Neste contexto, de forma a potenciar a eficiência destas ações é fundamental a partilha de informação entre todas as entidades envolvidas, bem como a criação de estruturas apropriadas. A preservação dos ecossistemas marítimos é também fundamental na criação de oportunidades económicas no domínio marítimo.

A legislação é uma condição fundamental para alcançar a segurança marítima pois fornece mecanismos ao Estado para levar a julgamento e condenar a pirataria. São necessárias leis mais claras e aplicáveis e, essencialmente, em conformidade com a lei internacional de modo a não haver disparidade na definição dos crimes marítimos. No entanto, esta problemática prende-se ainda com outra dificuldade, a vontade política. Pois em última instância é necessário o consentimento dos Estados em aceitar os princípios legais internacionais, o que requer aos Estados disponibilidade de infraestruturas (tribunais), capacidades técnicas e recursos económicos de modo cumprir os compromissos legais.

Os Estados como principais interessados na erradicação da pirataria têm o dever de reforçar as suas capacidades nacionais, o que se traduz não só na adoção de legislação que permita a perseguição e prisão dos piratas, como também o reforço das capacidades navais que são cruciais para combater a pirataria. Porém, a maioria dos países do Golfo da Guiné não têm capacidades para, individualmente, prevenir eficazmente a ameaça. Neste cenário, é indispensável uma abordagem regional e global, de forma coordenada,

para responder eficazmente à crescente ameaça da pirataria ao longo da costa destes países.

No âmbito regional, nomeadamente as organizações regionais estudadas anteriormente, devem em primeira instância realçar a importância do domínio marítimo e da estabilidade para assim tornar a região do Golfo da Guiné numa zona de desenvolvimento. Para tal, é necessário que os países da região continuem a estabelecer o maior número de acordos regionais para salvaguardar a paz e a resolução dos conflitos transfronteiriços.

As divergências das prioridades e visões dos vários atores regionais podem constituir um risco às iniciativas marítimas de segurança. Assim, para o sucesso das atividades de cooperação entre os Estados é fundamental a harmonização de acordos no domínio jurídico de forma a permitir a ação plena dos Estados em toda a área marítima, quer no combate à pirataria ou à problemática da pesca ilegal. A questão da soberania nacional, as relações tensas entre os Estados costeiros vizinhos e os litígios marítimos fronteiriços são alguns dos fatores que impedem uma maior integração regional.

Outro fator chave que explica a ineficiência das ações nacionais prende-se com a incapacidade de cada Estado em conduzir operações robustas de forma contínua devido às suas limitações militares, e por isso é crucial a construção de ações conjuntas. Porém, como observamos no quarto capítulo, os países têm caminhado nesta direção, provando-o com a criação das várias áreas de vigilância, que têm tido um efeito significativo na difusão de informação para evitar que as tripulações sejam surpreendidas, e de coordenação de esforços.

Por último, as medidas no âmbito internacional desempenham um papel fundamental principalmente na sustentação das ações nacionais e regionais.

A comunidade internacional considera a pirataria no Golfo da Guiné uma questão

alarmante, devido à crescente ameaça que esta atividade representa para a economia regional e global. Deste modo, o seu envolvimento é crucial no sentido de fornecer não só meios militares e financeiros, como também auxiliar na formação e treino das forças militares nacionais.

A ajuda internacional dever ser coordenada a nível nacional e regional de modo a evitar a dispersão de meios militares e financeiros que não integrem as estratégias de cada país ou região. Neste contexto, é necessária uma estratégia clara por parte dos Estados de forma a potenciar a ajudar internacional.

A comunidade internacional acaba por desempenhar o papel de uma entidade exterior que tem como propósito exercer pressão sobre os governos e organizações regionais, alertando-os para os seus problemas domésticos e transacionais, e incentivando-os a trabalhar coordenadamente, e simultaneamente, a resolver as questões que transcendem as suas capacidades. Pois apesar de os problemas de segurança serem sentidos apenas no interior de cada país, as redes ilícitas (financiamento e suporte organizacional) são tipicamente transnacionais e por isso as respostas requerem uma coordenação internacional reforçada.

Em tom conclusivo reforçamos mais uma vez a ideia que os fatores que contribuem para a prevalência da pirataria no Golfo da Guiné implicam um grande grau de complexidade, uma vez que o problema não pode ser isolado de outras atividades criminosas tanto no mar como em terra. Os países da região precisam de definir novas prioridades nas causas do problema da segurança marítima como resposta aos novos desafios, que criam condições condutivas à pirataria.

A magnitude do problema prende-se pela vasta quantidade de desafios presentes na região, como a pobreza, a má distribuição da riqueza, a má governação, a corrupção, as limitações na área da saúde, educação e segurança humana. O que significa que as

ações de combate à pirataria que visam abordar as suas origens têm que ser vistas como medidas a longo prazo, pois são desafios que não podem ser facilmente erradicados.

Se por um lado, as medidas a curto prazo recaem principalmente em estratégias de contenção, por exemplo, a criação das várias zonas para prevenir o alastramento da pirataria, e em estratégias de proteção para prevenir que novos ataques ocorram. Por outro lado, o desafio no combate à pirataria recai na formulação de medidas a longo prazo dentro do domínio político e jurídico, pois grande parte dos ataques de pirataria ocorrem em países com baixos níveis de governação e qualidade institucional, e altos níveis de instabilidade social, constituindo um travão ao desenvolvimento.

Assim, a falta de consciência da importância do domínio marítimo, pode ser contornada com medidas a curto prazo, e tem que ser complementada com a resolução do problema da vontade política, que requer um compromisso a longo prazo, e do qual a comunidade internacional pode exercer influência de forma a priorizar e canalizar os recursos da melhor forma, e promover o diálogo político.

Se pudéssemos repensar o adágio já citado, talvez pudéssemos dizer “a pirataria combate-se no mar, mas só se vence em terra”.

Bibliografia

Livros

- Basil, Davidson. 1985. *A History of West Africa, 1000-1800*. England: Longman.
- Boahen, Albert Adu. 2010. *Historia Geral Da Africa: VII. A Africa sob dominação colonial, 1880-1935*. Brasília: UNESCO.
- Burnett, John S. 2002. *Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas*. Nova Iorque: Plume.
- Campbell, John. 2011. *Nigeria: dancing on the brink*. Maryland: Rowman & Littlefield Publishers.
- Chalk, Peter. 2000. *Non-military security and global order: the impact of extremism, violence and chaos on national and international security*. Grã-Bretanha: Antony Rowe.
- Fage, John Donnelly, et al.. 2014. *História da África*. Lisboa: Edições 70.
- Falola, Toyin. 1998. *Violence in Nigeria: the crisis of religious politics and secular ideologies*. Nova Iorque: University of Rochester Press.
- Falola, Toyin. 1998. *Violence in Nigeria: The crisis of religious politics and secular ideologies*. Nova Iorque: University of Rochester Press.
- Falola, Toyin, e Matthew M. Heaton. 2008. *A history of Nigeria*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Fukuyama, Francis. 2015. *Ordem Política e Decadência Política: Da Revolução Industrial À Globalização Da Democracia*. Traduzido por Miguel Mata. Portugal: D.Quixote.
- Geiss, Robin, e Anna Petrig. 2011. *Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*. Oxford: Oxford University Press.
- Guedes, Henrique Peyroteo Portela. 2014. *A Pirataria Marítima Contemporânea: as últimas duas décadas*. Portugal: Edições Revista de Marinha.
- Hernandez, Leila Leite. 2008. *A África na sala de aula visita à história contemporânea*. São Paulo: Selo Negro.
- Ibaba, Ibaba Samuel e Augustine Ikelegbe. 2010. "Milicias, pirates and oil in the Niger Delta." In *Milicias, rebels and islamist militants: human insecurity and state crises in Africa*, editado por Okumu, Wafula, and A. O. Ikelegbe, 219-253. África do Sul: Institute for Security Studies.
- Keita, Boubacar. 2009. *História da África Negra: Síntese de História Política e de*

Civilizações. Angola: Texto Editores.

Ki-Zerbo, Joseph. 1972. *História da África negra – Volume I*. Mem Martins: Publicações Europa-América.

Ki-Zerbo, Joseph. 1972. *História da África negra – Volume II*. Mem Martins: Publicações Europa-América.

Kissinger, Henry. 1996. *Diplomacia*. Lisboa: Gradiva.

Kraska, James, and Raul Pedrozo. 2013. *International maritime security law*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers.

Kraska, James. 2011. *Contemporary maritime piracy: international law, strategy, and diplomacy at sea*. Califórnia: Praeger.

Lehr, Peter e Hendrick Lehmann. 2007. “Somalia – Pirates’ New Paradise” In *Violence at sea: piracy in the age of global terrorismo*, editado por Peter Lehr, 1-22. Nova Iorque: Routledge.

Liss, Carolin. 2011. *Oceans of crime: maritime piracy and transnational security in Southeast Asia and Bangladesh*. Singapura: Institute of Southeast Asian Studies.

Marques, Oliveira. 1973. *História de Portugal*. Lisboa: Ágora.

M'Bokolo, Elikia. 2003. *África negra: história e civilizações: até ao século XVIII*. Lisboa: Vulgata.

M'Bokolo, Elikia. 2007. *África negra: história e civilizações: do século XIX aos nossos dias, tomo II*. Lisboa: Edições Colibri.

Meredith, Martin. 1997. *The State of Africa – A History of Fifty Years of Independence*. London: Simon & Schuster.

Murphy, Martin. 2007. “Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?” In *Violence at sea: piracy in the age of global terrorismo*, editado por Peter Lehr, 155-182. New York: Routledge.

Murphy, Martin. 2007a. *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: the threat to international security*. London: IISS.

Murphy, Martin. 2008. *Small boats, weak states, dirty money: Piracy and maritime terrorism in the modern world*. London: Hurst & Company.

Oliveira e Costa, J. Paulo; José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira. 2014. *História da Expansão e do Império Português*. Lisboa: A Esfera dos Livros.

Raymond, Catherine. 2007. “Piracy in the waters of Southeast Asia” In *Maritime Security in Southeast Asia*, editado por Kwa Chong Guan e John K. Skogan, 62-77. London: Routledge.

Sakhuja, Vijay. "Sea Power in South Asia". In *Violence at sea: piracy in the age of global terrorismo*, editado por Peter Lehr, 23-36. Nova Iorque: Routledge.

Publicações

Agbibo, Daniel Egiegba. 2013. "Corruption and economic crime in Nigeria". *African Security Review*, 22 (1): 47-66.

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

Alli, W. O. 2012. *The role of Nigeria in regional security policy*. Abuja: Friedrich-Ebert-Stiftung.

Ali, Kamal-Deen e Martin Tsamenyi. 2013. "Fault lines in maritime security. Analysis of maritime boundary uncertainties in the Gulf of Guinea". *African Security Review* 22 (3): 95-110.

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

Almeida, Eugénio e Luís Bernardino. 2013. "A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Organizações interzonais para a persecução da segurança marítima na Bacia Meridional Atlântica". *Revista Militar* (2532): 43 – 61.

Antony, Robert. 2010. "Piracy on the South China Coast through Modern Times" In *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, editado por Bruce Elleman et al, 35-50. Rhode Island: Naval War College Press

Anyadike, Obi. 2015. "A redenção dos ex-soldados do Boko Haram". *Courrier international* (239): 38-41. [Artigo original do Irin News].

Anyimadu, Adjoa. 2013. "Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean". *Chatham House*, Consultado a 25-04-2016, <https://goo.gl/8fg22V>

Ata da Conferência de Berlim. Consultado a 16-01-2016, <https://goo.gl/1k4a58>

Baker, Michael. 2011. "Toward an African Maritime Economy. Empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector". *Naval College Review* 64 (2): 39-62.

Barros, Manuel Agostinho. 2013. "O Golfo da Guiné e a Segurança Energética Global: Oportunidades e Desafios Subjacentes à Região". *Lusitana, Política Internacional e Segurança Série I* (9): 123-144.

Barros, Manuel Correia. 2003. "Existe alguma possibilidade de no Golfo da Guiné se desenvolver uma política regional de petróleo?". Apresentada na Conferência Internacional da Fundação Friedrich Ebert - Política Petrolífera no Golfo da Guiné:

Segurança e Conflito, Crescimento Económico, Desenvolvimento Social, Yaoundé, Camarões, 3 de Outubro.

Barros, Manuel Correia. 2004. "Can the Gulf of Guinea Develop a Common Regional Oil Policy?" In *Oil policy in the Gulf of Guinea: security & conflict, economic growth, social development: international conference proceedings*, editado por Traub-Merz, Rudolf e Douglas Yates, 68-71. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.

Barros, Manuel Correia. 2014. "A Segurança no Golfo da Guiné: Uma visão Marítima Angolana." *Revista Militar* nº 2553. 863-878.

Bateman, Sam. 2010. "Confronting Maritime Crime in Southeast Asian Waters: Reexamining "Piracy" in the Twenty-first Century". In *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, editado por Bruce Elleman et al, 137-153. Rhode Island: Naval War College Press

Bernardino, Luís. 2014. "A Estratégia Marítima Integrada de África 2050: Uma nova dimensão para a Segurança Marítima Africana". Relatório apresentado no IX Congresso Ibérico de Estudos Africanos, Coimbra, Portugal, 11-13 Setembro.

Biziouras, Nikolaos. 2013. "Piracy, state capacity and root causes". *African Security Review* 22 (3): 111-122.

Blair, David. 2015. "Terror sem limites". *Courrier international* (228): 32-33. [Artigo original do jornal The Daily Telegraph].

British Petroleum (BP). 2016. "BP Statistical Review of World Energy June 2016". Consultado a 07-03-2016, <https://goo.gl/OmahmM>

Bueger, Christian. 2013. Communities of Security Practice at Work? The Emerging African Maritime Security Regime, *African Security* 6 (3-4): 297-316.

Campbell, Penny. 2010. "A Modern History of the International Legal Definition of Piracy". In *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, editado por Bruce Elleman et al, 19-32. Rhode Island: Naval War College Press.

Canales, Pedro. 2014. "Golfo de Guinea: un nuevo foco de inestabilidad". *Revista Española de Defensa*, Fevereiro 2014.

Caninas, Osvaldo Peçanha. 2009. "Pirataria Marítima Moderna: Histórias, Situação Atual e Desafios". *Revista da Escola de Guerra Naval* (14): 101-122.

Chalk, Peter, et al. 2009. "Countering Piracy in the Modern Era". Notes from a RAND workshop to discuss the best approaches for dealing with piracy in the 21st century, Arlington, Virginia, Março.

Chalk, Peter. 2010. "Piracy Off the Horn of Africa: Scope, Dimensions, Causes and Responses". *The Brown Journal of World Affairs* 16 (2): 89-108.

Chatham House. 2012. "Angola and the Gulf of Guinea: Towards an Integrated Maritime Strategy". Report of the Angola Forum conference aboard HMS Dauntless in Luanda,

- Angola, 29 de Junho de 2012. Consultado a 13-04-2016, <https://goo.gl/2Wux59>
- Chatham House. 2013. “Maritime Security in the Gulf of Guinea”. Report of the conference held at Chatham House, London, 6 December 2012. Consultado a 20-04-2016, <https://goo.gl/RkOeK8>
- Coelho, João Paulo Borges. 2013. *African approaches to maritime security: Southern Africa*. Maputo: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Désilier, Margaret. 2004. “Capacity Building and Oil Exploitation in the Gulf of Guinea” In *Oil policy in the Gulf of Guinea: security & conflict, economic growth, social development: international conference proceedings*, editado por Traub-Merz, Rudolf e Douglas Yates, 29-37. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Dieterich, Johannes. 2004. “The Gulf of Guinea and the Global Oil Market: Supply and Demand” In *Oil policy in the Gulf of Guinea: security & conflict, economic growth, social development: international conference proceedings*, editado por Traub-Merz, Rudolf e Douglas Yates, 29-37. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Engel, Ulf. 2014. *The African Union, the African peace and security architecture, and maritime security*. Addis Ababa: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Escorrega, Luís Carlos Falcão. 2009. “A Segurança e os “Novos” Riscos e Ameaças: Perspetivas Várias”. *Revista Militar* nº 2491/2192: 1001-0.
- Escorrega, Luis Carlos Falcão. 2010. “Estratégia Americana para África: A importância do Golfo da Guiné.” *Revista Estratégia*. Consultado a 20-07-2016, <https://goo.gl/RUOkEu>
- Eze, Osita C. e Rudolf Traub-Merz. 2004. “Inter-State Conflicts and Conflict Resolution in the Gulf of Guinea” In *Oil policy in the Gulf of Guinea: security & conflict, economic growth, social development: international conference proceedings*, editado por Traub-Merz, Rudolf e Douglas Yates, 73-86. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Fiorelli, Matthew. 2014. “Piracy in Africa: The Case of the Gulf of Guinea”. *KAIPTC Occasional paper n°37*. Acra: Kofi Annan International Peacekeeping Centre
- Frynas, Jędrzej e Manuel Paulo. 2007. “A new scramble for african oil? Historical, political, and business perspective.” *African Affairs* 106 (423): 229-251.
- Fish, Joanne. 2014. “Maritime Piracy: North versus South”. Old Dominion University, Graduate Program in International Studies. Consultado a 19-04-2016, <https://goo.gl/0d6TgR>
- Guede, Portela. 2013. “Golfo da Guiné sob ameaça da pirataria marítima”. *Revista da Armada*, Julho de 2013.
- Gibson, John. 2009. “Maritime security and international law in Africa”. *African Security Review* 18 (3): 60-70.

Guilfoyle, Douglas. 2011. "Towards a Robust Legal Framework on Piracy: Law and Politics" In *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy* [Selected Briefing Papers], editado por Stephen Brannon, e Taufiq Rahim, 96-99. Dubai: Dubai School of Government.

Hassan, Idayat. 2014. "O verdadeiro custo da rebelião do Boko Haram". *Courrier international* (227): 34-35. [Artigo original da revista West Africa Insight].

Hazen, Jennifer e Jonas Horner. 2007. "Small Arms, Armed Violence, and Insecurity in Nigeria: The Niger Delta in Perspective", *Small Arms Survey*, an occasional paper of the Small Arms Survey. Switzerland: The Small Arms Survey.

Halberstam, Malvina. 1988. "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety". *American Society of International Law* 82 (2): 269-310.

Ikelege, Augustine. 2005. "The economy of conflict in the oil rich Niger Delta region of Nigeria". *Nordic Journal of African Studies* 14 (2): 208– 234.

International Crisis Group (ICG). 2010. "Northern Nigeria: background to conflict", Africa Report nº 168. Consultado a 10-05-2016, <http://goo.gl/mhhSQv>

International Crisis Group (ICG). 2011. "Implementing Peace and Security Architecture (I): Central Africa". Africa Report nº181. Consultado a 03-08-2016, <https://goo.gl/QdIkXp>

International Crisis Group (ICG). 2012. "The Gulf of Guinea: The New Danger Zone", Africa Report nº 195. Consultado a 03-03-2016, <http://goo.gl/JIDy1i>

International Crisis Group (ICG). 2012b. "Curbing violence in Nigeria (I) the Jos crisis", Africa Report nº 196. Consultado a 10-05-2016, <http://goo.gl/gZFUb7>

International Crisis Group (ICG). 2014. "Curbing violence in Nigeria (II): the Boko Haram insurgency", Africa Report nº 216. Consultado a 10-05-2016, <http://goo.gl/85Bi5M>

International Crisis Group (ICG). 2015. "Curbing violence in Nigeria (III): revisiting the Niger Delta", Africa Report nº 231. Consultado a 10-05-2016, <http://goo.gl/v6OKec>

Jacobsen, Katja e Johannes Nordby. 2015. *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Report*. Copenhagen: Royal Danish Defence College.

Katsouris, Christina e Aaron Sayne. 2013. "Nigeria's Criminal Crude: International Options to Combat the Export of Stolen Oil". Londres: The Royal Institute of International Affairs.

Kraska, James e Brian Wilson. 2009. "Maritime Piracy in East Africa". *Journal of International Affairs* 62 (2): 55-68.

Kraska, James. 2011. "Looking for Law in all the Wrong Places: Maritime Piracy as

- a Domestic Legal Problem” In *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy* [Selected Briefing Papers], editado por Stephen Brannon, e Taufiq Rahim, 104-106. Dubai: Dubai School of Government.
- Lima, Bernardo Pires. 2006. “Equilíbrios de Poder na África Subsariana: do Terrorismo Islâmico ao Falhanço de uma Região”. *Nação e Defesa* 3 (114): 75-97.
- Liss, Carolin. 2003. “Maritime Piracy in Southeast Asia”. *Southeast Asian Affairs* 2009: 52-68.
- Liss, Carolin. 2014. “Assessing contemporary maritime piracy in Southeast Asia: trends, hotspots and responses”. PRIF Report nº125. Frankfurt: PRIF (Peace Research Institute Frankfurt).
- Lucas, Edward. 2013. “Somalia’s “Piracy Cycle”: The Three Phases of Somali Piracy”. *Journal of Strategy Security* 6 (1): 55-63.
- Lucia, Elisa. 2015. “Fragility, conflict and violence in the Gulf of Guinea”. Rapid Literature Review. UK: GSDRC, University of Birmingham.
- Madsen, Jens Vestergaard, et al. 2014. “The State of Maritime Piracy 2013: Report”, Oceans Beyond Piracy. Consultado a 10-11-2016, <https://goo.gl/dSSYWE>
- Montclos, Marc-Antoine Pérouse. 2012. “Maritime Piracy in Nigeria: Old Wine in New Bottles?”. *Studies in Conflict & Terrorism* 35 (7-8): 531-541.
- Murphy, Martin. 2011. “Somali Piracy”. *The RUSI Journal* 156 (6): 4-11.
- Murphy, Martin e Joseph Saba. 2011. “Countering Piracy: The Potential of Onshore Development” In *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy* [Selected Briefing Papers], editado por Stephen Brannon, e Taufiq Rahim, 46-51. Dubai: Dubai School of Government.
- Neumann, Lutz. 2004. “European Policy and Energy Interests – Challenges from the Gulf of Guinea” In *Oil policy in the Gulf of Guinea: security & conflict, economic growth, social development: international conference proceedings*, editado por Traub-Merz, Rudolf e Douglas Yates, 59-67. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Nincic, Donna. 2008. “State Failure and the Re-emergence of Maritime Piracy”. Paper presented at the 49th annual Convention of the International Studies Association, São Francisco, California, 26-29 Março 2008.
- Nincic, Donna. 2009. “Maritime Piracy in Africa: The Humanitarian Dimension”. *African Security Review* 18 (3): 2-16.
- Nodland, Arild. 2010. “Guns, Oil, and “cake”: Maritime Security in the Gulf of Guinea”. In *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, editado por Bruce Elleman et al, 191-206. Rhode Island: Naval War College Press

Okoronkwo, Udensi, et al. 2014. "National Security and Maritime Piracy in Nigeria: A Sociological Discourse". *Humanities and Social Sciences Letters* 2 (1): 60-71.

Onuoha, Freedom. 2009. "Sea Piracy and Maritime Security in the Horn of Africa: The Somali Coast and Gulf of Aden in Perspective". *African Security Review* 18 (3): 31-44.

Onuoha, Freedom. 2009a. "Corruption and National Security: The Three-Gap Theory and the Nigerian Experience". *Nigerian Journal of Economic and Financial Crimes* 1 (2): 1-13.

Onuoha, Freedom. 2012. "Oil Piracy in the Gulf of Guinea". *Conflict trends* (4): 28-35.

Onuoha, Freedom. 2013. "Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Trends, Concerns and Propositions". *The journal of the Middle East and Africa*, 4 (3): 267-293.

Osinowo, Adeniyi Adejimi. 2015. "O Combate à Pirataria no Golfo da Guiné". *Resumo de Segurança em África* 30/Fevereiro: 1-8.

Persy, Sarah e Anja Shortland. 2013. "The Business of Piracy in Somalia". *Journal of Strategic Studies* 36 (4): 541-578.

Pham, J. Peter. 2011. "West African Piracy: Symptoms, Causes, and Responses" In *Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy* [Selected Briefing Papers], editado por Stephen Brannon, e Taufiq Rahim, 29-32. Dubai: Dubai School of Government.

Ploch, Lauren. 2011. "Africa Command: U.S Strategic Interests and the Role of the U.S Military in Africa". Congressional Research Service, Consultado a 01-08-2016, <https://goo.gl/pvBzhB>

Potgieter, Thean. 2008. "The Maritime Security Quandary in the Horn of Africa Region: Causes, Consequences and Responses". Discussion Paper at East African Human Security Forum, Hanns Seidel Foundation Kenya, Julho.

Raymond, Catherine. 2009. "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait. A problem Solved?". *Naval War College Review* 62 (3): 31-42.

Rodrigues, Alexandre Reis. 2010. "A pirataria Maritima: envolvente e cenários". *Jornal Defesa e Relações Internacionais*. Consultado a 10-05-2016, <https://goo.gl/4WKdSr>

Rodrigues, Alexandre Reis. 2014. "A Segurança no Golfo da Guiné". *Jornal Defesa e Relações Internacionais*. Consultado a 10-05-2016, <https://goo.gl/vddL8k>

Smith-Windsor, Brooke A. e José Francisco Lynce Zagallo Pavia. 2014. "From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea: a new maritime mission for NATO". Research Paper, *NATO Defense College* (100): 1-12.

Sullivan, Alexa. 2010. "Piracy in the Horn of Africa and its effects on the global supply chain". *Journal of Transportation Security* 3: 231-243.

Sullivan, Jimmie. 2012. "Maritime Piracy in the Gulf of Guinea, Regional Challenges

and Solutions”. A paper submitted to the Faculty of the Naval War College, Newport: Naval War College.

Tepp, Eero. 2012. “The Gulf of Guinea: Military and Non-Military Ways of Combating Piracy”. *Baltic Security and Defense* 4 (1): 181-204.

Ukeje, Charles e Mvomo Ela, Wullson. 2013. *African approaches to maritime security - The Gulf of Guinea*. Abuja: Friedrich-Ebert-Stiftung.

Uzodike, Ufo e Christopher Isike. 2009. “Whose Security? Understanding the Niger Delta crisis as a clash of two security conceptions”. *African Security Review* 18 (3): 103-116.

Valle, Vicente. 2004. “US Policy Towards the Gulf of Guinea” In *Oil policy in the Gulf of Guinea: security & conflict, economic growth, social development: international conference proceedings*, editado por Traub-Merz, Rudolf e Douglas Yates, 51-58. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.

Venancio, Daiana. 2012. “A Definição de Pirataria Marítima e as Implicações para a Segurança na Navegação”. *Revista da Escola de Guerra Naval* (18) 2: 135-157.

Vreÿ, Francois. 2009. “Bad order at sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea”. *African Security Review* 18 (3): 17-30.

Wambua, Paul. 2009. “Enhancing regional maritime cooperation in Africa: The planned end state”. *Review of African Political Economy* 34 (114): 45-59.

Watts, Michael. 2007. “Petro-Insurgency or Criminal Syndicate? Conflict & Violence in the Niger Delta”. *Review of African Political Economy* 34 (114): 637-660.

Walker, Timothy. 2013. “Maritime security in West Africa”. *African Security Review* 22 (2): 85-91.

Organizações

Comissão do Golfo da Guiné (CGG). 2001. “Tratado da Comissão do Golfo da Guiné”. Consultado a 25-07-2016, <https://goo.gl/RxvEHx>

Comissão do Golfo da Guiné (CGG). 2012. “Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança na Região do Golfo da Guiné”. Consultado a 26-07-2016, <http://goo.gl/c9U7K1>

Comissão do Golfo da Guiné (CGG). 2012a. “Comunicado Final”. Consultado a 26-07-2016, <http://goo.gl/R7b44Z>

Comissão do Golfo da Guiné (CGG). 2013. “Protocolo adicional ao tratado constitutivo da Comissão do Golfo da Guiné (CGG) relativo ao mecanismo arbitral Ad oc. Malabo”. Consultado a 25-07-2016, <https://goo.gl/xFHRUI>

Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). 2008. “S/RES/1816”, consultado a 05-10-2016, <https://goo.gl/GvE8ku>

Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). 2008a. “S/RES/1838”, consultado a 05-10-2016, <https://goo.gl/UEHOM3>

Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). 2008b. “S/RES/1846”, consultado a 05-10-2016, <https://goo.gl/Y34L8S>

Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). 2008c. “S/RES/1851”, consultado a 05-10-2016, <https://goo.gl/VuoChv>

Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU). 2009. “Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 1846 (S/2009/590)”, consultado a 06-10-2016, <https://goo.gl/jPJakm>

Heidelberg Institute for International Conflict Research. 2016. “Conflict Barometer 2015”. Alemanha: HIIK.

ICC-IMB. 2009. “Piracy and Armed Robbery Against Ships”. Annual Report 2008. Consultado a 15-03-2016, <https://goo.gl/I4Pxn1>

ICC-IMB. 2010. “Piracy and Armed Robbery Against Ships”. Annual Report 2009”. Consultado a 15-03-2016, <https://goo.gl/wkaDkU>

ICC-IMB. 2014. “Piracy and Armed Robbery Against Ships”. Annual Report 2013. Consultado a 15-03-2016, <https://goo.gl/zzZTzS>

ICC-IMB. 2016. “Piracy and Armed Robbery Against Ships”. Annual Report 2015. Consultado a 15-03-2016, <https://goo.gl/ulzDMm>

Nações Unidas (NU). 2011. Documento S/RES/1818, “United Nations Security Council Resolution 1818”. Consultado a 19-07-2016, <http://goo.gl/olhAjL>

Nações Unidas (NU). 2012. Documento S/RES/1973, “United Nations Security Council Resolution 1973”. Consultado a 19-07-2016, <http://goo.gl/ZVqZ2H>

Nações Unidas (NU). 2012a. Documento S/2012/45, “Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea (7 to 24 November 2011)”. Consultado a 30-06-2016, <http://goo.gl/Ac7T9n>

Nações Unidas (NU). 2015. “World Population Prospects: The 2015 Revision: Key Findings and Advance Tables”. Nova Iorque: Nações Unidas.

Nações Unidas (NU). 2004. “World Population to 2300”. Nova Iorque: Nações Unidas.

Organização Marítima Internacional (OMI). 1983. Resolução A.545(13), “Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships”. Consultado a 14-07-2016,

<http://goo.gl/if4scY>

Organização Marítima Internacional (OMI). 1991. Resolution A.683(17), “Prevention and Suppression of acts of piracy and armed robbery against ships”. Consultado a 14-07-2016, <http://goo.gl/WQqch9>

Organização Marítima Internacional (OMI). 1993. Resolution A.738(18), “Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships”. Consultado a 14-07-2016, <http://goo.gl/tfIKRE>

Organização Marítima Internacional (OMI). 2009. Resolution A. 1025(26), “Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships”. Consultado a 14-07-2016, <http://goo.gl/lXyrlf>

Organização Marítima Internacional (OMI). 2011. Resolution A. 1044(27), “Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia”. Consultado a 22-07-2016, <https://goo.gl/5CAj4F>

Organização Marítima Internacional (OMI). 2014. Resolution A. 1069(28), “Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea”. Consultado a 20-07-2016, <https://goo.gl/jiVmq3>

Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). 2015. “Relatório do Desenvolvimento Humano 2015”. Nova Iorque: PNUD.

Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). 2016. “Niger Delta Human Development Report”. Nigéria: PNUD.

União Africana (UA). 2012. “Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (Estratégia MIA 2050)”. Consultado a 23-07-2016, <http://goo.gl/17ZW2P>

União Europeia (UE). 2014. “EU Strategy on the Gulf of Guinea”. Consultado a 28-07-2016, <http://goo.gl/KXd2Sp>

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). 2013. “Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment”. Consultado a 30-09-2016, <https://goo.gl/1qYBIs>

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). “Regional Programme for West Africa 2010-2014”. Consultado a 15-10-2016, <https://goo.gl/M0r5sO>

USAID. 2016. “Country profile: Nigéria”. *USAID from the American people*. Consultado a 06-10-2016, <https://goo.gl/D603E9>

Yaoundé Summit. 2013. “Memorandum of Understanding among the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC) on Maritime Safety and Security in Central and West Africa”. Yaoundé, Camarões. Consultado a 31-07-2016,

<http://goo.gl/2MZoWV>

Yaoundé Summit. 2013a. “Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa”. Yaoundé, Camarões. Consultado a 31-07-2016, <http://goo.gl/UZwcWK>

Yaoundé Summit. 2013b. Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain”. Yaoundé, Camarões. Consultado a 31-07-2016, <http://goo.gl/xT3mjK>

Sites

Ajayi, J. F. Ade, et al. 2015. Britannica Encyclopaedia Britannica. Consultado a 16-06-2016, <https://goo.gl/b4xtqQ>

Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC). Consultado a 07-03-2016, <http://www.ceeac-eccas.org/index.php/en/>

Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEEAO). Consultado 07-03-2016, <http://www.ecowas.int/?lang=pt-pt>

Doyle, Mark. 2013. “Nigeria’s Piracy – another form of oil theft”, BBC News. Consultado a 15-10-2016, <https://goo.gl/BXaj73>

International Crisis Group (ICG). 2014a. “Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?”, Commentary/Africa 4 de Setembro 2014. Consultado a 03-08-2016, <https://goo.gl/SfZT3u>

Instituto Diplomático (ID), Ministério dos Negócios Estrangeiros. “Conferência de Berlim”. 2016. Consultado a 16-06-2016, <https://goo.gl/y43toV>

Instituto Diplomático (ID), Ministério dos Negócios Estrangeiros. 2014. “A Segurança do Golfo da Guiné : Conferência Internacional - 11 de Julho de 2014”. Consultado a 16-06-2016, <https://goo.gl/GanJd7>

Oceans Beyond Piracy (OCP). “AFRICOM”. Consultado a 01-11-2016, <https://goo.gl/XkWD7G>

Oceans Beyond Piracy (OCP). “An Interactive Guide to International Efforts to Address Piracy Off the Coast of West Africa”. Consultado a 25-10-2016, <https://goo.gl/YVyaTX>

Organização Marítima Internacional (OMI). 2016. “IMO profile Overview”. Consultado a 18-02-2016, <https://goo.gl/yUVhOQ>

Reis, Pedro. 2016. “Boko Haram utiliza cada vez mais crianças em ataques suicidas”, Público. Consultado a 03-06-2016, <https://goo.gl/BlqYPC>

Tratado Revisto da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

(CEDEAO). Consultado a 07-03-2016, <https://goo.gl/vqE3gc>

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. 2016. "World Population Prospects - The 2015 Revision". Consultado a 16-06-2016, <https://goo.gl/HkGhe4>

Vircoulon, Thierry. 2012. "Pirates of the Guinea: How West Africa is replacing Somalia as the new pirate lair", Foreign Policy. Consultado a 11-10-2016, <https://goo.gl/vFCTWQ>

Anexos

Anexo A - Evolução da População no Golfo da Guiné

PAÍSES E REGIÕES	PERCENTAGEM DE POPULAÇÃO POR GRUPOS DE IDADE								VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO		
	2015				2050				(Milhares)		
	0-14	15-59	60+	80+	0-14	15-59	60+	80+	2015	2030	2050

MUNDO	26.1	61.7	12.3	1.7	21.3	57.2	21.5	4.5	7 349 472	8 500 766	9 725 148
--------------	-------------	-------------	-------------	------------	-------------	-------------	-------------	------------	------------------	------------------	------------------

CEEAO

**PAÍSES
LITORIAIS**

Benim	42.2	53.2	4.6	0,3	31.3	60.7	7.9	0.5	10 880	15 593	22 549
Cabo Verde	29.7	63.7	6.7	1.2	18.1	61.4	20.5	2.8	521	614	707
Costa do Marfim	42.5	52.7	4.8	0.3	34.9	58.5	6.5	0.4	22 702	32 143	48 797
Gambia	46.2	50.1	3.7	0.2	35.6	58.5	5.9	0.4	1 991	3 105	4 981
Gana	38.8	55.9	5.3	0.4	29.7	60.7	9.7	0.7	27 410	36 865	50 071
Guiné	42.5	52.4	5.1	0.3	32.4	60.1	7.6	0.5	12 609	18 276	27 486
Guiné Bissau	40.8	53.9	5.3	0.3	31.2	60.5	8.3	0.5	1 844	2 541	3 564
Libéria	42.3	52.9	4.8	0.3	32.0	60.0	8.0	0.5	4 503	6 414	9 436
Nigéria	44.0	51.5	4.5	0.2	35.2	58.4	6.3	0.3	182 202	262 599	398 000
Senegal	43.8	51.7	4.5	0.3	34.1	57.8	8.1	0.7	15 129	22 802	36 223
Serra Leoa	42.4	53.2	4.4	0.2	29.3	63.1	7.7	0.4	6 453	8 598	11 392
Togo	42.2	53.3	4.5	0.2	32.3	59.5	8.1	0.5	7 305	10 489	15 681

**PAÍSES
INTERIORES**

Burkina Faso	45.6	50.6	3.8	0.2	34.9	58.7	6.4	0.4	18 106	27 244	42 789
Mali	47.5	48.5	4.0	0.3	36.8	57.4	5.8	0.4	17 600	27 370	45 404
Níger	50.5	45.3	4.2	0.2	43.9	52.1	4.1	0.3	19 899	35 966	72 238

CEEAC

**PAÍSES
LITORAIS**

Angola	47.7	48.5	3.8	0.3	37.6	56.9	5.5	0.5	25 022	39 351	65 473
Camarões	42.5	52.6	4.8	0.4	31.8	60.1	8.1	0.7	23 344	32 947	48 362
Gabão	37.1	55.6	7.3	1.0	27.0	61.2	11.8	1.3	1 725	2 321	3 164
Guiné Equatorial	39.3	55.6	5.1	0.5	29.6	61.2	9.2	1.2	845	1 238	1 816
República do Congo	42.6	51.8	5.5	0.5	34.3	57.4	8.3	0.9	4 620	6 790	10 732
São Tome e Príncipe	42.6	52.9	4.4	0.7	31.2	59.2	9.6	0.9	190	256	353

**PAÍSES
INTERIORES**

Burundi	44.8	51.0	4.2	0.3	36.9	56.3	6.8	0.6	11 179	17 357	28 668
Chade	47.7	48.3	4.0	0.3	36.4	58.2	5.4	0.4	14 037	21 946	35 131
Rep Centro Africana	39.1	55.1	5.9	0.5	28.1	61.9	10.0	0.8	4 900	6 490	8 782
Ruanda	41.1	54.4	4.5	0.5	25.8	62.1	12.0	1.2	11 610	15 785	21 187
Rep Dem do Congo	46.0	49.4	4.6	0.3	35.5	58.0	6.5	0.6	77267	120304	195 200

Fonte: NU 2015

Anexo B – Desenvolvimento Humano

PAÍSES E REGIÕES	CLASSIFICAÇÃO		MÉDIA DE CRESCIMENTO	
	Lugar	Variação	%	
	2013	2009/2014	2010/2014	1990/2014
DESENV HUMANO MÉDIO	0,78	1,2

CEEAO

PAÍSES LITORAIS

Benim	165	-2	0,64	1,4
Cabo Verde	122	2	0,66	...
Costa do Marfim	172	0	0,98	0,72
Gâmbia	173	-2	-0,02	1,22
Gana	140	-2	1,13	1
Guiné	181	1	1,5	...
Guiné Bissau	178	-4	0,42	...
Libéria	177	1	1,5	...
Nigéria	152	2	1,06	...
Senegal	170	-3	0,55	1
Serra Leoa	182	0	1,59	1,91
Togo	167	3	1,29	0,75

PAÍSES INTERIORES

Burkina Faso	184	2	1,58	...
Mali	179	-3	0,61	2,47
Níger	188	0	1,69	2,05

CEEAC

PAÍSES LITORAIS

Angola	149	1	1,11	...
Camarões	154	6	1,32	0,61
Gabão	111	1	0,76	0,41
Guiné Equatorial	137	-5	-0,18	...
República do Congo	138	2	1,61	0,42
São Tome e Príncipe	143	-2	0,52	0,83

**PAÍSES
INTERIORES**

Burundi	183	0
Chade	186	1
Rep Centro Africana	187	0
Ruanda	163	5
Rep Dem do Congo	176	3

0,66	1,28
1,37	...
-0,84	0,45
1,61	2,89
1,52	0,83

Fonte: PNUD 2015

Anexo C – Situação Conflitual em 2015

PAÍSES E REGIÕES	DESIGNAÇÃO	PARTES	ITENS DO CONFLITO	INTENSIDADE	INÍCIO
-------------------------	-------------------	---------------	--------------------------	--------------------	---------------

CEEAO

**PAÍSES
LITORIAIS**

Benim					
Cabo Verde					
Costa do Marfim	Costa do Marfim (Grupo militantes)	Grupo militantes vs. Governo	Poder Nacional	3	2012
	Costa do Marfim (Oposição)	CNC, FPI vs. Governo	Poder Nacional	3	1999
Gâmbia					
Gana					
Guiné	Guiné (Guerze - Konianke)	Guerze vs. Konianke	Predominância subnacional	1	2001
	Guiné (Oposição)	UFDG, UFR et al vs. Governo	Poder Nacional	3	2006
Guiné Bissau	Guiné-Bissau (Oposição)	PAIGC vs. PRS	Sistema/Ideologia/ Poder Nacional	1	1998
Libéria					
Nigéria	Nigéria (Cristãos - Muçulmanos)	Cristãos vs. Muçulmanos	Predominância Subnacional	1	1960
	Nigéria (Grupos Eggon/ Estado de Nasarawa)	Eggon, Milícia Eggon (Ombatse) vs. Fulani, Alago, Agatu Gwandara, Migili	Predominância Subnacional	2	2012
	Nigéria (Agricultores - Pastores)	Agricultores vs. Pastores	Predominância Subnacional, Recursos	5	1960

	Nigéria (Grupo Ijaw/ Delta do Níger)	Jovens Ijaw, MEND vs. Governo, Empresas Internacionais no Delta do Níger	Predominância subnacional, Recursos	3	1997
	Nigéria (Movimento Islâmico)	IMN vs. Governo	Sistema/Ideologia	3	1991
	Nigéria (MASSOB/ Biafra)	MASSOB vs. Governo	Separação	3	1967
	Nigéria (MOSOP, Ogoni/ Delta do Níger)	MOSOP vs. Governo	Autonomia/ Recursos	1	1990
	Nigéria (Norte - Sul)	Norte vs Sul	Sistema/Ideologia/ Poder Nacional	3	1960
	Nigéria - Camarões (Bakassi)	Nigéria vs. Camarões	Território/Recursos	1	1961
	Nigéria, Camarões Chade, Níger (Boko Haram)	Boko Haram vs. Nigéria, Camarões, Chade, Níger	Sistema/ Ideologia	5	2003
Senegal	Senegal (Movimento 23 de Junho)	Movimento 23 de Junho vs. Governo	Poder Nacional	1	2011
	Senegal (MFDC/ Casamance)	MFDC vs. Governo	Separação	3	1982
Serra Leoa	Serra Leoa (APC - SLPP)	APC vs. SLPP	Poder Nacional	3	1982
Togo	Togo (Oposição)	ANC, CST vs. Governo	Poder Nacional	2	1963

PAÍSES INTERIORES

Burkina Faso	Burkina Faso (oposição)	CDP vs. Governo Provisório	Poder Nacional	3	2014
Mali	Mali (HCUA, MNLA et al. / Azawad)	HCUA, MNLA et al. vs. Governo	Autonomia	3	1989
	Mali (Rivalidade entre militantes/ Norte de Mali)	Ansar al-Din vs. HCUA, MAA, MNLA vs. Gatia	Predominância subnacional	3	2012
	Mali (Grupos Islâmicos)	al-Mourabitoun, Ansar al-Din, AQIM, MLF, MUJAO vs. Governo	Sistema/ Ideologia, predominância subnacional	4	2009

	Mali (Frações Militares)	red berets vs. CNRDRE/ Sanogo supporters vs. Governo	Poder Nacional	1	2012
	Mali (Grupos de Oposição)	Grupos de Oposição vs. Governo	Sistema/ Ideologia, Poder Nacional	2	2102
Níger	Níger (Grupos Islâmicos)	AQIM, MUJAO vs. Governo	Sistema/ Ideologia	3	2008
	Níger (Oposição)	Grupos de Oposição vs. Governo	Poder Nacional	3	2009

CEEAC

**PAÍSES
LITORAIS**

Angola	Angola (FLEC/ Cabinda)	FLEC vs. Governo	Separação, Recursos	2	1975
	Angola (UNITA)	UNITA, CASA-CE vs. Governo	Poder Nacional	1	1975
Camarões	Camarões (militantes/ Bakassi)	BSDF vs. Governo	Separação	1	2006
Gabão	Gabão (Grupos de Oposição)	Vários Grupos de Oposição vs. Governo	Poder Nacional	3	2009
Guiné Equatorial	Guiné Equatorial - Gabão (Mbanié, Cocotier, Ilhas Conga)	Guiné Equatorial vs. Gabão	Território, Recursos	1	1970
República do Congo	República do Congo (Oposição)	Grupos de Oposição vs. PCT	Poder Nacional	3	2015
São Tome e Príncipe					

**PAÍSES
INTERIORES**

Burundi	Burundi (Oposição)	ADC - Ikibiri et al. Vs Governo	Poder Nacional	4	2006
	Burundi - Ruanda	Burundi vs. Ruanda	Poder Internacional	2	2015
	Burundi - Rep Dem do Congo (FNL)	FNL - Rwasa, FNL - Nzabampema vs. Burundi, Rep Demo do Congo	Poder Nacional/ predominância subnacional	4	2005
Chade	Chade (Oposição)	Grupos de oposição vs. Governo	Poder Nacional	3	1990
	Chade (grupos rebeldes)	FPR, UFDD et at vs. Governo	Poder Nacional/Recursos	2	2005
Rep Centro Africana	Rep Centro Africana (Anti-Balaka - ex- Séléka)	Anti- Balaka vs. ex-Séléka	Poder Nacional/ Recursos	5	2012
	Rep Centro Africana, Rep Dem do Congo, Sudão do Sul, Uganda (LRA)	LRA vs. Rep Centro Africana, Rep Dem do Congo, Sudão do Sul, Uganda	Predominância subnacional, recursos	4	1987
Ruanda	Ruanda (Oposição)	DGPR, PS-Imberakuri, RDI, RDU, RNC, UDF et al. vs. Governo	Poder Nacional	2	2003
	Ruanda - França		Separação	1	2004
Rep Dem do Congo	Rep Dem do Congo (Bantu - Batwa/ Katanga)	Bantu vs. Batwa vs. Governo	Predominância subnacional	4	2013
	Rep Dem do Congo (ex-M23)	ex-M23 vs. Governo	Predominância subnacional	3	2004
	Rep Dem do Congo (Ituri milícias)	FRPI vs. Governo	Predominância subnacional, Recursos	4	1999
	Rep Dem do Congo (Kata Katanga / Katanga)	Kata Katanga vs. Governo	Predominância subnacional, Recursos	4	2011
	Rep Dem do Congo (Mayi-Mayi et al)	Grupo Mayi-Mayi vs. Grupo Nyatura vs. Grupo Raia Mutomboki vs. APCLS vs. FDLR vs. Governo	Predominância subnacional, Recursos	4	2003
	Rep Dem do Congo (Oposição)	MLC, FIS, UNC, UPDS et al. vs. Governo	Poder Nacional	3	1997

	Rep Dem do Congo - Ruanda	Rep Dem do Congo vs. Ruanda	Território, Poder Internacional	2	1998
	Rep Dem do Congo, Ruanda (FDLR)	FDLR vs. Rep Dem do Congo, Ruanda	Poder Nacional, predominância subnacional, Recursos	4	1994
	Rep Dem do Congo, Uganda (ADF)	ADF vs. Rep Dem do Congo, Uganda	Predominância subnacional, Recursos	4	1995

Fonte: Heidelberg 2015

Anexo D – Normas e Propostas Internacionais

D1 - Nações Unidas

D.1.1 – Conferências e Convenções⁴⁸

- I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Genebra, 29 de Abril de 1958

De que resultaram 4 Convenções:

- 1) Convenção sobre o alto mar (CAM);
- 2) Convenção sobre o mar territorial e a zona contígua;
- 3) Convenção sobre a pesca e a conservação dos recursos biológicos do alto mar;
- 4) Convenção sobre a plataforma continental.

- II Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1960

- III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

Desenvolveu-se ao longo de uma década e levou à:

- 1) Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CDM), Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982

Observações

- a. Obrigação de cooperar na repressão da Pirataria no alto mar ou noutro lugar:

(CAM)_ARTIGO 14.º “Todos os Estados devem cooperar, na medida do possível, na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado”.

(CDM)_Manteve esta obrigação nos mesmos termos pelo ARTº 100º

- b. Definição dos atos e ações de Pirataria:

(CAM)_ARTIGO 15.º “Constituem pirataria os actos a seguir enumerados: 1) Todo o acto ilegítimo de violência, de detenção ou toda a depredação cometida para fins pessoais pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privada, e dirigidos: a) No alto mar, contra um outro navio ou aeronave, ou contra pessoas e bens a seu bordo; b) Contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens, em local fora da jurisdição de qualquer Estado. 2) Todos os actos de participação voluntária para utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que os comete tem conhecimento de factos que

⁴⁸ Consulado a 01-07-2016, <http://www.gddc.pt/siii/docs/dl44490B.pdf> e <http://www.gddc.pt/siii/docs/rar60B-1997.pdf>

conferem a este navio ou a esta aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata. 3) Toda a acção tendo por fim incitar a cometer os actos definidos nas alíneas 1) e 2) do presente artigo ou empreendida com a intenção de os facilitar.

(CDM)_Manteve o texto no ARTIGO 101º

c. Poder de captura por parte dos Estados

(CAM)_ARTIGO 19.º “Todo o Estado pode apreender ou capturar um navio ou aeronave pirata ou um navio capturado em seguida a actos de pirataria e que esteja em poder de piratas e prender as pessoas e apossar-se dos bens que se encontrem a bordo do dito navio ou aeronave, no alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado. Os tribunais do Estado que efectuou a apreensão podem pronunciar-se sobre as penas a infligir, e bem assim sobre as medidas a tomar no que respeita aos navios, às aeronaves ou aos bens, reservados os direitos de terceiras pessoas de boa fé”.

A CDM manteve o texto pelo ARTIGO 105º

O Poder de captura é aplicável apenas no alto mar ou em lugar fora da jurisdição dos estados. Nas áreas sob a soberania dos Estados (aguas territoriais, interiores ou arquipelágicas) é, por exclusão, uma competência própria.

d. Entidades que podem efetuar a Apreensão

(CAM)_ARTIGO 21.º “Qualquer apreensão com fundamento em pirataria pode ser executada apenas por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves afectados a um serviço público e para esse efeito autorizados”.

A CDM Manteve o texto no ARTIGO 107º

e. Águas arquipelágicas

(CAM)_ARTIGO 1.º “Entende-se por “alto mar” todas as partes do mar não pertencentes ao mar territorial ou as águas interiores de um Estado”.

(CDM)_ARTIGO 86.º “As disposições da presente Parte aplicam-se a todas as partes do mar não incluídas na Zona Económica Exclusiva, no Mar Territorial ou nas Águas Interiores de um Estado, nem nas Águas Arquipelágicas de um Estado Arquipélago”.

D.1.2 – Organização Marítima Internacional (OMI)

A OMI é uma Agência Especializada das Nações Unidas que visa a melhoria da segurança marítima e a prevenção da poluição provocada a partir dos navios. Nas suas estruturas tomam parte todos os países representados nas NU

Resoluções da Assembleia⁴⁹ referentes à pirataria ou roubo armado:

- A.545(13) Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships, de 17 Novembro 1983;
- A. 683(17) Prevention and suppression of acts of piracy and armed robbery against ships, de 6 Novembro 1991
- A. 738(18) Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships, de 4 Novembro 1993
- A.1025(26) Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships, de 2 Dezembro 2009
- A.1044(27) Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, de 30 Novembro 2011
- A.1069(28) Prevention an Supression of Piracy, Armed Robbery Against Ships and Illicit Maritime Activity in the Gulf of Guinea, de 29 Novembro 2013

Observações

a. Medidas a adotar:

Ao longo do tempo as determinações da Assembleia da OMI têm a vindo a reconhecer o perigo resultante dos atos de pirataria e de assalto armado no mar e têm vindo a articular-se em três áreas:

- Estados onde ocorrem os atos (nas suas águas ou em águas contíguas): prestar informação sobre incidentes e *modus operandi* dos piratas, reforço das medidas de segurança, coordenar ações com vizinhos; constituir entidades específicas para lidar com a questão.
- Estados em Geral: adotar medidas de precaução, informar as autoridades costeiras locais; promover a vigilância e detenção, estabelecimento de Centros de Coordenação de Salvamento, sinalização especial de navios sobre ataque, promover e aplicar um Código de Prática para investigar todos os atos de pirataria e roubo armado (CPIPR), necessidade de reforço meios navais militares, patrulhas marítimas e aeronaves e outros meios de vigilância.

⁴⁹ Disponíveis em: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/Assembly-\(A\).aspx](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/Assembly-(A).aspx) acessado em 1 De Julho 2016

- Organizações Internacionais: promover a boa prática de segurança de adoção de medidas preventivas, evasivas e defensivas, estabelecimentos regionais de coordenação e de troca de informação.

b. Definição de Roubo Armado contra navios:

(CPIPR)_ ARTIGO 2.2. ° “Armed robbery against ships” means any of the following acts: 1) any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea; 2) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.

D.1.3 – Conselho de Segurança das Nações Unidas

- **RESOLUÇÕES⁵⁰ RELATIVAS AO GOLFO DA GUINÉ**

1) Resolution 2018 (2011)

De notar nesta Resolução:

- Emphasizing the importance of finding a comprehensive solution to the problem of piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea;
- Also noting the need for international assistance as part of a comprehensive strategy to support national and regional efforts to assist States in the region with their efforts to address piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea;
- Noting that States in the region have a leadership role to play in this regard, supported by organizations in the region;
- Welcomes the intention to convene a summit of Gulf of Guinea Heads of State in order to consider a comprehensive response in the region and encourages the States of the Economic Community of West African States (ECOWAS), the Economic Community of Central African States (ECCAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC) to develop a comprehensive strategy, including through: (a) the development of domestic laws and regulations, where these are not in place, criminalizing piracy and armed robbery at sea; (b) the development of a regional framework to counter piracy and armed robbery at sea, including information-sharing and operational coordination mechanisms in the region; (c) the development and strengthening of domestic laws and regulations, as appropriate, to implement relevant international agreements addressing the safety and security of navigation, in accordance with international law;
- Encourages States of ECOWAS, ECCAS and the GGC, through concerted action, to counter piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea through the conduct of bilateral or regional maritime patrols consistent with relevant international law;
- Further calls upon States of ECOWAS, ECCAS and GGC, in conjunction with

⁵⁰ Consultado a 01-07-2016, <http://www.un.org/en/sc/documents/resolutions/>

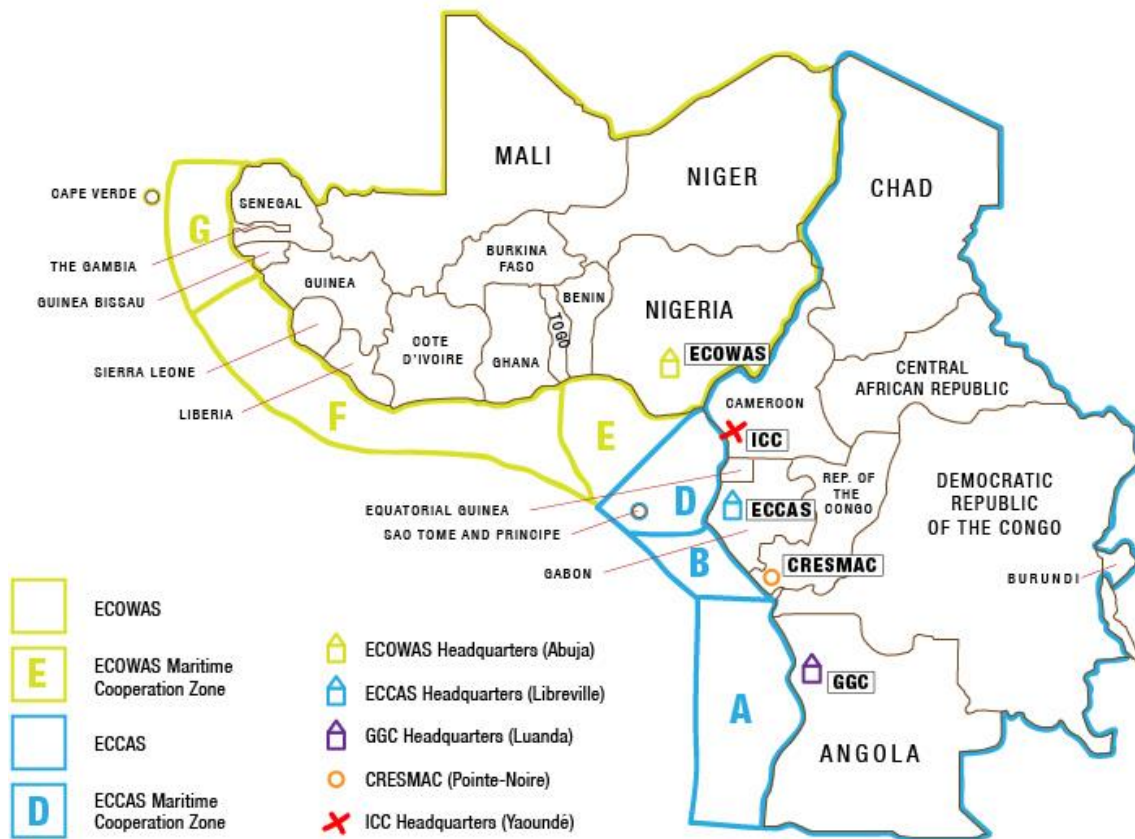
flag States and States of nationality of victims or of perpetrators of acts of piracy or armed robbery at sea, to cooperate in the prosecution of alleged perpetrators, including facilitators and financiers of acts of piracy and armed robbery at sea committed off the coast of the Gulf of Guinea, in accordance with applicable international law, including human rights law;

2) Resolution 2039 (2012)

De notar nesta Resolução:

- Noting the ECCAS comprehensive joint maritime security architecture to counter piracy in the Central African subregion, including the strategy adopted by the ECCAS Peace and Security Council in February 2008, the establishment of the Regional Centre for Maritime Security in Central Africa (CRESMAC) in Pointe-Noire, Congo, as well as the multinational coordination centres in the region, Further noting the preparatory steps taken by ECOWAS towards developing a maritime security approach through an Integrated Maritime Security Strategy and an Integrated Maritime Plan;
- Affirming its full commitment to promoting the maintenance of peace and stability in the Gulf of Guinea region: 1) Welcomes the report of the Secretary-General's assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea, which was dispatched to the region from 7 to 24 November 2011; 2) Encourages national authorities, as well as regional and international partners to consider implementing the recommendations of the assessment mission, as appropriate;

Anexo E – A Arquitetura Regional Marítima do Golfo da Guiné



Fonte: ICC 2014