



CATÓLICA
INSTITUTO DE ESTUDOS POLÍTICOS

LISBOA

A Pirataria no Golfo da Guiné:

“De que forma a região do Delta do Níger influencia o fenómeno da
pirataria no Golfo da Guiné?”

Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais: Segurança e Defesa

Realizada por Patrícia Inês Vaz

Dissertação orientada pelo Tenente-General António Fontes Ramos

Instituto de Estudos Políticos

Janeiro, 2023

Lisboa, Portugal

Número de palavras: 39 570

Agradecimentos

Enquanto uma jovem adulta de 23 anos, olho para o meu percurso pessoal e académico, bem como para todos os sonhos que trago no meu corpo e na minha mente e sinto que esta dissertação marca de forma substantiva o esforço e a dedicação que tenho posto para alcançá-los.

Até ao momento tem sido uma ótima caminhada, de muitas aprendizagens e desafios, mas também de muita felicidade e conforto que é assegurado por aqueles que me rodeiam e aos quais não posso deixar de expressar o meu profundo agradecimento.

Gostaria de começar por agradecer ao Tenente-General António Fontes Ramos, por ter aceitado orientar esta dissertação. Ao longo dos últimos meses, o acompanhamento e a orientação que me concedeu contribuíram substancialmente para a construção de um trabalho do qual tenho muito orgulho e possibilita o pensamento crítico, assim como o debate e a reflexão sobre o tema, aspeto fundamental que pretendia alcançar.

Adicionalmente o meu agradecimento direciona-se a todos os professores do Instituto de Estudos Políticos que sempre me incentivaram a pensar “fora da caixa” e acreditaram nas minhas capacidades, principalmente, a professora Ivone Moreira, a professora Livia Franco, o professor André Azevedo Alves, o professor Nuno Sampaio, e, *last but not least*, o professor Orlando Samões.

A todos os meus amigos, principalmente, ao Emmanuel Carneiro, à Maria Frazão, ao João Batista, ao Jorge Augusto, ao João Blom, ao Adilson Santana, à Júlia Antunes, à Zália Domingos e à Marta Vieira, palavras não chegam, mas fico-me por um “Muito Obrigado”.

À minha família, principalmente à minha mãe, Nazaré, e ao meu pai, Joaquim,
por constituírem a pedra angular da minha vida.

São e serão sempre a minha definição de amor em forma humana.

“Na raiz do problema está a falta de oportunidades económicas. Embora o Delta do Níger seja rico em petróleo, a riqueza não atinge a maioria dos nigerianos. Pobreza, violência, subdesenvolvimento, poluição, corrupção, altos níveis de desemprego e a falta de boa governança cria um clima onde a pirataria e o roubo florescem.”¹

¹ Stable Seas, “Gulf of Guinea”, 41.

Resumo

O Golfo da Guiné destaca-se pela sua relevância geoestratégica em termos de produção de recursos energéticos, o que, só por si, justifica a convergência para a região de um número muito significativo de rotas destinadas, nomeadamente, ao transporte dos combustíveis fósseis que aí são produzidos.

A sua posição geográfica conecta-se à circulação costeira africana, como às rotas que demandam o Atlântico Norte ou o Atlântico Sul e, através deste, o Índico ou o Pacífico, o que concede a característica de rota marítima cosmopolita tornando-a uma zona imprescindível ao comércio internacional.

No entanto, esta área sofre de inúmeros problemas que afetam a sua segurança, e, em particular, a segurança marítima. A pesca ilegal, não relatada e não regulamentada, o abastecimento ilegal de petróleo, a poluição marítima, o crime organizado, o assalto à mão armada contra navios e a pirataria marítima, enquanto conjunto dos principais desafios, contribuem para a existência de uma conjuntura que requer esforços próprios e multilaterais para que se consiga alcançar a estabilidade securitária.

A intensidade da prática do assalto à mão armada contra navios e da pirataria marítima, que se destacam em relação aos inúmeros problemas enumerados, originaram a entrada da região para a matéria securitária das agendas políticas de inúmeros estados e organizações regionais e internacionais pela instabilidade e danos que causam.

Partindo do pressuposto que a pirataria começa em terra e reconhecendo-se a origem dos piratas que operam no Golfo da Guiné, provindos, em maior número, da Nigéria, nomeadamente do Delta do Níger, esta dissertação tem como objetivo analisar o interrelacionamento entre as condições políticas e socioeconómicas desta região específica e as necessidades ou motivações para esta prática tão nefasta tanto para a Nigéria como para a Comunidade Internacional.

Palavras-chave: Geopolítica; Geoestratégia; Pirataria; Delta do Níger; Golfo da Guiné.

Abstract

The Gulf of Guinea stands out for its geostrategic relevance in terms of production of energy resources, which alone justifies the convergence of a very significant number of routes to the region, particularly for the transport of fossil fuels that are produced there.

Its geographic position inserts the region both in the African coastal circulation, as well as in the routes from the North or South Atlantic and, through them, into the Indian or Pacific Oceans, which grants the region the characteristic of a cosmopolitan maritime route, making it an indispensable zone for international commerce.

However, the region has numerous problems that affect maritime safety. Illegal, unreported, and unregulated fishing, illegal oil bunkering, maritime pollution, organized crime, armed robbery, and maritime piracy, as a set of major challenges, contribute to an environment that requires unilateral and multilateral efforts to achieve the security stability.

The intensity of the practice of armed robbery and maritime piracy, which stand out among the pointed-out problems, have turned the region into a security issue on the political agendas of numerous states and regional and international organizations due to the instability and damage they cause.

Starting from the assumption that piracy begins on land and recognizing the origin of the pirates operating in the Gulf of Guinea mainly from Nigeria, namely the Niger Delta region, this dissertation aims to analyze the interrelationship between the sociopolitical conditions of this specific region and the needs or motivations for this practice so nefarious for both Nigeria and the International Community.

Keywords: Geopolitics; Geostrategy; Piracy; Niger Delta; Gulf of Guinea.

Índice

Introdução:	18
Capítulo I: O Golfo da Guiné	23
1. Contexto histórico.....	23
2. Geopolítica.....	28
3. Geoestratégia	40
4. Ameaças à segurança marítima	47
5. Paradoxo da abundância	55
6. Esforços regionais.....	57
7. Conclusões.....	65
Capítulo II: A Pirataria Marítima	68
1. Perspetiva histórica.....	68
2. Evolução histórica	70
3. Pirataria moderna.....	77
4. Pirataria no Golfo da Guiné.....	91
5. Conclusões.....	107
Capítulo III: A Nigéria e o Delta do Níger	112
1. Nigéria	112
2. Delta do Níger	128
3. Conclusões.....	145
Capítulo IV: Os Piratas do Delta do Níger	150
1. Evolução da pirataria na região	151
2. O termo “pirata” no Delta do Níger.....	159
3. Campos para reféns	177
4. Panorama geral	181
5. Motivações.....	188

6. Esforço nigeriano	192
7. Cooperação internacional	197
8. Conclusões	204
Conclusões	208
1. Resposta à questão de investigação	208
2. Proposta de uma abordagem holística para a região.....	214
Bibliografia	221
Anexos	246
Anexo 1. Entrevista realizada ao Comandante Henrique Portela Guedes.....	246
Anexo 2. Entrevista realizada ao Capitão de mar e guerra, Pedro Alexandre Rodeia Ribeiro	251
Anexo 3. Entrevista realizada a estudante de M.A da Universidade Católica Portuguesa 257	
Anexo 4. Segurança da União Europeia: Ações relacionadas no Golfo da Guiné.	260

Índice de Mapas

Mapa 1 “A expansão do Islamismo no norte de África”	23
Mapa 2 "Mapa de Colónias em África, 1913"	27
Mapa 3 “Modelo Organizativo da União Africana”	31
Mapa 4 "Mapa de África demonstrando os maiores grupos étnicos"	32
Mapa 5 "O Golfo da Guiné"	36
Mapa 6 “A região geopolítica do Golfo da Guiné”	37
Mapa 7 "Produção de energia fóssil offshore - petróleo e gás (2017)"	44
Mapa 8 "Tendências do tráfico ilícito de droga"	51
Mapa 9 "Evolução do número de ataques, ou tentativas, pirata entre 2006 e 2009 no Golfo do Áden"	88
Mapa 10 "Incidentes de pirataria e assalto à mão armada de embarcações na África Ocidental 2020"	103
Mapa 11 "Zonas de Risco do Golfo da Guiné (2020)"	104
Mapa 12 "Pobreza dimensional por país no Golfo da Guiné"	118
Mapa 13 "Localização geográfica dos conflitos na Nigéria"	119
Mapa 14 "Vulnerabilidade do conflito entre pastores e fazendeiros na Nigéria 2020"	122
Mapa 15 "Zonas geopolíticas da Nigéria"	124
Mapa 16 "Principais grupos étnicos da Nigéria"	128
Mapa 17 "Nove Estados que constituem a região do Delta do Níger"	129
Mapa 18 "Monitor nigeriano de derrames de petróleo"	137
Mapa 19 "Queima de gás no Delta do Níger"	148
Mapa 20 "Evolução da pirataria (2005-2008)"	153
Mapa 21 "Evolução da pirataria (2008-2010)"	154
Mapa 22 "Evolução da pirataria (2010-2015)"	157
Mapa 23 "Evolução da pirataria (2015-2020)"	158
Mapa 24 "Acesso ao armamento: áreas de pesquisa de campo"	163
Mapa 25 "Mapa dos Estados Delta e Bayelsa"	180
Mapa 26 "Mapa Estados Bayelsa e Rivers"	180
Mapa 27 "Mapa dos Estados Rivers e Akwa Ibom"	181

Índice de Tabelas

Tabela 1 “Modelo de análise”	19
Tabela 2 "Índice do Desenvolvimento Humano, Países e Ranks, 2019"	39
Tabela 3 "Zona Económica Exclusiva dos Estados do Golfo da Guiné"	43
Tabela 4 "Petróleo: movimentos inter-áreas da África Ocidental (2020)"	66
Tabela 5 "Tipo de ataque: Visão geral dos incidentes de 2020"	96
Tabela 6 "Resposta e prevenção de derrames na Nigéria"	141
Tabela 7 "Gastos Anuais de Combate à Pirataria"	194

Índice de Gráficos

Gráfico 1 "Petróleo: Produção em milhares de barris por dia (2020)"	43
Gráfico 2 "Pirataria Global"	78
Gráfico 3 "Número de ataques no Golfo do Áden (2005-2020)"	90
Gráfico 4 "Incidentes ocorridos no Golfo da Guiné (2018-2020)"	93
Gráfico 5 "Incidentes de pirataria/assalto à mão armada envolvendo armas na África Ocidental (2020)"	98
Gráfico 6 "Tipologia de armas utilizadas por localização geográfica (Janeiro-Setembro 2021)"	99
Gráfico 7 "Hora do dia - execução de ataques no Golfo da Guiné (2019-2020)"	101
Gráfico 8 "África Ocidental: Incidentes de pirataria/assalto à mão armada por localização (2020)"	102
Gráfico 9 "Roubos e tentativas de roubos em portos/ancoradouros"	102
Gráfico 10 "Comparação de ataques no Golfo da Guiné e na Nigéria"	106
Gráfico 11 "Prevalência do suborno entre funcionários públicos"	114
Gráfico 12 "Condições Económicas da Nigéria (2012-2020)"	116
Gráfico 13 "Número de Desempregados (Q2-2020)"	117
Gráfico 14 "Carência de necessidades básicas (2019)"	126
Gráfico 15 "Fatalidades de conflito - Nível estadual"	134
Gráfico 16 "Conflitos predominantes: fatalidades a nível regional (jan-dez 2020)"	134
Gráfico 17 "Derrames por categoria (2016-2022)"	140
Gráfico 18 "Número de desempregados (Q2 2020)"	144
Gráfico 19 "MPI: Estados do Delta do Níger vs. Nigéria"	145
Gráfico 20 "Localização dos eventos marítimos no GdG (2020)"	182
Gráfico 22 "Evolução da prática do sequestro por resgate (2015-2020)"	184
Gráfico 23 "Sazonalidade de ataques de pirataria durante o ano"	188

Índice de Figuras

Figura 1 “Divisão de África na Conferência de Berlim”	26
Figura 2 "Índice de Perceções de Corrupção 2021: União Africana"	38
Figura 3 "Arquitetura de Yaoundé"	64
Figura 4 “Zonas Marítimas da CNUDM”	85
Figura 5 "Evolução da pirataria marítima desde 2005"	151
Figura 6 "Lancha rápida utilizada por piratas nigerianos"	161
Figura 7 "Estrutura de um grupo pirata"	168
Figura 8 "Investimento pré-ataque"	172
Figura 9 "Infraestrutura dos campos de reféns"	179
Figura 10 "Número de ataques por categoria no GdG (2020)"	183
Figura 11 "Evolução dos casos de sequestro desde 2008"	186
Figura 12 "Evolução das nacionalidades das vítimas de sequestro em offshore desde 2016"	187
Figura 13 "Balanço Militar (2021)"	193

Lista de abreviaturas e acrónimos:

A

AMACN – Assalto à mão armada contra navios

AFRICOM – United States Africa Command

C

CCY – Código de Conduta Yaoundé

CEDEAO – Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

CEEAC – Comunidade Económica dos Estados da África Central

CGG – Comissão do Golfo da Guiné

CRESMAC – Centro de Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Central

CRESMAO – Centro de Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Ocidental

CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CCI – Câmara do Comércio Internacional

CSNU - Conselho de Segurança das Nações Unidas

E

EUA- Estados Unidos da América

G

GdG – Golfo da Guiné

I

ICC – Centro de Coordenação Inter-Regional

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

INN – Peca Ilegal, Não Relatada e Não Regulamentada

IMB - International Maritime Bureau

INTERPOL - Organização Internacional de Polícia Criminal

M

MEND – Movimento para a Emancipação do Delta do Níger

MNJTF - Multinational Joint Task Force

MDAT – GoG Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea

N

NIMASA – Agência de Administração e Segurança Marítima

NATO – Organização do Tratado do Atlântico Norte

O

ONU – Organização das Nações Unidas

OUA – Organização da Unidade Africana

OPEP – Organização dos Países Exportadores de Petróleo

P

PNUMA - Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente

S

SPOMO ACT – Lei de Supressão de Pirataria e outras Infrações Marítimas

SUA - Convenção para a Supressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima

SECMAR - Plano de Vigilância Conjunta

U

UA – União Africana

UE – União Europeia

UNODC – United Nations Office on Drugs and Crime

Z

ZEE – Zona Económica Exclusiva

Outros:

G7++ FOGG - Amigos do Golfo da Guiné

C4i - Centro de Comando, Controle, Informática, Comunicação e Inteligência

Introdução:

O Golfo da Guiné (GdG), enquanto região geoestratégica de grande importância para o comércio internacional, tem estado inserido na matéria securitária das agendas políticas de segurança de diversas nações e organizações internacionais devido aos problemas securitários que enfrenta e causam instabilidade não só a nível regional, mas também internacional.

As ameaças à segurança marítima e ao uso do mar vão desde a pesca ilegal, não relatada e não regulamentada (INN), ao abastecimento ilegal de petróleo, à poluição marítima, ao crime organizado. Para além disso, a persistência da prática do assalto à mão armada contra navios (AMACN) e a pirataria marítima, levam a que a região seja considerada um *hotspot* para esta prática.

A doutrina de Terry Lin Karl relativa ao “paradoxo da abundância”, analisa as consequências da conexão entre a profusão de recursos e a debilidade da entidade estatal, justificando que uma área dispendo de abundantes riquezas naturais quando liderada por um governo frágil é frequentemente levada a assumir políticas de curto prazo que podem provocar inúmeros problemas políticos, económicos e sociais de grande complexidade. Desta forma, tomar-se-á como referência esta interpretação como método de abordagem ao objeto de estudo.

O GdG rico em recursos naturais, especialmente, no que se refere ao petróleo e ao gás, é composto por diversos países africanos que fazem a exploração destes meios, mas que são igualmente afetados pela existência de significativos problemas a nível político, socioeconómico, ambiental e securitário. Deste panorama, destaca-se a Nigéria, principalmente a região do Delta do Níger que em termos geopolíticos e geoestratégicos assume uma grande importância por ser uma área muito rica e produtiva, mas também pelo facto da população viver em condições excessivamente precárias.

Com base no contexto de insegurança marítima que se vive no GdG, nomeadamente, a problemática da pirataria e a situação estatal do Delta do Níger, apresenta-se, na figura seguinte, o enquadramento estrutural da dissertação.

Tema	Pirataria no Golfo da Guiné: a influência da região do Delta do Níger.		
Objeto de Estudo	Análise da pirataria no Golfo da Guiné tendo em consideração a abordagem da situação de carência no Delta do Níger, enquanto condicionamento significativo para a persistência deste fenómeno.		
Questão de investigação	“De que forma a região do Delta do Níger influencia o fenómeno da pirataria no Golfo da Guiné?”		
Objetivo primário	Compreender o impacto que a região do Delta do Níger tem relativamente à perpetuação de ataques piratas no Golfo da Guiné.		
Objetivos Secundários	Questões secundárias	Conceitos	Metodologia
OS1: Analisar as inseguranças marítimas existentes no Golfo da Guiné.	QS1: “Qual o posicionamento geopolítico e geoestratégico do Golfo da Guiné e que ameaças enfrenta?”	Geopolítica; Geoestratégia; Paradoxo da Abundância; Cintura Fragmentada; Multilateralismo; Petro-pirataria.	<p>1) Método dedutivo</p> <p>Parte-se da premissa geral que a instabilidade política, socioeconómica, cultural e ambiental que se vive na região do Delta do Níger têm uma influência direta para a permanência da pirataria.</p> <p>2) Método qualitativo</p> <p>Análise documental e textual de livros, artigos científicos, estudos e notícias; Realização de entrevistas a especialistas em matéria de segurança e nomeadamente de pirataria.</p>
OS2: Averiguar e compreender o conceito de pirataria, bem como a prática da mesma no Golfo da Guiné.	QS2: “Qual é o paradigma atual da pirataria e por que meios se perpetua no Golfo da Guiné?”	Pirataria; Pirata; Zonas marítimas.	
OS3: Examinar o panorama político, socioeconómico, securitário e ambiental do Delta do Níger.	QS3: “Quais são as instabilidades que coordenam o <i>modus vivendi</i> da população nigeriana principalmente do Delta do Níger?”	Banditismo; Separatismo; Multiétnicidade.	
OS4: Compreender a evolução da pirataria a partir da região nigeriana e como se encontram organizados os piratas do Delta do Níger.	QS4: Como se caracteriza a evolução da pirataria no Golfo da Guiné e que metodologia praticam os piratas do Delta do Níger?	Sequestro por resgate; Piratas de alto mar; Piratas costeiros e de curto alcance; Criminosos ribeirinhos; Facilitadores de alto nível; Líderes e Negociadores; Soldados de infantaria.	

Tabela 1 “Modelo de análise”

O principal objetivo desta dissertação é apresentar uma visão diacrónica acerca da correlação entre a precariedade estatal da região do Delta do Níger e a permanência da pirataria no GdG. Neste contexto, a questão central de investigação cristaliza-se na

seguinte questão: “De que forma a região do Delta do Níger influencia o fenómeno da pirataria no Golfo da Guiné?”

Relativamente à sua estrutura, a dissertação é composta por quatro capítulos nucleares.

O primeiro centra-se sobre a explicação do contexto histórico do GdG, tal como a sua avaliação geopolítica e geoestratégica. Para além da análise e enquadramento destes conceitos, num contexto regional de “Cintura Fragmentada”, são abordadas as ameaças à segurança marítima e considerados, igualmente, os principais esforços regionais que têm sido implementados em prol da segurança local. Note-se que dos inúmeros problemas expostos, atribuiu-se maior ênfase à pirataria que constitui o objeto de estudo nesta investigação.

O segundo capítulo posiciona-se perante a análise e evolução histórica da pirataria marítima, desde as épocas grega e romana até ao mundo contemporâneo. Estuda-se, igualmente, a pirataria no GdG, destacando-se as zonas de maior risco, o *modus operandi* e a região da Nigéria enquanto epicentro da pirataria. Apresentam-se, igualmente, os pressupostos que influenciam a prática da pirataria de acordo com a teoria de Martin M Murphy, devido à sua abordagem multifacetada da problemática.

Tendo em consideração esta linha de raciocínio, o terceiro capítulo visa identificar, de forma clara e concisa, os pressupostos que influenciam a prática da pirataria, realçados por Murphy, na sociedade do Delta do Níger, através da análise das instabilidades presentes nas esferas componentes de um Estado: política, socioeconómica, ambiental e cultural. Pretende-se, desta maneira, clarificar a correlação existente entre esta conjuntura e a pirataria no GdG.

Após feita a correlação descrita anteriormente, o quarto capítulo apresenta uma abordagem da pirataria no GdG, utilizando a lente analítica dos piratas do Delta do Níger.

Nesta secção analisa-se como o fenómeno da pirataria se estendeu a partir da Nigéria para outras regiões do GdG, identificando os diferentes grupos de piratas tal como o seu *modus operandi* e motivações. Adicionalmente, demonstrar-se-ão os esforços da Nigéria, e, do mesmo modo, os esforços internacionais que têm sido realizados para mitigar a pirataria.

Por fim, apresentar-se-ão as conclusões retiradas da pesquisa realizada, respondendo à questão de investigação principal e esboçar-se-ão linhas mestras orientadoras de práticas que podem ajudar no futuro quanto à pacificação do fenómeno da pirataria. Note-se que as respostas às questões secundárias, estarão presentes na secção das “conclusões” de cada capítulo.

A concretização deste modelo de análise far-se-á através do método dedutivo visto que se parte da premissa geral que a instabilidade estatal do Delta do Níger influencia diretamente a permanência da pirataria no GdG e do método qualitativo uma vez que é realizada uma análise documental e textual de livros, artigos científicos, relatórios e estudos, e, usar-se-ão dados estatísticos que servirão de amostras para sustentar os argumentos apresentados.

O processo de investigação e análise será complementado com a realização de entrevistas.

Em primeira instância realizar-se-ão duas entrevistas a especialistas em matéria de segurança marítima, com o principal objetivo de poder analisar a pirataria da perceção de quem já esteve no terreno, isto é, envolvido em missões de vigilância na região e nesta circunstância, entender igualmente a geopolítica e a geoestratégia da região do Delta do Níger, assim como a correlação da mesma com a propagação da pirataria no GdG.

Em segunda instância entrevistar-se-á um especialista na matéria da situação atual estatal nigeriana, e procurar-se-á neste exercício compreender as fragilidades do país pela lente de uma pessoa que acompanha a situação por diversos anos.

Estas entrevistas para além de complementar, a informação que foi recolhida da análise textual, contribuirão, igualmente, para a formação de um conjunto de sugestões a adotar no futuro.

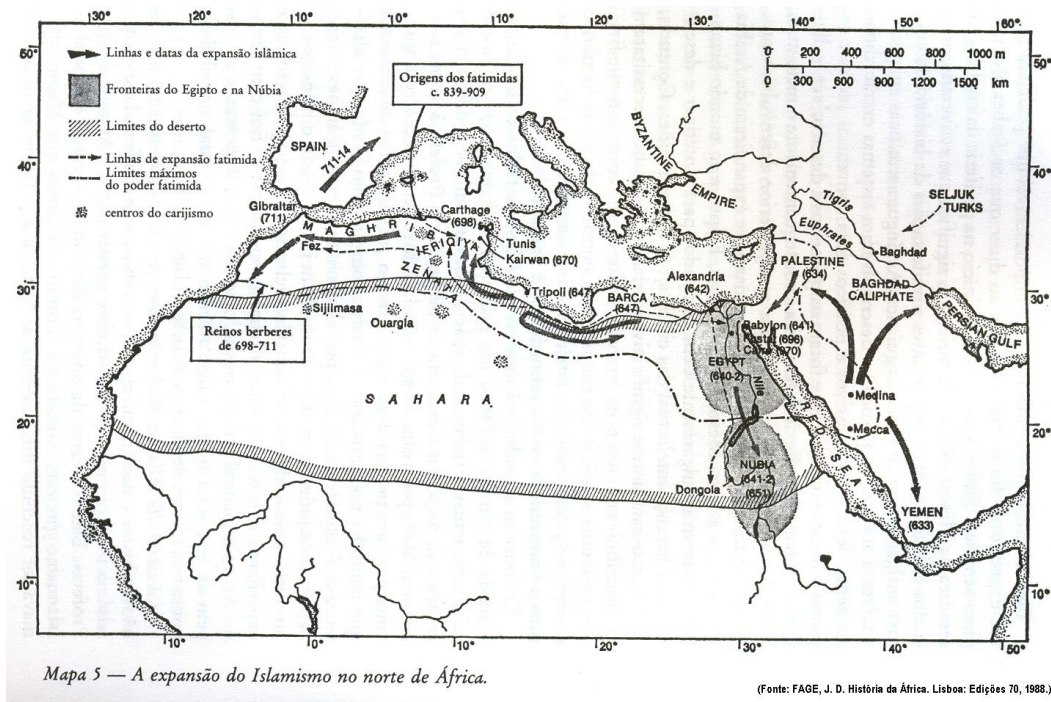
Em suma, será apresentado e justificado o argumento de que as condições de vida na região do Delta do Níger têm uma forte influência no desencadeamento e continuidade da ação pirata no GdG.

Capítulo I: O Golfo da Guiné

1. Contexto histórico

O Continente Africano, isolado durante séculos pela geografia, sofreu duas influências externas muito marcantes.

A partir de meados do século VII, a influência árabe e muçulmana iniciou-se no Norte de África com o avanço do Islão ao longo da faixa costeira e estendeu-se progressivamente à África Subsaariana, “O islão, tanto a civilização como a religião, foi a primeira grande influência externa exercida sobre o curso da história africana.”²



Mapa 1 “A expansão do Islamismo no norte de África”

Fonte: Fage and Tordoff, “A ascensão do islão e o Império Árabe no Norte de África”, 153.

² Fage and Tordoff, “A ascensão do islão e o Império Árabe no Norte de África”, 153.

A natureza comercial marcou os primeiros contactos com os árabes e muçulmanos, que ampliaram as trocas tradicionais do sal-gema obtido a norte no Saara, com o ouro provindo algures da região subsaariana.

A população que residia a Norte do Saara tornou-se maioritariamente muçulmana em termos religiosos e arábica em termos linguísticos, visto que a língua árabe foi a base para o desenvolvimento de uma comunicação expressiva e flexível. Para além disso, grande parte das populações do Senegal, Gâmbia, Guiné, Mali, Níger, Nigéria, Chade, República do Sudão, Somália e Etiópia, são atualmente muçulmanas.

A influência do islão surge anteriormente à influência da Europa ocidental, todavia não foi destruída ou substituída pelo domínio europeu.

O século XV marca o início de outra influência externa crítica. Com o início da Era dos Descobrimentos, o continente africano começou a ser contornado pelo Ocidente através de grandes navegações e explorações marítimas portuguesas.

A exploração realizada em direção ao sul do GdG visou, entre outras finalidades, a descoberta de fontes do ouro, tendo a região litoral sido justamente designada como a “Costa do Ouro”³ e levou ao desenvolvimento crescente do mercado da escravatura. Desta feita, o Comércio Transatlântico de Escravos também conhecido como Comércio Triangular, caracterizou, igualmente, a região como “Guiné Portuguesa”⁴ ou “Costa dos Escravos”⁵.

Nesta circunstância, continuava-se assim o processo de tráfico de seres humanos que já vinha a ser conduzido em África pelos Árabes desde o século VII⁶. A escravatura

³ Traduzido do inglês “Gold Coast”.

⁴ Traduzido do inglês “Portuguese Guinea”.

⁵ Traduzido do inglês “Slave Coast”.

⁶ “Tal foi a brutalidade infligida aos africanos pelos árabes. A ‘passagem do meio’ descreve a jornada angustiante que durou vários meses da costa oeste de África até às Américas, durante a qual milhões de africanos, embalados como sardinhas em navios negreiros, morreram de sede, fome, mar agitado, e às vezes, pela pura brutalidade infligida pelos traficantes de escravos europeus”. NewAfrican Magazine, “Recalling Africa’s harrowing tale of first slavers – The Arabs – as UK Slave Trade Abolition is commemorated”.

é certamente um dos acontecimentos mais trágicos da história humana e o seu desenvolvimento em África marcou de forma profunda o continente.

O domínio europeu estimulado pela expansão mercantil permitiu expandir de forma significativa a troca de recursos, se bem que frequentemente desequilibrada entre a valia dos produtos europeus (bugigangas e manufaturas simples) e os locais (ouro, peles, marfim), o que levou à exploração de vasta mão-de-obra e à introdução de culturas agrícolas de interesse preponderante europeu como o da cana-de-açúcar.

Em termos estratégicos, a região do GdG tornou-se no epicentro do comércio internacional baseado no contacto entre países costeiros Africanos e Europeus.

O aumento da circulação marítima acrescida devido ao tráfico de escravos, levou à existência da pirataria transatlântica e às correspondentes ameaças à segurança marítima, esta que tem como objetivo garantir a salvaguarda de instalações marítimas, navios e tripulantes no ambiente náutico.

A insegurança marítima recebeu uma grande atenção após a abertura da região ao comércio internacional, e foi intensificada pelo conflito de interesses económicos de diversos estados europeus que reivindicavam o monopólio relativamente à navegação em determinadas áreas africanas.

A breve prazo, o interesse pelo continente e suas possíveis riquezas, levou à penetração mais profunda do seu interior, normalmente conduzida por via fluvial, e uma competição crescente entre vários países europeus.

A solução para o conflito de interesses e a rivalidade colonial foi tentada pela Conferência de Berlim (1884-1885), onde se pretendia alcançar o entendimento necessário entre as potências europeias para equacionar a repartição geográfica das possessões e da administração de África.

A Conferência de Berlim marca o início de um acontecimento designado por “Corrida pela exploração de África”⁷ intensificada pela crise económica que colidiu na década de 1870 e tornou indispensável a abertura do comércio direto para os produtos manufaturados europeus e os produtos africanos.

A cimeira, convocada pelo chanceler alemão *Otto von Bismarck*⁸, reuniu delegados de 14 países⁹ para a “coordenação de projetos de exploração e ocupação do continente africano”¹⁰ que se delimitavam por quatro assuntos: i) Liberdade de comércio, navegação e neutralidade dos territórios compreendidos na Bacia do Congo; ii) Tráfico de escravos iii) Navegação no Níger e iv) Condições essenciais para que as ocupações nas costas do continente africano fossem consideradas efetivas, que ficou estabelecido através do conceito de *uti possidetis*, princípio na matéria de direito internacional que só concede o direito de posse a quem ocupa um território.



Figura 1 “Divisão de África na Conferência de Berlim”

Fonte: Journal L’Illustration.

⁷ Traduzido do inglês “Scramble for Africa”.

⁸ Pinto, “Os Dias da História – A conferência de Berlim”, RTP Ensina.

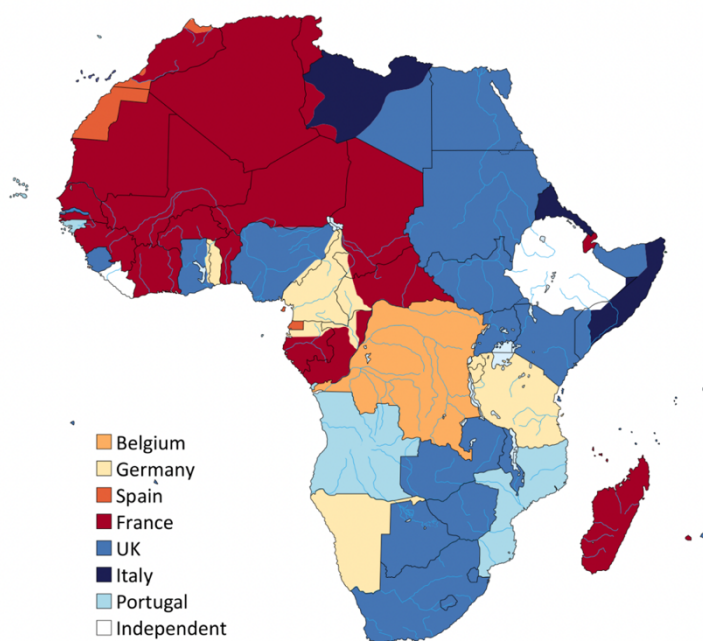
⁹ “França, Alemanha, Áustria-Hungria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos, Grã-Bretanha, Itália, Países Baixos, Portugal, Rússia, Suécia, Noruega e Turquia” Ata Geral Redigida em Berlim a 26 de Fevereiro de 1885.

¹⁰ Pinto, “Os Dias da História – A conferência de Berlim”, RTP Ensina.

A partir da repartição de África, a história e política do continente passaram a ser definidas pelas grandes potências europeias que manuseavam a região enquanto um objeto do imperialismo, levando à sua remodelação política, social e económica.

Por mais que esta conferência criasse uma sensação de estabilidade securitária entre europeus, a população africana sofreu, e em várias regiões, rebelou-se contra a perda da hegemonia das águas e terras que eram pertencentes seus.

As causas económicas e políticas foram acompanhadas por ambições, projetos e partilhas coloniais para o continente africano com efeitos profundos, sendo que trinta anos após a conferência todo o continente africano se encontrava sob domínio colonial à exceção da Etiópia e da Libéria¹¹, como se pode observar pelo seguinte mapa.



Mapa 2 "Mapa de Colónias em África, 1913"

Fonte: Finlayson, "Sub-Saharan Africa".

¹¹ *Ibidem.*

A insegurança marítima aumenta com a resistência à conquista e exploração de recursos nos territórios africanos, que eram posse anterior das comunidades indígenas. Complementarmente, diversos povos africanos “atacavam navios de abastecimento e cargueiros europeus de empresas situadas ao longo da costa ocidental africana”¹².

A ocupação colonial durou, aproximadamente, até 1960, ano que ficou marcado na história colonial como o “ano africano” devido à emergência de numerosos movimentos de independência por todo o continente.

Após o término do colonialismo, a segurança marítima ficou ao encargo dos líderes africanos apesar do papel estratégico europeu de supervisão.

A troca de matérias-primas e outros equipamentos permaneceu semelhante durante algum tempo até à descoberta de recursos naturais energéticos, nomeadamente o petróleo, que no caso em foco nesta dissertação, atribui ao GdG uma nova importância económica e estratégica, ocasionando desafios adicionais à segurança marítima.

O GdG representa uma área marítima relevante e privilegiada para o comércio internacional, sendo sulcada por múltiplas rotas e, portanto, relevante dado ao facto de cerca de 80%¹³ da distribuição global de mercadorias ser feita por mar.

Enquanto *hotspot* de comércio regional e internacional, isto é, zona importante para a atividade comercial africana e intercontinental, o GdG tem um valor estratégico e uma relevância económica significativos, todavia, “oscilado entre segurança e insegurança, estabilidade e instabilidade e tensão e détente”¹⁴.

2. Geopolítica

¹² Fru, “Insecurity in Gulf of Guinea”, 44.

¹³ United Nations Conference on Trade and Development, “Review of Maritime Transport 2021”.

¹⁴ Fru Nobert, “Insecurity in Gulf of Guinea”, 34.

2.1 Mosaico geopolítico africano

A geopolítica está inserida numa área científica que agrupa cinco disciplinas conectadas e interdependentes: a política, a estratégia, a geografia, a geoestratégia e a própria geopolítica.

Enquanto disciplina que envolve diversas abordagens adaptadas ao tempo e ao espaço, o seu *mínus* é o de pretender compreender as motivações políticas de um Estado tendo em consideração os seus condicionamentos e requisitos geográficos.

De modo a construir o conceito de geopolítica adequado para a análise a levar a cabo nesta dissertação, utilizar-se-á a contribuição de três autores para uma definição mais completa.

De acordo a Karl Haushofer:

“A Geopolítica preocupa-se com a mudança e o conflito, a evolução e a resolução, o ataque e a defesa, a dinâmica dos espaços terrestres e as forças políticas que nele lutam para sobreviver.”¹⁵

Em complemento, afirma Josué de Castro que é uma disciplina que:

“Estabelece as correlações existentes entre os fatores geográficos e os fenómenos de categoria política a fim de demonstrar que (...) as diretrizes políticas não têm sentido fora dos quadros geográficos, isto é, destacados da realidade e das contingências do meio natural e do meio cultural.”¹⁶

A região geopolítica, nesta perspetiva, inclui um espaço de superfície terrestre, com adjacência de localização e existência de recursos onde se pode identificar um padrão nos comportamentos políticos e económicos.

Na conceção de Saul Cohen (1964):

¹⁵ Veríssimo, “Teoria Geral da Geopolítica e Geoestratégia”, 65.

¹⁶ Correia, “Introdução à Geopolítica”, 98.

“A partilha do mesmo mar, a posse de alguns dos mesmos recursos naturais e a complementaridade de outros são, entre outros, fatores materiais que corporizam o racional para o estabelecimento de uma região geopolítica.”¹⁷

O avanço e consolidação da exploração europeia no continente africano abrangeu a área religiosa, nomeadamente pela ação de múltiplas instituições missionárias, a área comercial, do mesmo jeito que incluiu as atividades governamentais e consulares.

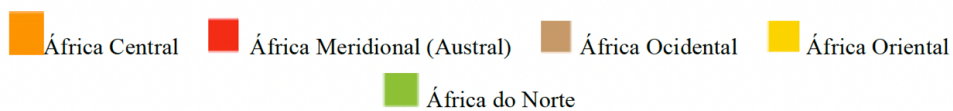
As transformações realizadas durante o período colonial e mormente a divisão territorial realizada, frequentemente, sem ter em consideração as realidades sociais, reformularam a paisagem política e étnica africana com efeitos permanentes até à atualidade.

O contexto organizacional e geopolítico atual do continente provém da vontade de libertação das colónias africanas relativamente à ocupação estrangeira, que, para defenderem os seus interesses comuns se associaram à volta do espírito de pan-africanismo da época.

Em consequência, criou-se a Organização de Unidade Africana (OUA), em 1963, para coordenar o empenho da libertação total do continente e, tendo em consideração as realidades históricas e as dinâmicas locais, foram sendo construídas áreas mais homogéneas e de maior integração económica, de que se destacam: a África Central, a África Meridional (Austral), a África Ocidental, a África Oriental e a África do Norte.

A OUA estabeleceu, com base no processo de regionalização, a organização territorial do continente que foi posteriormente transmitido para a União Africana (UA), organização que a sucedeu em 2002.

¹⁷ Veríssimo, “Introdução à Geopolítica de África”, 228.



Mapa 3 “Modelo Organizativo da União Africana”

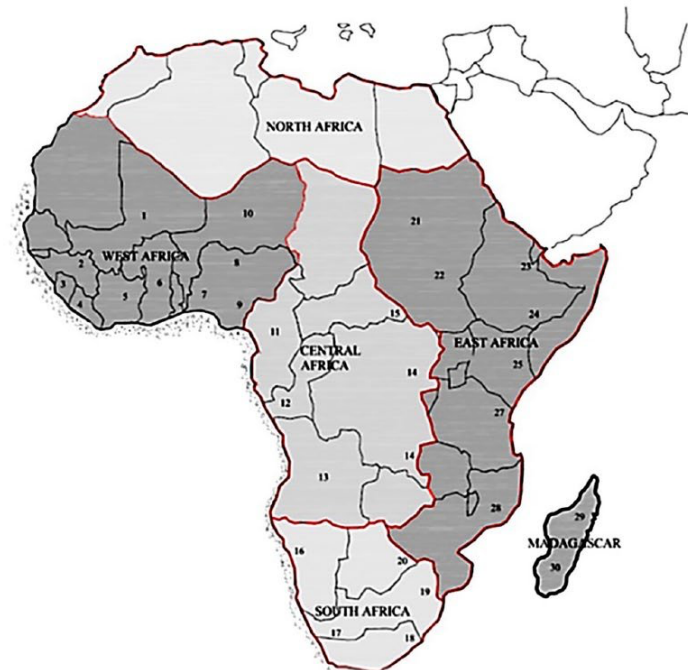
Fonte: Veríssimo, “Introdução à Geopolítica de África”, 210.

As populações africanas, antes de entrarem em contacto com o mundo exterior encontravam-se organizadas, de forma geral, por grupos étnicos e linguísticos distintos, vivendo em estado de autonomia em relação aos demais. Cada grupo étnico tinha o seu próprio governo, como também as suas respetivas instituições políticas e administrativas.

As novas fronteiras políticas, implementadas durante a época colonial, transpunham os grupos étnicos, levando a situações em que havia uma divisão entre fidelidade étnica, linguística ou estatal, criando diversas vias segregacionistas. Complementarmente, a linguagem utilizada para comunicação dos povos, vista como um dos valores culturais mais importantes, foi secundarizada perante a relutância dos colonialistas que implementaram línguas europeias como oficiais.

Após os movimentos independentistas e a libertação do continente africano, a liberdade étnica voltou a ganhar espaço para ser manifestada e, até à atualidade, está

expressa nos territórios africanos como uma característica muito importante para os povos. Entre diversas etnias presentes, o seguinte mapa demonstra a distribuição dos grupos mais influentes.



S/N	WEST AFRICA	S/ N	CENTRAL AFRICA	S/N	SOUTH AFRICA	S/N	EAST AFRICA/ MADAGASCAR
1	Dogon	11	Fang & Kuba	16	San & others	21	Dikur & Nuer
2	Baga	12	Kongo	17	Tsotho	22	Bongo
3	Mende	13	Chokwe	18	Zulu	23	Konso
4	Baude & Senfo	14	Luba	19	Tonga	24	Masai
5	Fante	15	Lega	20	Shona	25	Swahili
6	Fon					26	Turkana & Iraqw
7	Yoruba					27	Samburu & Pokot
8	Hausa					28	Zaramo
9	Igbo					29	Chewa
10	Bamana					30	Sakalava

Mapa 4 "Mapa de África demonstrando os maiores grupos étnicos"

Fonte: Ikudayisi and Odeyale, "Designing for Cultural Revival: African Housing in Perspective" 4.

O continente africano não representa, portanto, uma entidade política uniforme, mas um mosaico geopolítico de base étnica religiosa e cultural. A sua composição original foi afetada por influências externas significativas já referidas anteriormente.

A influência árabe e muçulmana que se desenvolveu na região norte do continente e que radica no estabelecimento de relações comerciais com os Reinos da "borda do

deserto”¹⁸, sendo patentes ainda hoje elementos de natureza territorial e cultural diversos no Sahel e para sul, como no norte da Nigéria.

Na parte litoral leste, a influência da natureza comercial com os comerciantes árabes no Oceano Índico deixou uma vasta área de religião muçulmana que se estende desde o Egito a Moçambique.

Com a colonização europeia, a partir do século XV, e a implantação das missões católicas e protestantes em África, a cristianização passou a disputar a conquista de fiéis entre os povos colonizados e passaram a vigorar duas formas de devoção religiosa, ambas de origem externa: o islamismo com maior influência no norte e leste, e o cristianismo principalmente presente no centro e sul de África.

A evolução dos estados africanos e a relação que desenvolvem entre si, assim como a análise dos fatores geográficos socioculturais e políticos, diferem significativamente entre estados, independentemente da sua proximidade geográfica.

“Com este efeito, África apresenta-se como um mosaico: de características humanas/físicas; de filosofia ética e normativas, manifestada nas diferenças de costumes, símbolo, etc; apresentam diferenças às vezes marcantes; de história, assim como de características geográficas.”¹⁹

O continente africano tem uma expansão territorial considerável sendo o terceiro maior continente em termos geográficos, constituído por 54 países independentes.

“Com uma superfície de aproximadamente 30 milhões de quilómetros quadrados e uma costa de 27 638 km, banhada a ocidente pelo oceano Atlântico; a este pelo oceano Índico (8548); a norte pelo mar Mediterrâneo (5254 km); e a nordeste pelo mar Vermelho (2960 km).”²⁰

¹⁸ A zona do Sahel, é traduzida e interpretada por “Borda do Deserto” em árabe.

¹⁹ Veríssimo, “Introdução à Geopolítica de África”, 216.

²⁰ *Ibidem*, p. 208.

2.2 Cintura fragmentada – África Ocidental

Tendo em consideração a doutrina do mosaico geopolítico africano, Bernard Cohen desenvolveu a “Teoria do Equilíbrio de Poderes (1964)”, na qual dividiu o mundo em regiões geoestratégicas e geopolíticas; cinturas fragmentadas e uma região geopolítica autónoma.

O conceito de Cintura Fragmentada corresponde à seguinte definição:

“Quer do ponto de vista político, quer económico, a região caracteriza-se pela fraqueza das relações entre os seus integrantes na maior parte das vezes preocupados quase exclusivamente com os seus interesses nacionais, o que coloca à mercê de interesses mais bem estruturados de forças externas à região.”²¹

A África Ocidental é considerada, pelo autor, uma região de Cintura Fragmentada devido à desagregação regional existente, que se pode identificar pela diversificação dos programas políticos e económicos, assim como pela introversão estatal para os interesses nacionais. Cada Estado alinha os seus interesses de acordo com as ambições que tem para a sua pátria, desvalorizando a importância dos interesses regionais.

De acordo com Gilberto Veríssimo, o conceito de Cintura Fragmentada “é acima de tudo uma condição geopolítica”²², que nesta região é ainda afetada por uma corrupção que contamina o território, assim como por outras ameaças emergentes que envolvem o tráfico de seres humanos drogas e armas, o terrorismo e a pirataria marítima.

2.3 Golfo da Guiné

²¹ *Ibidem*, p. 223.

²² *Ibidem*, p. 225.

Geograficamente, um Golfo é uma espaçosa e significativa reentrância marinha com uma grande abertura. O glossário geológico define o GdG como “uma grande reentrância na costa ocidental de África, na parte sul do Oceano Atlântico, naquilo que os europeus dominaram: Baixa Guiné”²³.

Localizado no cruzamento entre a linha do Equador e o meridiano de *Greenwich*, os rios mais importantes que desaguam na região são os seguintes: o rio Volta que atravessa Burquina Faso e o Gana, o rio Ogoué principal curso de água do Gabão e o Níger, que enquanto terceiro rio mais longo do continente africano atravessa cinco países: Guiné, Mali, Níger, Benim e Nigéria.

O GdG, não apresenta apenas uma única caracterização e interpretação geográfica, é visto de diferentes perspectivas e conseqüentemente analisado de formas distintas.

Existem diversos autores que o caracterizam enquanto região banhada pela corrente de água quente, também designada de «Corrente (quente) do Golfo» percorrido no sentido oeste-leste que se estende por entre 250 e 300 milhas náuticas, ou seja, um percurso equivalente entre 400 e 480 km.

Além disso, outros analistas avaliam a região em termos de recursos energéticos, o que lhe dá uma especificidade económico-geopolítica e, nesse caso, delimitam-no pela faixa litoral que se estende desde o Benim até Angola.

²³ *Ibidem*, p. 226.



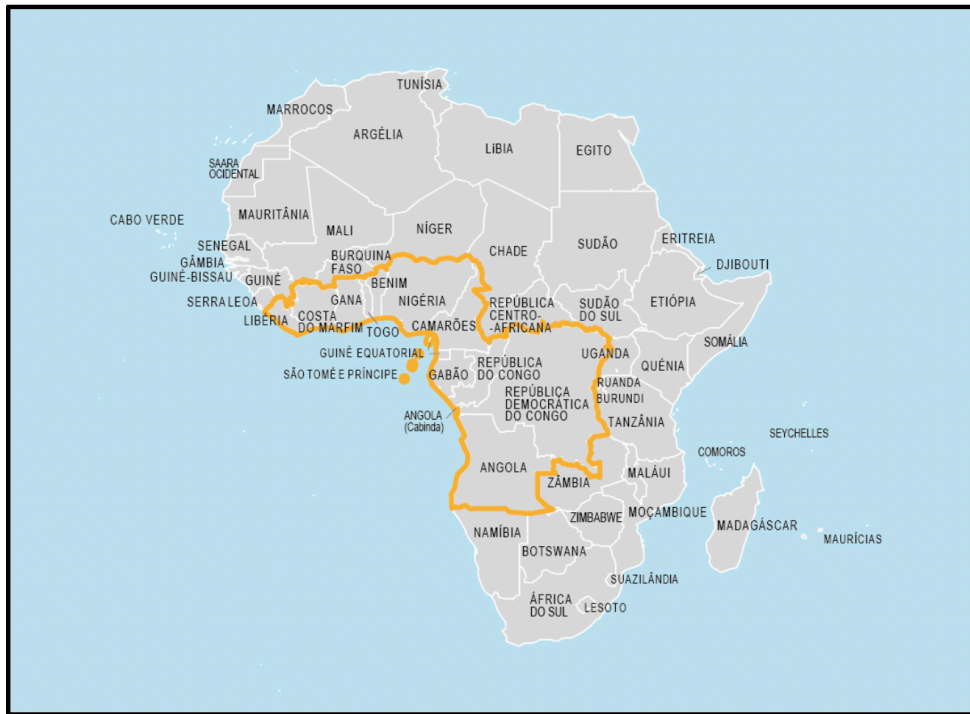
- Perspectiva da corrente quente do Golfo
- Perspectiva estrita (geográfica/geológica)
- Perspectiva dos recursos energéticos

Mapa 5 "O Golfo da Guiné"

Fonte: Veríssimo, “Introdução à Geopolítica de África”, 226.

O documento institucional “Limits of Oceans and Seas” realizado pela *International Hydrographic Organization*, apresenta-nos duas visões diferentes do GdG. A primeira que se delimita desde o sudoeste do Cabo das Palmas na Libéria até ao Cabo Lopez situado no Gabão e a segunda, considerada a forma mais extensa, que se situa a sudoeste desde o Senegal até Angola.

Tendo em consideração as diversas abordagens, utilizar-se-á como objeto de referência a descrição realizada por Gilberto Veríssimo para identificar os países integrantes da região geopolítica e geoestratégica do GdG que incluem: Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe, Gabão, República do Congo, República Democrática do Congo e Angola.



Mapa 6 “A região geopolítica do Golfo da Guiné”

Fonte: Veríssimo, “Introdução à Geopolítica de África”, 229.

A corrupção é frequentemente referida como um dos principais elementos que afeta a região, criando um nexos perverso entre ações internas e externas, e condicionando de forma significativa os interesses locais e o planeamento a longo prazo.

As consequências deste ambiente político e social prejudicam significativamente as populações que nele habitam, contribuindo para um fraco desenvolvimento humano que é essencial ao progresso, à prosperidade e ao bem-estar social das suas gentes.

O fenómeno da corrupção caracteriza-se em geral pelo abuso de poder, que é exercitado para se obter um ganho ilegal, singular e privado, que debilita a democracia através da destruição da confiança por parte da população na entidade estatal, e impossibilita o desenvolvimento económico, aumentando a desigualdade e divisão social entre ricos e pobres.

Os níveis de corrupção na UA são muito elevados. O conjunto dos países africanos apresentam-se na posição 33ª no Índice de Corrupção de 2021, encontrando-se mais próximos da pontuação de muito corrupto do que muito honesto.

Destacam-se os países com pior pontuação e inseridos na área geopolítica do GdG a Guiné Equatorial na 17ª posição, a República Democrática do Congo na 19ª posição e a Nigéria na 25ª posição.

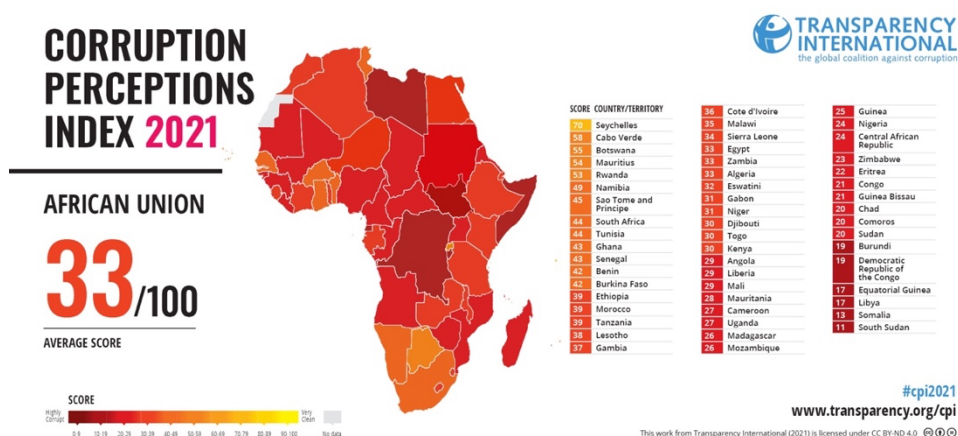


Figura 2 "Índice de Perceções de Corrupção 2021: União Africana"

Fonte: Transparency International, "Corruption Perceptions Index 2021".

A corrupção tem efeitos imediatos na ação política e social das populações, principalmente no Estado de Direito e no bem-estar social.

O Estado de Direito, enfraquecido, não consegue garantir o desenvolvimento, a eficácia económica e a segurança, nomeadamente das explorações de energia, dos portos marítimos e da circulação marítima, particularmente relevantes neste caso condições muito importantes para a atividade comercial e para o desenvolvimento da economia azul²⁴.

²⁴ Caracterizada como "uma economia do mar sustentável, resultante do equilíbrio entre a atividade económica e a capacidade de longo prazo dos ecossistemas oceânicos para suportar essa atividade, permanecendo resilientes e saudáveis." Centro de Competência Economia Azul.

As populações, afetadas por esta insegurança e carência social, são atraídas para a prática de atividades ilícitas para a sua sobrevivência, com a ausência de condutas legais.

Em consequência, o roubo e o comércio ilícito de combustível florescem enquanto a deficiente proteção dos locais de exploração e do transporte de combustível são frequentemente frutos de assalto que danificam as tubagens e afetam as águas, bem como terras aráveis.

Este paradigma leva à falta de alimentos e mesmo à limitação da pesca (particularmente a artesanal) levando à carência de peixe e ameaçando diversas espécies de extinção.

A fragilidade do bem-estar social conduz, da mesma forma, ao fenómeno das deslocações internas e da migração, que é mais presente e pervasiva nesta região do que em outras partes do mundo.

Com base no relatório de 2020 do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), do a região do GdG, é caracterizada pelos seus baixos valores.

Índice de Desenvolvimento Humano (2019)

País	Ranking
Gabão	119°
São Tomé e Príncipe	135°
Gana	138°
Guiné Equatorial	145°
Angola	148°
Congo	149°
Camarões	153°
Benim	158°
Nigéria	161°
República Democrática do Congo	175°
Libéria	175°

Tabela 2 "Índice do Desenvolvimento Humano, Países e Ranks, 2019"

Fonte: United Nations Development Programme, "Human Development Report 2020", 349. (Adaptado)

O conceito criado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, tem como objetivo calcular o desenvolvimento de cada país do mundo com base na sua vertente política económica e social, identificando os desafios e lacunas existentes ao progresso humano.

Os países com piores resultados de IDH são a Libéria e a República democrática do Congo na posição 175^a e a Nigéria na posição 161^a, que representa para o Golfo, um país de grande importância em termos de produção de petróleo.

3. Geoestratégia

3.1 Posicionamento estratégico

O conceito de geoestratégia não tem uma definição comum e universalmente aceite. As diversas definições existentes conectam em geral as características geográficas, com as possibilidades e limitações que provocam o uso do poder e, em consequência, as decisões estratégicas.

De acordo com Francisco Cabral Couto a geoestratégia pode ser definida como:

“O estudo das constantes e das variáveis do espaço acessível ao Homem que, ao objetivar-se na construção de modelos de avaliação e emprego, ou ameaça de emprego das formas de coação, projeta o conhecimento geográfico na atividade estratégica.”²⁵

Para as regiões que subsistem de recursos provenientes do mar, ou que só adquirem valor pleno pela exportação naval, o domínio marítimo é um fator primordial para a estabilidade regional em termos de exploração e trânsito de recursos tal como

²⁵ Veríssimo, “Teoria Geral da Geopolítica e Geoestratégia”, 63.

enquanto rota comercial. Por conseguinte, a vertente marítima tem ganho grande destaque nas agendas políticas dos países costeiros do GdG e outras potências internacionais.

O posicionamento geográfico do GdG concede grande relevância estratégica pela proximidade com diversos mercados europeus e americanos. Deste jeito, a circulação das mercadorias é feita de forma eficaz, acessível e rápida por via marítima.

A conjuntura estratégica atual tem trazido alguma adversidade para os países da região, que necessitam de equilibrar os interesses nacionais com as pretensões estrangeiras. Podemos mesmo considerar estar atualmente a ocorrer uma “nova corrida” para a África, naturalmente, não de natureza territorial, mas destinada a assegurar o acesso a recursos energéticos.

3.2 Recursos naturais

Considerada uma das regiões mais ricas em recursos naturais do mundo, o GdG tem à sua disponibilidade inúmeros materiais como diamante, cobre, ouro, zinco, prata, entre outros. Ademais, a floresta tropical que cobre a região, repleta de riqueza, assegura uma fonte segura de oxigénio e protege a biodiversidade existente de animais e microrganismos.

Os recursos naturais que mais se destacam são os hidrocarbonetos, nomeadamente o gás natural e o petróleo. O GdG é atualmente considerado um ponto central de abastecimento global de energia e com quantidades significativas de produtos petrolíferos exportados internacionalmente para a Europa e América do Norte.

Estima-se que o GdG é a origem de cerca de 60% da produção de petróleo, abrigoando 4,5% das reservas deste setor a nível mundial e 2,7% das reservas de gás

natural²⁶, pelo que este potencial para a produção atrai de forma significativa os maiores consumidores tanto de energia como de petróleo, que não podem de facto dispensar esta origem de abastecimento

A região, possuidora de diversos portos naturais, é livre de pontos de estrangulamento ou condições metrológicas condicionantes, o que permite o escoamento do petróleo de modo descomplicado. Está sujeita à circulação de inúmeros navios e desprovida de dificuldades de movimentação como acontece no estreito de Malaca ou no Canal do Suez, todavia, em comparação a estas regiões, encontra-se mais vulnerável a ataques marítimos.

O primeiro país a descobrir jazidas de petróleo no seu território foi o Congo, passando ao início da produção em 1957. De seguida, Angola descobriu as suas reservas em 1955 e, por fim, em 1956, a Nigéria deu início à sua atividade com a descoberta de recursos, país que até à atualidade detém as maiores reservas de hidrocarbonetos do GdG.

Diversas empresas internacionais controlam ou são parte na exploração das fontes de hidrocarbonetos, sobretudo pela necessidade da sua capacidade tecnológica para promover a exploração. Numa fase inicial as empresas internacionais eram sobretudo ocidentais, sendo, atualmente, acrescidas com a presença de empresas chinesas e indianas.

A Zona Económica Exclusiva (ZEE) do GdG representa uma das maiores do mundo, com cerca de 3.5 milhões de quilómetros quadrados, sendo o mar o principal elemento representativo destes países²⁷.

²⁶ Morcos, “A Transatlantic Approach Address Growing Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea” Center for Strategic & International Studies.

²⁷ Note-se que o gráfico representado de seguida refere-se a países aos quais não se incluiu na zona geopolítica do Golfo da Guiné, todavia a importância do mesmo neste momento é apenas demonstrar a dimensão da percentagem das zonas económicas exclusivas.

Zona Económica Exclusiva dos Estados do Golfo da Guiné

País	Zona Económica Exclusiva (%)
Angola	14%
Benim	0,90%
Cabo Verde	21,60%
Costa do Marfim	10%
Camarões	0,40%
República do Congo	0,80%
República Democrática do Congo	0%
Guiné Equatorial	5,50%
Gabão	0,60%
Gambia	6,40%
Gana	1,60%
Guiné Bissau	3,30%
Libéria	6,70%
Nigéria	5,90%
São Tomé e Príncipe	3,50%
Senegal	4,30%
Serra Leoa	5,80%
Togo	0,30%

Tabela 3 "Zona Económica Exclusiva dos Estados do Golfo da Guiné"

Fonte: PwC HELM Circumnavigation, "An integrated approach to the economy of sea", 30. (Adaptado)

Relativamente ao setor petrolífero, a sua importância pode ser entendida pela projeção estimada de depósitos existentes na região que, neste caso, atinge cerca de 4.5 milhões de barris de petróleo produzidos diariamente²⁸.

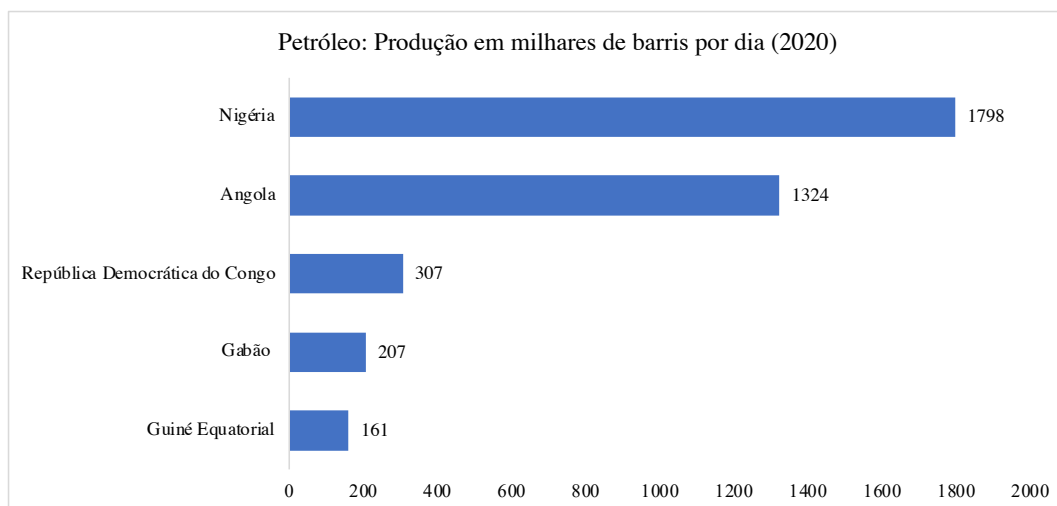


Gráfico 1 "Petróleo: Produção em milhares de barris por dia (2020)"

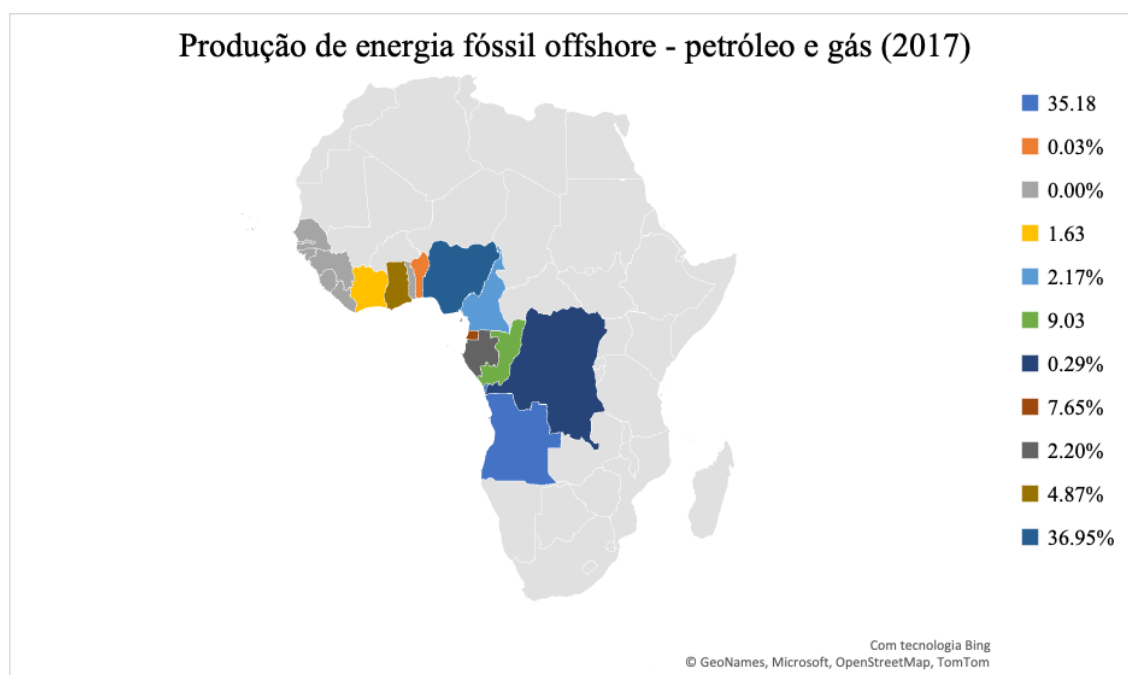
Fonte: BP, "Statistical Review of World Energy 2021", 19. (Adaptado)

²⁸ Philip Nwosu, "Gulf of Guinea accounts for 4.5 million barrels of oil daily – CNS", The Sun.

Desta produção abundante, a Nigéria e a Angola destacam-se como principais países produtores da região, com uma vantagem significativa de produção relativamente aos restantes países.

A maior parte da produção é realizada em jazidas *offshore*, isto é, situadas em alto mar, a cerca de 1.000 a 2.000 metros de profundidade. Além das reservas muito vastas, o petróleo existente é de grande qualidade pelo baixo teor de enxofre, pelo que a sua exploração industrial representa um baixo custo de refinaria e dano mínimo ambiental, garantindo a sua rentabilidade e segurança visto que a operação sofre um risco menor de ser afetada por distúrbios civis.

Como foi observado anteriormente, os países produtores mais relevantes são a Angola e a Nigéria que se encontram inseridos na Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) e têm a maior percentagem de depósitos *offshore* de petróleo e gás em comparação a todos os países do GdG. No ano de 2017, Angola apresentou uma percentagem de 36,95% e a Nigéria 35,18%.



Mapa 7 "Produção de energia fóssil offshore - petróleo e gás (2017)"

Fonte: PwC HELM Circumnavigation, "An integrated approach to the economy of sea", 35. (Adaptado)

Em suma, nas últimas décadas, o GdG tornou-se num espaço relevante para a exploração de recursos e significativo para a navegação comercial.

Os depósitos de hidrocarbonetos e a localização geoestratégica atribuem um grande destaque e importância internacional à região, todavia os aumentos das atividades marítimas de pirataria influenciam a persistência da insegurança.

3.2.1 Interesses de potências internacionais.

A instabilidade existente relativamente à circunstância política e de segurança energética do Médio Oriente, cria incerteza em relação ao aproveitamento e à utilização dos recursos da região, fazendo com que “qualquer jazida petrolífera, ainda que secundária se torne mais importante do que no passado”²⁹.

Utilizando o conceito do professor Adriano Moreira, pode-se concluir que a região adquiriu um “poder funcional” – “Esta designação pretende expressar o facto de que se trata de um elemento sem o qual não se completa o sistema de segurança e que pode até disfuncionar o sistema.”³⁰

3.2.1.1 Estados Unidos da América

Os Estados Unidos da América (EUA) representam um país altamente dependente de combustíveis fósseis como fonte de energia.

Apesar da estreita relação diplomática com o Médio Oriente devido aos seus recursos, a segurança energética dos EUA encontra-se afetada devido à instabilidade da

²⁹ Veríssimo, “Introdução à Geopolítica de África”, 238.

³⁰ Adriano Moreira, “Situação internacional portuguesa”, 323.

região decorrente das atividades terroristas e dos conflitos religiosos, o que estimulou Washington a procurar diferentes soluções, como a independência energética e a aposta em outros fornecedores.

A diplomacia petrolífera dos EUA e a arquitetura estratégica, definiram em 2002 o GdG como “zona de interesse vital” e em 2008 foi constituída uma entidade militar direcionada para esta região, a AFRICOM.

As principais companhias petrolíferas americanas, Chevron Texaco, ExxonMobil e Amerada Hess, estão localizadas por todo o território e, em alguns casos, não estão presentes em apenas um só país, mas em vários.

3.2.1.2 União Europeia

Os estados-membros da União Europeia (UE) dependem significativamente da importação do petróleo e do gás para utilização doméstica e industrial. Contrariamente às reservas de petróleo e gás americanas, a UE tem reservas limitadas e a produção de gás a nível local tem diminuído ao longo dos anos.

Influenciada pela necessidade de abordagem das alterações climáticas, a UE começou, progressivamente, a alterar a sua utilização de carvão, substituindo pelo petróleo e, principalmente pelo gás, que representa o recurso energético de preferência. Assim, a dependência pelo gás russo tornou-se uma situação recorrente, mesmo que este recurso possa ser utilizado como uma arma por parte de Moscovo.

De modo a fortalecer a sua segurança energética, os estados-membros da UE começaram a analisar as possibilidades de fontes e energias renováveis no GdG, tendo em consideração a presença da Nigéria e da Guiné Equatorial no Fórum dos Países Exportadores, também conhecido como *Gás-OPEP*, por causa do gás de ótima qualidade.

O GdG, para além de ser visto como uma fonte que consegue satisfazer a qualidade e quantidade da carência energética da UE, também representa uma escapatória à subordinação que há pelo gás russo. Enquanto terreno produtivo de petróleo, conta com diversos investimentos e empresas europeias na região, como, por exemplo, a empresa francesa TotalFinalElf e a empresa dinamarquesa Maersk.

3.2.1.3 China

O desenvolvimento e industrialização da China originou um crescente aumento da procura doméstica em diversos tipos de energia como carvão, gás e petróleo. Apesar da produção interna de gás e petróleo, a capacidade nacional é insuficiente para o seu consumo.

O interesse da China é de garantir abastecimentos de energia em África, investindo na exploração de petróleo e garantindo o fornecimento do mesmo através de acordos com diversos governos.

Diversas empresas estatais como a China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), China National Petroleum Corporation (CNPC) e China Petroleum and Chemical Corporation (SINOPEC) estão a adquirir de forma competitiva diversas reservas de petróleo na região.

4. Ameaças à segurança marítima

Dado à importância da evolução das ameaças marítimas no decorrer do contexto histórico, devido ao aumento das atividades europeias na região, neste momento, a situação repete-se, isto é, a popularidade e circulação pelo Golfo provocou a emergência de ameaças relacionadas com o branqueamento de capitais, tráfico de seres humanos,

terrorismo, pirataria marítima, entre outros. De seguida, representar-se-ão as ameaças mais marcantes e em emergência no GdG.

4.1 Pesca ilegal, não relatada e não regulamentada

O GdG pela sua abundância de espécies pesqueiras e a falta de controlo estatal local tornou-se um paraíso para a atividade da INN.

Dada a incapacidade prática e jurisdicional estatal para controlar as águas territoriais, os navios forasteiros exploram e capturam abundantes volumes de pesca sem seguir os acordos estabelecidos para esta atividade.

As comunidades costeiras que dependem profundamente da atividade piscatória, não possuem meios navais nem mecanismos materiais para conseguirem competir com a ação dos pescadores estrangeiros, encontram-se, na prática, à mercê desta atividade criminosa

A segurança alimentar e marítima para estas comunidades, mas igualmente para a população em geral do GdG, dependem de uma atividade piscatória que seja racional e legal, assim como conduza ao desenvolvimento da economia azul e ao bem-estar económico.

O aumento da concorrência e a ausência de legislação e de capacidade de fiscalização, para além de causar desigualdade entre os pescadores, pode propiciar o aumento do tráfico de drogas, armas e contrabando.

Tendo em consideração a análise a nível mundial, a maior proporção de INN está representada na região da África Ocidental, estima-se que entre 40% e 65% dos peixes são capturados numa circunstância de ilegalidade³¹.

³¹ Stable Seas, “Illicit Trade”, 33.

Os países como o Gana, Angola, Guiné-Bissau e Gabão têm uma forte legislação relativamente à atividade piscatória, em contrapartida as águas mais poluídas e com fraca legislação encontram-se próximas de Benim, Togo e Nigéria. Desta forma, é necessário um esforço para legislar e controlar as águas menos protegidas para que seja possível obter-se um progresso significativo para a pesca mais saudável.

4.2 Abastecimento ilegal de petróleo

O fenómeno de petro-pirataria, também conhecido por *bunkering* designa o roubo de petróleo ou o abastecimento ilegal de petróleo que se estima ser responsável pelo furto entre 300.00 e 400.00 barris de petróleo bruto por ano³².

O petróleo desviado através de furos realizados nos oleodutos é transportado por pequenos barcos, difíceis de rastrear e de serem capturados, sendo o petróleo posteriormente vendido.

Esta ação, para além de reduzir a vontade de investimento na região, leva à perda de muitas receitas do governo e aumenta os gastos de segurança comercial.

O epicentro deste fenómeno tem sido ao longo dos anos na zona territorial da Nigéria, contudo tem progredindo para outras regiões como a Guiné Equatorial, o Gana, os Camarões, a República do Congo, o Chade, a Libéria e a Angola.

O roubo de petróleo que muitas vezes causa acidentes, explosões e o derramamento do mesmo, constitui uma das principais causas de poluição das terras e águas, constituindo assim uma grande ameaça à estabilidade ambiental.

Para além do impacto sobre os recursos marinhos que limita a ação dos pescadores locais, o derrame do petróleo também afeta a usabilidade e produtividade das terras,

³² Kachikwu. “Crude Oil Theft, Illegal Bunkering: Lessons from Ojumole Well Fire?” This Day.

reduzindo drasticamente o seu uso para a agricultura ou pastorícia, meio único disponível para grande parte das populações, que dependem fortemente dos recursos da subsistência da terra e do mar para sobreviver.

4.3 Poluição marítima

As ameaças analisadas anteriormente, INN e abastecimento ilegal de petróleo, causam a poluição marítima que representa uma ameaça significativa à segurança marítima do GdG.

A exploração intensa de diversos recursos naturais provoca uma degradação emergente do meio ambiente, dos ecossistemas e da biodiversidade. Os elevados níveis de poluição na água e no mar contribuem exponencialmente para o impacto ambiental e económico negativos, assim como para a precariedade da vida das populações.

“A poluição ambiental do Delta do Níger tem implicações mais amplas para a saúde da pesca em todo o Golfo da Guiné: cerca de 60% da pesca capturada na região se reproduz nos manguezais do Delta do Níger. Em última análise, a poluição marítima agrava o problema do esgotamento dos recursos pesqueiros.”³³

As empresas petrolíferas que operam na região libertam inúmeros gases tóxicos que afetam a qualidade do ar e provocam doenças respiratórias. Este efeito tão nocivo pressupõe que, se não forem implementadas medidas e legislações ambientais exigentes, no futuro esta poluição tornar-se-á numa emboscada ambiental mortal.

4.4 Crime organizado

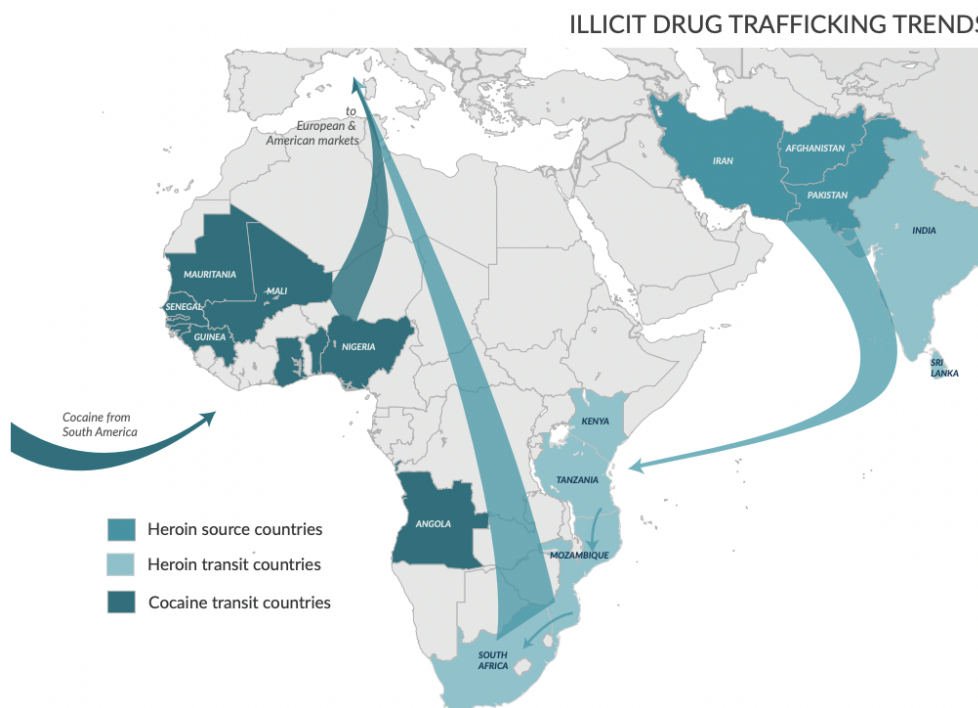
³³ One Earth Future, “Stable Seas: Gulf of Guinea”, 33.

A atividade realizada pelo crime organizado no GdG é diversificada, abrangendo múltiplas ações que incluem o tráfico de drogas, seres humanos, armas, diamantes brutos, medicamentos falsificados, resíduos ilegais, crimes cibernéticos e branqueamento de capitais que ocorrem regularmente entre fronteiras terrestres e marítimas.

As rotas de contrabando movimentam-se através de regiões e localidades instáveis e em crise, que passam pelo terrorismo do Sahel e pelo norte da Nigéria.

A zona de adelgaçamento do Atlântico, aproxima geograficamente a América Latina e a África Ocidental e por essa via os comércios ilegais, nomeadamente, os da produção e distribuição de droga entre as duas margens do atlântico, que se movimentam em direção a mercados da Europa e da América do Norte.

Verifica-se que a decadência e a fragilidade das instituições de governação em diversos países da África Ocidental, principalmente na Guiné-Bissau, devem-se ao tráfico de drogas, especialmente a cocaína e à periódica circulação de armas, que serve também para a existência de uma fonte extra de rendimento para grupos terroristas do Sahel.



Mapa 8 "Tendências do tráfico ilícito de droga"

Fonte: Stable Seas, "Illicit trades" 2.

4.4.1 Comércio ilícito

O comércio ilícito é uma atividade associada ao crime organizado que abrange desde as trocas informais fronteiriças até ao tráfico mais grave, envolvendo minerais, combustível, armas, medicamentos e produtos farmacêuticos falsificados.

Caracterizado como o crime marítimo mais caro no GdG devido ao seu grande custo económico, produz implicações sanitárias, destrói o desenvolvimento sustentável e a paz.

Os países mais suscetíveis ao comércio ilícito e que obtiveram as pontuações mais altas em 2020 são: São Tomé e Príncipe, Mauritânia, Guiné Equatorial, Gabão, Congo, Angola e a República Democrática do Congo.³⁴ De seguida com uma pontuação mediana encontra-se a Nigéria e os Camarões.

4.5 AMACN e pirataria marítima

Atualmente, o AMACN e a pirataria representam as ameaças mais preocupantes à segurança marítima do GdG.

A diferença entre as duas baseia-se essencialmente na localização geográfica onde o ataque acontece. Isto é, se o procedimento decorre em águas territoriais, fluviais ou interiores é designado de “assalto à mão armada contra navios”, se ocorre em águas internacionais é considerado um ato de “pirataria”.

Os navios são normalmente sequestrados para o roubo de carregamentos de petróleo ou da tripulação, solicitando-se regularmente o resgate da equipa.

³⁴ Stable Seas, “Illicit Trade”, 36.

A preocupação pela segurança do GdG é imprescindível, visto que os piratas da África Ocidental são, por um lado, mais violentos e mortais do que os de outras regiões como a Ásia ou América Latina e, por outro lado, são mais difíceis de rastrear e deter. Ademais, a aplicação efetiva da lei em águas internacionais é uma matéria que está fora da capacidade da maioria dos estados regionais, requerendo uma resposta coletiva e apoio multinacional.

Dado à dimensão do problema e à importância geoestratégica do GdG, várias condutas, ações de vigilância, relatórios e diretrizes têm sido elaborados para controlar a situação do AMACN e pirataria, a níveis de cooperação bilateral e multilateral.

4.6 Instabilidade política e socioeconómica

Os desenvolvimentos sociais, políticos e económicos no GdG indicam uma atmosfera de grande incerteza.

As ameaças à segurança marítima são consideradas as principais vulnerabilidades do estado pós-colonial, que não tem mostrado capacidade para controlar as suas fronteiras marítimas.

“A África pós-colonial manteve-se para além das questões marítimas durante grande parte da segunda metade do século XX, ocupada em resolver disputas e consolidar fronteiras políticas no interior e desaprovada de meios para integrar o mar nas suas economias nacionais.”³⁵

A fraqueza política e a existência de uma entidade estatal que não consegue desenvolver uma economia próspera e garantir aos cidadãos recursos para a satisfação das suas necessidades básicas, leva a diversas consequências negativas, mas,

³⁵ Fru Nobert, “Insecurity in Gulf of Guinea”, 48.

principalmente, ao fenómeno de migração que depaupera a região do seu potencial intelectual, e ao desemprego, gerador de instabilidade social.

4.6.1 Migração

As débeis condições socioeconómicas e políticas, predominantes na África Ocidental, sustentam o estabelecimento de um ambiente propício para o tráfico humano, afetando diversos migrantes que enfrentam inúmeros perigos relacionados com redes de tráfico humano, e se encontram expostos a doenças, nomeadamente, o HIV/AIDS.

É possível reconhecer os progressos significativos para combater o tráfico, principalmente da parte da Guiné, país de origem trânsito e destino para migrantes, que tem colaborado com organizações internacionais e tem adotado medidas nacionais para processar traficantes; todavia é necessário um esforço comum que envolva todos os países da região.

4.6.2 Desemprego

Dado o panorama existente, a manifestação de altos níveis de desemprego é expectável. No seio dos países pertencentes à região do GdG, o balanço de 2014 ressaltava que havia cerca de 40% de desempregados, sendo que no setor juvenil este número aumentava para 60%³⁶.

Para além de não haver oportunidades económicas e de empregabilidade suficientes, a insegurança alimentar encorajou uma migração do meio rural para as

³⁶ Council of the European Union, “EU Strategy on the Gulf of Guinea”, 5.

idades que originou um rápido aumento da população urbana, criando tensão social e económica em diversas urbes.

O alto nível de desemprego incentiva os jovens a desempenhar atividades criminosas para obterem sustento, a maioria é recrutada por ações armadas ilegais e inserida em bandos de pirataria ou crime organizado, enquanto outros inserem-se na migração ilegal ou seguem por caminhos muito mais perigosos como o do tráfico humano.

5. Paradoxo da abundância

A região do GdG vive perante uma circunstância paradoxal. Rica em recursos naturais e possuidora de inúmeras fontes de rendimento, não consegue tirar proveito dessa oportunidade confrontando-se com inúmeros problemas socioeconómicos e de segurança marítima, sendo patente de uma fraca ação por parte do Estado.

O conceito “paradoxo da abundância”, abordado por Terry Lin Karl na sua obra “The Paradox of Plenty: Oil Booms and Petro-States” defende que a riqueza natural abundante pode representar uma fonte de origem para graves problemas, em países que dispõem de uma fraca entidade estatal.

Nas economias africanas, a deterioração do sistema económico nacional é mais agravante devido à corrupção e à excessiva dependência das receitas provenientes de recursos naturais, o que incentiva a industrialização dos países e leva à perda de competitividade do setor primário.

No GdG há dois países que representam perfeitamente esta dicotomia: a Guiné Equatorial e a Nigéria. Descritos como países *offshore*, por dependerem da exploração de recursos que não derivam do uso tradicional do território, verifica-se que ambos aumentaram exponencialmente a exploração do petróleo, mas foram abandonando

progressivamente diversos setores tradicionais da economia como a agricultura e a pesca, que empregam mais pessoas do que o setor petrolífero.

O resultado económico e social deste panorama é o desemprego, presente a níveis muito elevados sobretudo nas camadas mais jovens da população, como também a escassez de produtos alimentares.

A economia não é diversificada e a fonte de rendimento dos hidrocarbonetos invés de servir como alavanca para o impulso e desenvolvimento económico torna-se um obstáculo. Em complemento, a ausência de apoios estatais às atividades económicas locais e a degradação ambiental, perceptível pela atividade piscatória, tornam estas zonas costeiras como locais perfeitos para a atividade criminal.

No GdG os países são também reconhecidos pela predisposição dos governos em determinarem um sistema de gestão da riqueza do país, baseado na dependência das rendas do petróleo pela entidade de governo ou elites nacionais que, tendo autoridade para administrar a riqueza do país, fazem-no de acordo com um interesse singular e não em benefício da população.

Os estados modernos que foram estabelecidos em África tinham, frequentemente, como principal objetivo a exploração dos recursos naturais por parte das potências coloniais europeias. Após a independência, a maior parte dos estados não conseguiu remodelar as atividades e fazer progredir as suas instituições políticas e sociais, o que originou uma incapacidade estatal em todos os domínios, incluindo as esferas mais básicas e fundamentais a uma sociedade como o estabelecimento da ordem pela lei e a coesão social.

Este panorama origina terrenos férteis para a expansão da atividade de entidades criminais onde proliferam os “paraísos dos piratas” recorrentemente formados por populações locais que encontram a sua escapatória com a execução de atividades ilegais.

O GdG atrai a insegurança marítima visto que a sua riqueza não tem levado ao desenvolvimento social equilibrado, nem sequer à segurança dos seus recursos essenciais, tornando-se, por isso, um fator de instabilidade regional e internacional.

Os países que compõem esta região são conhecidos pelas suas “deficientes políticas sociais, altos níveis de corrupção, alta demográfica, altas taxas de desemprego e uma enorme proliferação de redes criminosas”³⁷.

Os fatores enumerados em concordância com a ausência de políticas marítimas e mecanismos de vigilância tem originado a crescente emergência de ataques piratas, como afirmou o capitão de mar-e-guerra Pedro Ribeiro na entrevista realizada “A atual instabilidade na região (...) é o reflexo das instabilidades internas em cada estado e por vezes entre os estados do GdG”³⁸.

Para que o paradoxo da abundância seja resolvido, é necessário a implementação de diversas reformas políticas, sociais e económicas para que se possa garantir em primeira instância um desenvolvimento social generalizado e não destinado às elites, que crie as atividades e empregos que as pessoas necessitam para que possam sobreviver, sem terem de se dedicar a atividade ilegais.

É generalizada a ideia de que a estabilidade social em terra é um dos melhores antídotos à ilegalidade no mar.

6. Esforços regionais

O paradigma existente no GdG está assente na necessidade da existência de um conjunto de esforços multilaterais para garantir a estabilidade da região. De seguida serão

³⁷ Portela, “Maritime Piracy in the Gulf of Guinea”, 1.

³⁸ Anexo 2.

identificadas e analisadas as principais entidades que contribuem para a cooperação no esforço da segurança territorial e marítima da região.

Note-se que a matéria que mais exige atenção é a AMACN e pirataria marítima; todavia o objetivo generalizado está direcionado para quaisquer ameaças existentes.

6.1 Comissão do Golfo da Guiné

A Comissão do Golfo da Guiné (CGG) foi estabelecida em 2001 por iniciativa do presidente da República Gabonesa, El Hadj Omar Bongo Ondimba apoiado pelos presidentes da Nigéria, Olusegun Obasanjo, e da República do Congo, Denis Sassou Nguesso, todavia apenas começou a operacionalizar em 2007.

Constituída pela República de Angola, Camarões, Congo, República Democrática do Congo, Gabão, Guiné Equatorial, República Federal da Nigéria e República Democrática de S.Tomé e Príncipe, a CGG constitui um espaço de diálogo, cooperação e desenvolvimento.

É realizada a análise das questões comuns de cooperação mútua e gestão de conflitos que possam surgir resultantes dos limites fronteiriços e da exploração económica, tal como, comercial de recursos naturais, nomeadamente, no caso de sobreposição das ZEE dos estados.

Com o principal objetivo de garantir o elo entre instituições existentes como a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) e a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), a CGG representa um mecanismo que gere as ameaças e problemas compartilhados pelos estados, sendo que se refere especificamente ao domínio da segurança marítima.

Assim, pretende “promover uma concertação estreita na exploração de recursos naturais do Golfo, com vista a assegurar o desenvolvimento económico dos Estados-membros e o bem-estar dos nossos povos”³⁹.

6.2 Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC)

A CEEAC tem desenvolvido desde 2009 uma estratégia de segurança para o Golfo com base em dois elementos fundamentais.

Por um lado, avançou com a criação de um Centro de Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Central (CRESMAC), com o objetivo de reforçar as competências civis e militares dos países integrantes.

Por outro lado, pretende proporcionar um ambiente sinérgico junto dos países pertencentes à CGG através da gestão e partilha de informação, patrulha conjunta do espaço marítimo, aquisição de equipamentos que possam ser usados por todos, entre outros.

De modo a atingir o objetivo de manter a paz e segurança, a CEEAC divide a África Central em duas zonas geográficas que se caracterizam pelas letras: A (inclui a Angola, o Congo e a República Democrática do Congo) e D (engloba os Camarões, a Guiné Equatorial, o Gabão e São Tomé e Príncipe) e é vista como uma das zonas com maior risco e vulnerabilidade.

A instituição do Plano de Vigilância Conjunta, intitulado de SECMAR, com o objetivo de vigiar e facilitar a aquisição de recursos náuticos, implementou a primeira fase do plano, em 2011, na Zona D para manter a mesma em segurança, livre do fenómeno

³⁹ Tratado da Comissão do Golfo da Guiné, artigo 3º.

de pesca e imigração ilegal, tráfico de drogas, poluição marítima e pirataria, sendo que na segunda fase focou-se na combinação da dimensão aérea e naval para a vigilância.

Em conclusão, a longo prazo, a SECMAR tem como objetivo envolver parceiros internacionais em operações conjuntas.

6.3 Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)

A CEDEAO tem instituído as primeiras linhas orientadoras para desenvolver uma estratégia particular e comum.

Em consonância com a ação da CEEAC, a CEDEAO delimitou três zonas geográficas de ação definidas pelas letras: E (constituente pelo Benim, Níger, Nigéria e Togo); F (Gana, Burquina Faso, Costa do Marfim, Guiné, Libéria e Serra Leoa) e G (Cabo Verde, Gambia, Guiné-Bissau, Mali e Senegal) e instituiu um centro de coordenação designado por Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental (CRESMAO)⁴⁰.

A nível comum a organização tem trabalhado num código de conduta coletivo, visto que destaca a importância dos estados-membros adotarem uma abordagem administrativa mais integrada relativamente aos assuntos marítimos.

Em 2008 desenvolveu um quadro holístico na matéria de segurança marítima e fronteira abordando o tráfico de droga, projeto que se compôs pelo meio do “Plano Praia” e pela “Estratégia de Combate ao Terrorismo” e, posteriormente, o seu plano de implementação.

⁴⁰ Tem como missão “fortalecer a cooperação marítima regional, coordenar as atividades nas zonas marítimas E-F-G, e facilitar o compartilhamento de informações e experiências com os centros”. Konan, “Aprimoramento da Segurança Marítima em África: Diálogo Marítimo Pan-africano 2019”.

A comunidade realça igualmente a necessidade de reorganização da governança dos setores do óleo e do gás, enquanto mecanismo de prevenção de desordem.

6.4 Conferência de Luanda

Perante a dificuldade de se desenvolverem esforços comuns para a garantir a proteção do GdG, realizou-se a Conferência de Luanda de 27 a 29 de Novembro de 2012, sob a presidência de Angola e que reuniu diversos parceiros⁴¹.

Desta conferência foi elaborada a “Declaração de Luanda sobre a Paz e a Segurança na Região do Golfo da Guiné” que está dividida em duas partes.

Na primeira secção realça-se a importância da eliminação de obstáculos que impeçam o alcance da união e boa vizinhança entre os estados da região, considerando-se como linhas orientadoras as decorrentes da Carta das Nações Unidas, Carta da Organização de Unidade Africana, tal como os objetivos do Tratado da Comissão do Golfo da Guiné e as resoluções n°2018 (2011) e n°2039 (2012) do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (CSNU) como exemplar.

Reitera-se que a “a paz é mais do que a estrita ausência de conflito armado”⁴² e que sem este fator não é possível o progresso de forma harmoniosa. Assim, é defendida uma ação com base em meios pacíficos para evitar a degradação do bem-estar dos povos da região.

Na segunda secção encontram-se delimitadas condutas de ação com base no “Pacto de Não Agressão e Defesa Comum da UA” de modo a promover a confiança e cooperação entre estados.

⁴¹ Estados membros do CGG (à exceção da República dos Camarões), dos países do CSNU (à exceção da França e Inglaterra), da ONU, da UA, da CEDEAO, da CEEAC, entre outras organizações como a Organização Mundial das Migrações e da Organização Marítima internacional.

⁴² “Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança na Região do Golfo da Guiné”.

Defende-se, igualmente, a implementação de um quadro legal internacional relativamente à compra de petróleo bruto roubado e à elaboração de uma legislação nacional que penalize criminalmente as pessoas responsáveis por essas vendas ilegais.

Em suma, a “Declaração de Luanda sobre a Paz” pretende fortalecer a cooperação multilateral entre os países membros do CGG, visto que os problemas que a região enfrenta apenas conseguem ser enfrentados e resolvidos pelo empenho e políticas comuns.

6.5 Código de Conduta Yaoundé

Inspirado no Código de Conduta Djibouti (2009)⁴³ em 2013 realizou-se uma Cimeira de Estados em Yaoundé apoiada nas Resoluções 2018 (2011) e 2039 (2012) do CSNU, que apelam à criação de estratégias regionais, sub-regionais e nacionais de defesa e segurança marítima.

Esta cimeira originou três resultados: a adoção de um Código de Conduta relativo à prevenção e repressão da pirataria, roubo armado contra navios e atividades marítimas ilegais na África Ocidental e Central, a aplicação de um Memorando de Entendimento, assinado pelos chefes da CEEAC, CEDEAO e CGG, sobre a Proteção Marítima na África Ocidental e Central e a implementação do Centro de Coordenação Inter-Regional (ICC).

Elaborado e aprovado o Código de Conduta Yaoundé (CCY) pelos 25 estados que compõem a CEEAC CEDEAO e a CGG, o principal objetivo delimita-se pelo combate do crime transacional organizado, incluindo a pirataria marítima, o terrorismo marítimo

⁴³ Adotado pelos estados costeiros da África Oriental e Austral, bem como da Península Arábica e impulsionado pela vontade de aumentar a capacidade de resposta ao fenómeno da pirataria no Oceano Índico Ocidental através da partilha e organização de informação e treinamento regional e nacional.

e a INN, tal como outras atividades ilegais marítimas, através de uma cooperação acentuada.

O incentivo à cooperação bilateral e multilateral é feito de acordo a não despreitar as disposições do artigo 111º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁴⁴ (CNUDM) e promove, entre diversos princípios e atividades, o embarque conjunto de militares de várias nações de maneira a facilitar as operações marítimas e possíveis ações de corrupção.

Para além disso são realizados seminários, programas, treinos e sessões educativas para que se alcance um nível apropriado de conhecimento de técnicas e leis que contribuam para a prosperidade das operações.

A criação do ICC tem como objetivo a implementação de uma instituição que tem os mecanismos e as capacidades necessárias para “assegurar uma resposta coletiva nas águas da África Ocidental e Central”,⁴⁵ promovendo o desenvolvimento económico através da economia azul dos estados-membros.

Para além da cooperação regional, o Centro pretende alcançar a colaboração com parceiros internacionais para poder garantir uma navegação segura pelos portos e rotas comerciais do GdG.

Como efeito dos acordos estabelecidos e metas delimitadas no CCY institui-se um quadro arquitetónico designado por “Arquitetura de Yaoundé” que concede uma visão panorâmica da logística adotada incluindo as Comunidades, os Centros de Coordenação,

⁴⁴ Referente ao direito de perseguição. “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...” Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

⁴⁵ Inter-regional Coordination Centre, “Iniciativas de segurança marítima no Golfo da Guiné”, 6.

a divisão estratégica das zonas e a indicação estratégica, de implementação de governança e conduta operacional.

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

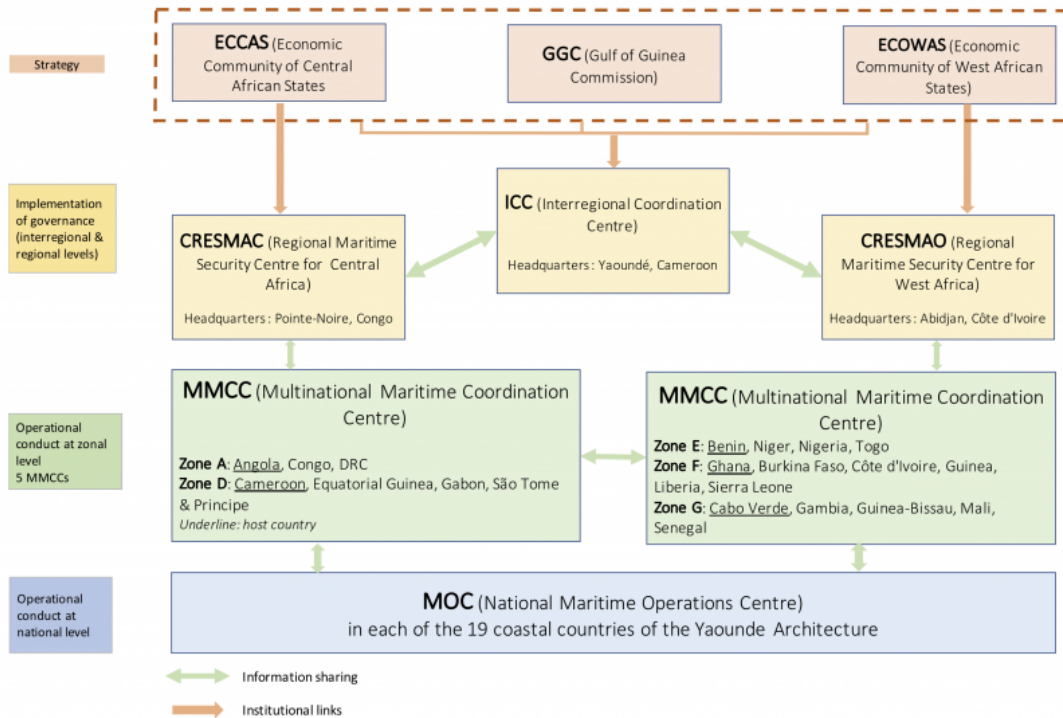


Figura 3 "Arquitetura de Yaoundé"

Fonte: Inter-regional Coordination Center (ICC)

6.6 União africana

A UA, encarregue de diversos assuntos emergentes no território africano, não tem desenvolvido muitas iniciativas para estipular normas de segurança. Todavia, com a pressão que os oceanos e águas territoriais enfrentam, nos últimos anos, a organização tem vindo a colaborar com a formulação de recomendações.

A realização do documento “Estratégia de Segurança Marítima Integrada de África”⁴⁶, “oferece um quadro amplo para a proteção e exploração sustentável do

⁴⁶ Também caracterizado como “Estratégia AIM 2050”.

Domínio Marítimo de África para a criação de riqueza”⁴⁷. Partindo do pressuposto que os estados-membros da UA têm adversidades e oportunidades marítimas comuns, este documento pretende servir de orientação para a ação indicada a adotar nos próximos anos.

Após a realização de uma Cimeira Extraordinária, a UA adotou em 2016 a Carta Africana sobre a Segurança Marítima e a Segurança e Desenvolvimento em África também designada por Carta de Lomé, que tem como objetivo salvaguardar o espaço marítimo africano das atividades criminosas que o rodeiam tal como promover uma exploração económica que seja sustentável e benéfica para o todo e não somente para algumas partes como tem acontecido.

7. Conclusões

À questão secundária, “Qual o posicionamento geopolítico e geoestratégico do GdG e que ameaças enfrenta?”, a resposta organizar-se-á em três parcelas.

A geopolítica atual do GdG é influenciada por dois grandes momentos: a influência árabe e muçulmana no século VII e a influência europeia no século XV através da Época dos Descobrimentos.

Deste modo, segundo Spykman o GdG está inserido num continente periférico, destacando-se pela sua configuração compacta, que se descreve por um grande espaço terrestre contínuo e homogéneo, todavia e paradoxalmente, a fragmentação política e socioeconómica são dois fatores integrantes e evidentes.

Neste contexto reconhece-se o conceito de “Cintura fragmentada” que, como foi abordado anteriormente, realça a existência da desagregação de uma região que é causada pela fraqueza da relação entre os seus integrantes.

⁴⁷ União Africana. “Estratégia de Segurança Marítima Integrada de África”, 7.

Apesar desta circunstância, a importância geoestratégica do GdG esteve presente desde o momento em que a região esteve sob domínio da influência europeia. Contudo, após a descoberta dos recursos minerais como o petróleo e o gás, adquiriu uma nova importância estratégica e econômica.

Atualmente é considerada uma região de interesse vital para três grandes atores internacionais que compõem o sistema multipolar: a China, a Europa e os EUA, principais zonas para as quais o petróleo do GdG é exportado.

Petróleo: movimentos inter-áreas da África Ocidental (2020)

Ranking	Principais regiões	Crude (milhões de toneladas)
1º	China	71.8
2º	Europa	65.4
3º	Estados Unidos da América	7.1

Tabela 4 "Petróleo: movimentos inter-áreas da África Ocidental (2020)"

BP, "Statistical Review of World Energy 2021", 19. (Adaptado)

Segundo a Revisão Estatística de Energia Mundial de 2021, como se pode analisar no quadro apresentado anteriormente, existe uma grande diferença nos valores da importação por parte da China e da Europa, 71.8 e 65.4 milhões de toneladas respectivamente, e dos EUA com um número consideravelmente inferior, de 7.1 milhões de toneladas.

Apesar da importância geoestratégica e da abundância dos recursos naturais, o GdG enfrenta diversas ameaças a nível marítimo e territorial.

Os desafios marítimos securitários são compostos, principalmente, pelo AMACN e a pirataria, a exploração ilegal de matérias-primas e de pesca, tal como o tráfico de drogas e de armas, que concedem aos agentes internacionais envolvidos uma panóplia de adversidades, todavia também oferece oportunidades para, através da cooperação e do

desenvolvimento e da boa governação, fortalecer a sua posição no quadro geoestratégico global.

Em termos territoriais, a instabilidade política e socioeconómica marca um clima de grande incerteza que se manifesta pela presença de fenómenos como a migração e o desemprego.

Os países costeiros do GdG parece sofrerem do “paradoxo da abundância” que realça a dicotomia presente em regiões de recursos minerais abundantes que, simultaneamente, vivem numa situação de profunda insegurança, conflito político e social, assim como a escassez de recursos económicos, originando uma lacuna ideal para a propagação do crime e atividades ilegais.

A segurança dos estados é cada vez mais encarada numa perspetiva de fenómeno global gerando uma interdependência recorrente. Tem-se procurado desenvolver mecanismos de cooperação multilateral através das instituições regionais como a CGG, a CEEAC, a CEDEAO, a UA, entre outras, que ajudem a determinar com maior precisão como deve ser partilhada a informação e quais são as linhas mestras de ações que devem ser adquiridas.

Em suma, o oceano representa um domínio muito importante para os estados costeiros do GdG enquanto fonte de riqueza, circulação de mercadorias, projeção de poder e trajetória de comunicação, sendo que as ameaças à segurança marítima devem ser diminuídas.

Capítulo II: A Pirataria Marítima

1. Perspetiva histórica

A origem do termo pirata⁴⁸ provém etimologicamente da palavra grega «peirates», significando “o que ataca”, mas cedo se associou a sua ação ao ataque e roubo de navios. Na designação do latim clássico e medieval, “pirate”, significava, desde então, “marinheiro, corsário, ladrão do mar”.

Na Idade Média, o termo adquiriu praticamente o significado atual indicando aquele que era um ladrão do mar (saqueador) que, sem autoridade e pela violência, apreende ou interfere no navio ou propriedade de outro no mar.

A única diferença substantiva em relação ao significado de hoje é que, como já anteriormente referido, após a aprovação da Lei do Mar, para uma ação ser considerada de pirataria deve ser conduzida no mar alto, ou seja, fora das águas territoriais em que a mesma ação é considerada de AMACN.

De facto, o aumento precoce da circulação marítima e o consequente transporte de bens valiosos no Mediterrâneo, por parte dos antigos mercadores, criou oportunidades acrescidas para as ações de roubo no mar, ou seja, para a pirataria. Por isso é natural que este conceito tenha surgido há muitos anos.

Outras regiões do mundo foram adotando a designação grega e latina para o mesmo ato. A pirataria foi evoluindo ao longo da história e atormentando diversas nações marítimas, sendo, de facto, um fenómeno que se desenvolveu ao longo da história da humanidade em diferentes regiões marítimas, sempre que a oportunidade se proporcionou, e nunca totalmente suprimido até à atualidade.

⁴⁸ Pirate, “OnLine Etymology Dictionary”.

No decorrer da época medieval, a pirataria teve efeitos significativos, sendo caracterizada pela apropriação de navios e mercadorias, termo utilizado regularmente para descrever o “corsário não autorizado”⁴⁹.

A análise literária neste período permite denotar a relevância que o fenômeno assumiu, levando à incorporação de novos princípios na caracterização pirataria, considerada «hostes humanis generis», do latim “inimiga de toda a humanidade”⁵⁰.

As personalidades jurídicas dos séculos XVI e XVII como Hugo Grotius (1583-1645), Alberto Gentili (1582-1608) e John Selden (1584-1654)⁵¹ inspiraram-se nos textos clássicos para validar as suas convicções e argumentações relativamente ao direito internacional marítimo.

Grotius assimilou a ação de pirataria ao grupo de trapaceiros que atuavam tanto em mar como em terra. Gentili, com a mesma visão, também discutiu a pirataria enquanto criminalidade em terra, ação que, posteriormente, associou esta atividade a crime para a lei municipal inglesa.

Outros elementos históricos foram sendo introduzidos neste fenômeno. Alguns atos de violência, cometidos em alto mar, não decorriam da simples tentativa de roubo, mas eram conduzidos a mando ou com a autorização dos governos para atingir objetivos políticos ou estratégicos. Esses atos foram designados de ações de “corsário” e não eram automaticamente considerados como de pirataria.

De acordo com o direito internacional, o navio corsário é definido como “uma embarcação armada privada de propriedade privada e dirigida por pessoas privadas, mas operando coberto de uma comissão estatal”⁵² sancionada pelos soberanos.

⁴⁹ Hassan and Hassan, “Origin, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis”, 2.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² *Ibidem*.

A ação dos corsários tinha como objetivo exercer uma manifestação de poder através de meios navais de ocasião sem envolver as forças armadas tradicionais, uma atividade muito recorrente até ao século XIX, que cessou legalmente com a Declaração de Paris (1856)⁵³ alinhada com o respeito pelo Direito Marítimo.

Enquanto no início deste fenómeno os piratas eram apenas considerados como grupos criminosos comuns, posteriormente, foram caracterizados como criminosos relevantes, que cometiam crimes contra toda a humanidade visto que a sua ação, não tinha nenhum alvo em específico e era cometido em território marítimo considerado posse comum da humanidade.

A contribuição do pensamento de Grotius e Gentili foi muito importante para o reconhecimento da pirataria como atividade criminosa e originou importantes repercussões jurídicas, como a aplicação de leis penais sobre os oceanos e justificava a utilização da força contra os piratas de modo a salvaguardar interesses comerciais.

2. Evolução histórica

Apesar da pirataria ser um fenómeno em ascensão na época contemporânea, é importante considerar que esta não surgiu recentemente e considera-se primordial abordar os seus precedentes históricos, de modo a compreender a sua evolução e mudanças durante diversas épocas históricas.

2.1 Pirataria na época ancestral

⁵³ “Muito embora algumas potências navais, como os Estados Unidos e a Espanha, não houvessem ratificado a Declaração, a abolição acabou por criar raízes e ser generalizadamente aceite.” Guedes, “A Guerra Naval e o Direito”, 81.

A origem da pirataria remete-nos para inúmeros séculos atrás na história da humanidade e desenvolveu-se em diversas conjunturas, regiões e reinados desde a Antiguidade.

Ataques piratas na Mesopotâmia (região localizada no Médio Oriente, no atual Iraque), foram registados por volta de 200 a.C, num documento em escrita cuneiforme⁵⁴.

Tendo em consideração a descrição do historiador grego Tucídides (460-400), o rei Minos que liderava Creta, foi o primeiro soberano a constituir uma esquadra naval para combater a pirataria, tendo conseguido no início do século XIV a.C alcançar praticamente a sua extinção na região do Mediterrâneo Oriental.

No decurso do reinado da rainha Ilíria Teuta (231-228 a.C) os navios de mercadores romanos, foram sujeitos a frequentes ataques de pirataria no Mar Adriático (parte do Mar Mediterrâneo).

Pela descrição de Políbio, historiador grego, a rainha permitiu que os seus súbitos, com a utilização dos meios navais disponíveis depredassem todos os navios comerciais com quem se encontrassem, tendo os comandantes em posse um documento jurisdicional que lhes concedida autoridade para afrontar outros navios.

Esta conjuntura originou uma grande revolta por parte de mercantes italianos que eram constantemente atacados e, posteriormente, levou a declaração de guerra à Ilíria.

Durante o período de guerra a pirataria diminuiu, mas regressou posteriormente com as conhecidas Guerras Púnicas (264 - 146 a.C) entre a República Romana e os impérios cartagineses. Neste cenário, a pirataria aumentou substancialmente e os ataques ao império romano eram muito comuns como se verificou no porto de Roma em 68 a.C

⁵⁴ Reconhecida como um dos sistemas mais antigos de redação.

levando à suspensão da atividade comercial com o Mediterrâneo Oriental, o que provocou uma carência de cereais na cidade.

Devido à reação Romana, a pirataria no Mar Mediterrâneo diminuiu bastante em relação aos ataques que decorriam com grande frequência, mas esta estabilidade apenas durou até à queda do Império Romano do Ocidente.

2.2 Pirataria após a queda do Império Romano do Ocidente

A pirataria continuou a ser praticada após a queda de Roma. No século III d.C os apelidados “piratas góticos” atuaram frequentemente na costa do Mar Negro, como também aconteceu nas costas leste e sul da Grã-Bretanha com os ataques dos piratas teutónicos que provinham de tribos anglo-saxónicas, e por fim os piratas vikings que dos séculos IX ao XII intimidaram a região com ataques recorrentes.

Além disso, é importante considerar que no Oceano Pacífico, se desenvolveram igualmente ações de pirataria, sendo descrita a ação dos piratas no Mar da China Meridional, nomeadamente, com o término da Dinastia Han d.C.

2.3 Pirataria na região do Báltico e no Mar do Norte

No século XII as comunidades mercantis alemãs viram-se obrigadas a fundar coligações de defesa contra as atividades predatórias dos piratas. Em 1241, foi assinado um tratado de proteção mútua entre Lubeck e Hamburgo, que estiveram na origem da Liga Hanseática.

No seu ápice (século XIV), a Liga dispôs da colaboração com mais de noventa cidades, “deste Vestfália até às cidades bálticas, passando pelo Rus de Kiev e Novgorod, além de estabelecer relações comerciais com reinos escandinavos, com Inglaterra, os

Países Baixos, a França...”⁵⁵.Nessa altura, a liga controlava o comércio marítimo numa grande extensão que se desenvolvia entre o Mar do Norte e o Mar Báltico.

Esta aliança procedeu à promulgação de diversos regulamentos e decretos de interesse geral no combate à pirataria, nomeadamente o que referia que: “cada cidade deve, na medida do possível manter o mar livre de piratas, para que os mercadores possam livremente realizar os seus negócios no mar”⁵⁶.

A Liga Hanseática conseguiu, assim, melhorar significativamente a proteção marítima e comercial no Norte da Europa, mesmo representando apenas a ação coordenada de um grupo e não a de uma entidade autenticamente soberana. Posteriormente, a Liga aprovou outro decreto, que afirmava o seguinte: “se piratas aparecerem no mar, todas as cidades devem contribuir com a sua parte para o trabalho de destruí-los”⁵⁷.

Em suma, a união permaneceu ativa por longos anos, mas começou a entrar em decadência pela crise económica que prejudicou a Europa, e o seu declínio ocorreu no século XVII devido ao crescimento e competição de vários estados-nação.

2.4 Pirataria na Costa Norte de África

A costa do Norte de África, também conhecida como *Barbary Coast*, referente às regiões costeiras de Marrocos, Argélia, Tunísia e Líbia, foi durante séculos uma região sujeita à pirataria, que se intensificou com os conflitos entre cristãos e muçulmanos.

Inicialmente, os piratas procederam ao ataque de embarcações e comunidades costeiras, sobretudo espanholas, contudo ao longo dos anos os alvos estenderam-se a qualquer embarcação comercial provinda do Ocidente não obstante a nacionalidade.

⁵⁵ CLIO: HISTÓRIA E LITERATURA, “Liga Hanseática”.

⁵⁶ Hassan and Hassan, “Origin, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis”, 6.

⁵⁷ *Ibidem*.

A resiliência dos piratas foi crescendo devido ao suporte e à proteção do Império Otomano, mas rapidamente se tornou frágil após o decréscimo da influência otomana e da batalha naval de Lepanto em 1571.

Os piratas berberes, depois de perderem o apoio do império otomano tornaram-se cada vez mais agressivos não se limitando apenas ao roubo de carga que os navios continham, mas também se aproveitaram dos recursos capturados: nomeadamente os marinheiros, que utilizaram como escravos. Esta forma cruel de pirataria continuou a desenvolver-se durante três séculos, provocando um grande número de europeus atacados desde o século XVI até ao século XIX.

Nesta circunstância foi necessário a negociação de vários tratados de paz. A Inglaterra assinou tratados com Argel, Túnis e Trípoli em 1662, atendendo às exigências berberes para que a ameaça fosse atenuada. Posteriormente, no início do século XIX, os EUA decidiram tomar iniciativa para enfrentar as piratas berberes visto que as negociações vinham gradualmente a perder o seu efeito apaziguador.

A Primeira Guerra Berberesca (1801-1805) originou uma pequena melhoria, que ficou consagrada após a Segunda Guerra Berberesca (1815), da qual resultou com a redução da pirataria em 1830.

2.5 Pirataria no Oceano Atlântico

O Tratado de Tordesilhas (1494), que segmentava o Oceano Atlântico em duas partes, atribuindo à Espanha o lado Ocidental da linha e a Portugal o domínio do lado Oriental, abriu caminho ao uso recorrente dos corsários para combater a influência de Portugal e Espanha.

A ascendência marítima ibérica provocou contestações em nações marítimas europeias, como por exemplo em França, Inglaterra e na Dinamarca que consideraram ter

ficado com a sua liberdade de navegação limitada, por, entre muitas razões, não lhes ser permitido atracarem os seus navios no Caribe ou na região do Oceano Índico.

Deste modo, devido a estas limitações, os países reagiram nomeadamente com a aposta na prática da pirataria marítima, autorizada pelo estado, de modo a enfraquecer o poder marítimo português e espanhol.

2.6 Pirataria no Mar Vermelho

A pirataria no Mar Vermelho foi impulsionada pelo sistema colonial mercantil inglês.

No século XVII foram aprovados diversos documentos institucionais, em 1651, 1660, 1663, 1673 e 1696, designados de “Atos de Navegação”, de modo a regular o comércio do império inglês. Todavia esses condicionamentos à navegação provocavam um impacto significativo a terceiros, nomeadamente aos colonos americanos.

O normativo inglês requeria que todo o comércio devia ser realizado por via de navios ingleses, e que os bens considerados de maior valor como o tabaco, o arroz e o açúcar deveriam ser encaminhados para Inglaterra para serem taxados, e só depois reexportados. Em consequência, o preço dos bens tornou-se muito elevado.

Nesta conjuntura, os piratas de Madagáscar, caracterizados como homens do mar vermelho, começaram por roubar os bens e, posteriormente, vender aos colonos a um preço mais acessível e justo, o que acabou por desenvolver uma dependência por esta forma de comércio.

Ao longo do tempo a força política contra a pirataria foi adquirindo cada vez mais destaque até ao momento em que através do *Piracy Act*, aprovado durante o reinado do rei Guilherme III, a pirataria ilegal era condenada como a pena de morte e levou, posteriormente, à execução pública de inúmeros piratas.

2.7 Pirataria na Ásia

Relativamente ao contexto asiático, a pirataria surgiu na época da Dinastia Ming (1368-1644) devido à implementação da política de “proibição do mar”⁵⁸, adotada pelos organismos competentes que eliminou o comércio entre as nações ultramarinas e a China.

A limitação do comércio, fonte de rendimento para inúmeros cidadãos que dependiam da atividade com a Europa desencadeou a corrida à pirataria que apenas terminou na Dinastia Qing (1616-1911), que derrubou a antiga governação.

O comércio marítimo recomeçou com a implementação de medidas para evitar a pirataria, através os decretos imperiais que impuseram às autoridades o dever de queimar todos os barcos envolvidos na atividade dos piratas e proibir a compra de navios forasteiros. Contudo, a pirataria continuou a vigorar nesta região e só foi substancialmente reduzida em 1810, quando o governo decidiu oferecer aos piratas generosas recompensas pela sua rendição.

2.8 Era de Ouro da Pirataria

A “Era de Ouro da Pirataria (1690-1730), apesar de se suceder em simultâneo com outros casos de pirataria a nível global, teve uma expressão significativa na região do Caribe, na costa leste da América, no Atlântico Leste e no Oceano Índico, abrangendo elementos de nacionalidade britânica ou americana na maior parte das vezes, mas não envolvendo outras nacionalidades como holandeses e franceses.

Nesta conjuntura, o ataque era normalmente realizado pela identificação de navios carregados de mercadorias quando se encontravam em fase de trânsito lento em espaços

⁵⁸ “Sea ban” em inglês.

estreitos ou perto de águas costeiras, para que o navio pirata pudesse sugerir inesperadamente.

Os piratas tinham em sua posse uma grande variedade de armamento para utilizar, desde machados, pistolas, mosquetes, granadas e canhões, sendo que os últimos referidos não eram muito utilizados pois poderiam danificar mercadoria importante.

3. Pirataria moderna

A pirataria nunca foi extinta por completo dos mares internacionais, contudo o século XX iniciou-se sem muitas atividades e ataques piratas. Identificava-se apenas alguma agitação nos mares do sul da China que suscitava a vigilância por parte dos EUA e do Reino Unido.

Após o término da II Guerra Mundial, o comércio marítimo voltou a adquirir uma certa relevância sendo a atividade naval influenciada pela construção de navios com maior tonelagem, que em contrapartida à convencionalidade, navegavam com um menor número de tripulação devido ao maior automatismo, ao melhor serviço em portos equipados com sistemas de carga e descarga, cada vez mais eficazes e, em passos sucessivos, à contentorização da carga o que simplificava todas as ações.

O regresso ao movimento marítimo e proliferação de meios navais, conjugado com a competitividade entre regiões e a indigência presente em certas áreas e à disponibilidade de armamento levou ao aumento de conflitos que contribuíram para o regresso e reincidência da pirataria.

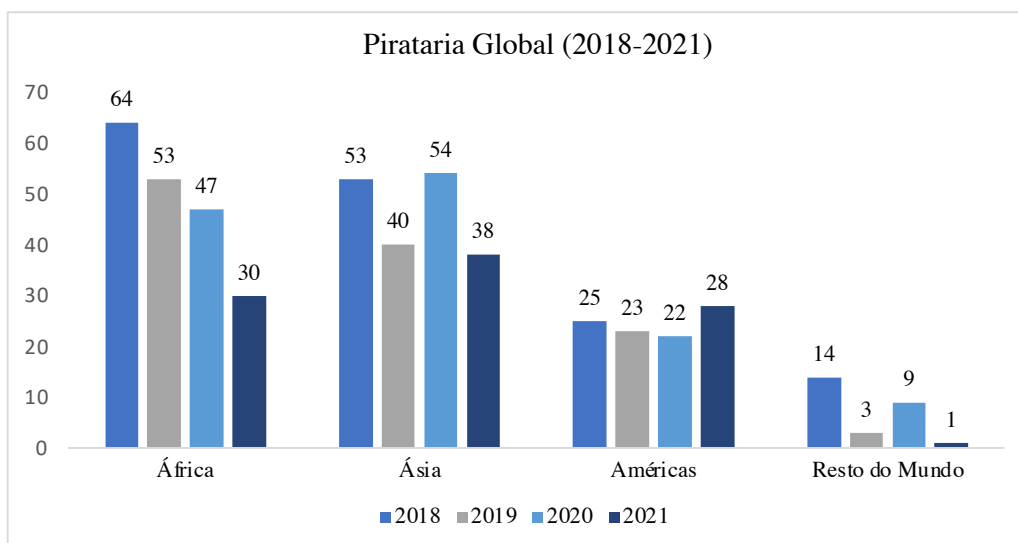


Gráfico 2 "Pirataria Global"

Fonte: ICC International Maritime Bureau, "Piracy and Armed Robbery Against Ships", 6. (Adaptado)

Como é possível analisar pelo gráfico representado, atualmente, a pirataria tem maior incidência nas zonas de África e da Ásia, sendo que as Américas e a variante do Resto do Mundo apresentam números muito menores em termos comparativos. É importante realçar, que durante o ano de 2018 e 2019 a região africana apresentou os maiores números, sendo considerada a região de *hotspot* marítimo.

3.1 Contextualização da definição

Como foi analisado anteriormente, apesar da pirataria marítima existir desde há muito tempo, a comunidade internacional teve certas dificuldades para conseguir adotar uma norma universal para caracterizar o problema.

Martim M Murphy, investigador de renome sobre a pirataria, definiu a mesma como a “depredação ilegal no mar envolvendo o uso ou ameaça da violência, mas não necessariamente, envolvendo roubo”⁵⁹.

Já no caso do jurista britânico C.S. Kenny apresenta pirataria como “qualquer violência armada no mar que não seja um ato legal guerra”⁶⁰.

Um terceiro contributo: Dana Dillion, analista de políticas para o Sudoeste Asiático, aborda a problemática de forma distinta e sugere que a pirataria seja introduzida na categoria de “ações contra navios em andamento e fora da proteção das autoridades portuárias em águas territoriais, estreitos e alto mar”⁶¹.

O consenso que há pela definição de pirataria, pode resumir-se à sua permanência e impacto sendo considerada geralmente uma ameaça universal. O desacordo na sua definição, em termos de jurisdição nacional, que se verifica até hoje, tem o efeito prático de prejudicar a elaboração das normas coletivas de combate ao problema.

3.1.1 Definições nacionais e contemporâneas

Não havendo uma definição universal e uniforme de pirataria na legislação nacional dos inúmeros estados soberanos existentes, isto significa que nem todas as nações têm em vigor leis semelhantes ou compatíveis contra a pirataria.

As nações elaboram as suas definições de acordo com as suas convicções e ideologias, o que resulta numa panóplia de leis, que podem conter a mesma intenção, mas são constituídas e interpretadas de maneira diferente.

⁵⁹ Hassan and Hassan, “Origin, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis”, 2.

⁶⁰ *Ibidem*.

⁶¹ *Ibidem*.

O primeiro organismo público moderno criado para julgar a pirataria como um ato criminoso, surgiu através da Constituição dos EUA (1787) que atribuiu ao Congresso o poder institucional para caracterizar as ações de pirataria como crimes cometidos em alto mar.

O Congresso decretou a primeira lei antipirataria em 1790 que considerava as atividades de roubo e assassinato cometido em domínio marítimo como “pirataria punível com a morte”⁶².

Tendo em consideração o documento “Código dos Estados Unidos da América”, o título 18 “Crimes e Procedimento Criminal”, a secção 1651 “Pirataria sob o direito das nações” refere que “quem, em alto mar, cometer o crime de pirataria conforme definido pelo direito das nações e depois é trazido ou encontrado nos EUA, será preso por toda a vida”⁶³.

A lei inglesa identifica a “pirataria pela lei de todas as nações” ou “pirataria *jure gentium*”⁶⁴ enquanto um crime de direito comum.

De acordo ao documento institucional *Merchant Shipping and Maritime Security Act* (1997), a secção 26 “Pirataria” refere que um pirata pode ser julgado em tribunais ingleses se este crime for criminalizado pela jurisdição – a secção afirma que:

“Para evitar dúvidas, declara-se que para efeitos de qualquer processo perante um tribunal do Reino Unido relativo a pirataria, as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982) que são estabelecidas no anexo 5 devem ser tratadas como fazendo parte do direito das gentes.”⁶⁵

⁶² *Ibidem*, p. 3.

⁶³ Traduzido do inglês “Whoever, on the high seas, commits the crime of piracy as defined by the law of nations, and is afterwards brought into or found in the United States, shall be imprisoned for life” Code of the United States of America, “Chapter 81 – Piracy and Privateering”, 406.

⁶⁴ Hassan and Hassan, “Origin, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis”, 3.

⁶⁵ “Merchant Shipping and maritime Security Act 1997”, 23.

Relativamente ao espaço geográfico de ação, a secção prevê a seguinte disposição:

“Para efeitos dessas disposições o alto mar deve (em conformidade com o n.º 2 do artigo 58º dessa mesma Convenção) incluir todas as águas além do mar do Reino Unido ou de qualquer estado.”⁶⁶

Na Austrália, o parlamento autenticou a sua legislação com base em convenções internacionais que abordam a pirataria: a CNUDM e a Convenção para a Supressão de Atos ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA).

A lei internacional no quadro da CNUDM implementada em 1992 teve como sustentação as emendas feitas à Lei de Crimes (1914), que consideravam a pirataria como:

“Um ato de violência, detenção ou depredação cometido para fins particulares pela tripulação ou passageiros de um navio ou aeronave particular e dirigido:

- (a) se o ato for praticado em alto mar ou no mar costeiro da Austrália contra outro navio ou aeronave ou contra pessoas ou bens a bordo de outro navio ou aeronave; ou
- (b) se o ato for praticado em um local fora da jurisdição de qualquer país – contra um navio, aeronave, pessoas ou bens.”⁶⁷

Na zona do Sudoeste Asiático, apesar de significativamente afetada pela pirataria, adotam-se diferentes perceções e definições do crime e diversas leis de combate à pirataria.

O Japão, que convive há anos com a problemática da pirataria, define a mesma com base no documento institucional *Act on the Punishment of and Measures against Acts of Piracy 2009*:

“O termo «atos de pirataria» utilizado nesta lei, significa os atos que se enquadram em qualquer um dos seguintes itens cometidos para fins privados em alto mar (incluindo a zona económica exclusiva ZEE prescrito na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar) ou mar

⁶⁶ Hassan and Hassan, “Origin, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis”, 3.

⁶⁷ *Ibidem*.

territorial bem como águas internas do Japão pela tripulação ou passageiros de um navio (exceto para navios de guerra e outros navios de governo):

- i) Apreender outro navio em navegação ou assumir o controle da operação;
- ii) Roubar itens a bordo de outro navio em navegação
- iii) Sequestrar uma pessoa a bordo de outro navio ...
- iv) (entre outros).⁶⁸

No caso da Malásia, país que está igualmente vulnerável à pirataria, define-se a mesma enquanto “um ato cometido por qualquer pessoa em alto mar onde o crime é pirataria do direito das Nações”⁶⁹. Levando a interpretação do conceito a uma dimensão mais abrangente e integral.

No caso das Filipinas considera-se a seguinte definição com base no documento legal *Anti-piracy and Anti-Highway Robbery Law* (1974):

“Pirataria. Qualquer ataque ou apreensão de qualquer embarcação, ou a retirada total ou parcial da sua carga, equipamentos ou pertences pessoais de seu complemento ou de passageiros, independentemente do seu valor, por meios de violência ou intimidação de pessoas, cometidas por qualquer pessoa, incluindo um passageiro ou membro do complemento do referido navio, em águas filipinas, será considerado pirataria.”⁷⁰

Em suma, as diferentes definições de pirataria apresentadas têm um elo de conexão entre as mesmas que se designa pelo fator do crime, referindo-se ao ato de violência ou ação criminosa, através do ataque ou apreensão de qualquer embarcação; todavia é notável as dissemelhanças em termos de vocabulário para definir a pirataria de acordo às leis domésticas, mas a principal diferença identifica-se através da definição geográfica envolvida.

⁶⁸ Law on Punishment of and Measures against Acts of Piracy, Article 2.

⁶⁹ Hassan and Hassan, “Origin, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis”, 3.

⁷⁰ “Anti-piracy and Anti-Highway Robbery Law of 1974”, Section 2.d).

Atendendo aos exemplos referidos anteriormente, consegue-se espelhar todas as hipóteses geográficas consideradas para definir a pirataria.

Países como os EUA, o Reino Unido, e a Malásia delimitam a área de ação apenas ao alto mar, pelo contrário, as Filipinas consideram um ato de pirataria apenas se esta ação for praticada em águas territoriais.

A Austrália, porém, é um país que apresenta constituir um meio termo perante estas duas definições divergentes e considera a pirataria como um ataque que ocorra tanto em águas nacionais como internacionais.

Com base nestes casos, que representam apenas uma amostragem, é possível concluir que há uma grande variação no que concerne à aplicabilidade do direito internacional.

Existem diversos países que se referem às leis das nações para definir a pirataria, mas apoiam-se em documentos institucionais universais para a sua fundamentação, apesar de se basearem no direito interno para considerarem a pirataria como delito. Contudo, existem outros países que não se referem ao direito internacional, deixando uma lacuna na definição uniforme de pirataria que difere nas leis domésticas de várias nações marítimas.

3.1.2 Definições internacionais e contemporâneas

3.1.2.1 International Maritime Bureau (IMB)

O International Maritime Bureau (IMB), órgão da Câmara do Comércio Internacional (CCI), define a pirataria como “o ato de embarcar em qualquer embarcação

com intenção de cometer furto ou qualquer outro crime, e com intenção ou capacidade de usar a força para promover esse ato”⁷¹.

Esta definição é utilizada recorrentemente em termos literários, como também reconhecida pela indústria naval. Todavia, como não define o espaço geográfico, não é reconhecida pelo Direito Internacional, que legisla apenas em incidentes que ocorrem fora da zona marítima nacional de um estado.

3.1.2.2 Organização Marítima Internacional (OMI)

A definição legal e jurídica da pirataria em termos universais está representada em dois documentos institucionais: no artigo nº15 Convenção de Genebra de 1958 sobre o Direito do Mar e no artigo 101º da CNUDM.

A CNUDM é reconhecida pelo direito internacional público e sobretudo pela Organização Marítima Internacional (OMI) agência especializada e responsável pela regulamentação do transporte marítimo da Organização das Nações Unidas (ONU), mas a sua definição é significativamente restrita em comparação com a definição do IMB.

A pirataria é definida pela CNUDM da seguinte forma:

“Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) Qualquer ato ilícito de violência ou de detenção ou de qualquer 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 aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado;

⁷¹ Avant Garde Maritime Services. “Piracy”.

- b) Qualquer ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que deem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;
- c) Qualquer ação que tenha por fim incitar ou ajudar internacionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).”⁷²

3.1.2.2.1 Zonas marítimas da CNUDM

Contrariamente à liberdade geográfica que o IMB atribui aos crimes de pirataria, a CNUDM delimita a sua localização geográfica, atribuindo diferentes designações a ataques ocorridos em águas territoriais e em alto mar. Desta forma, e através da seguinte figura podemos identificar que há uma diferença local entre AMACN e pirataria.

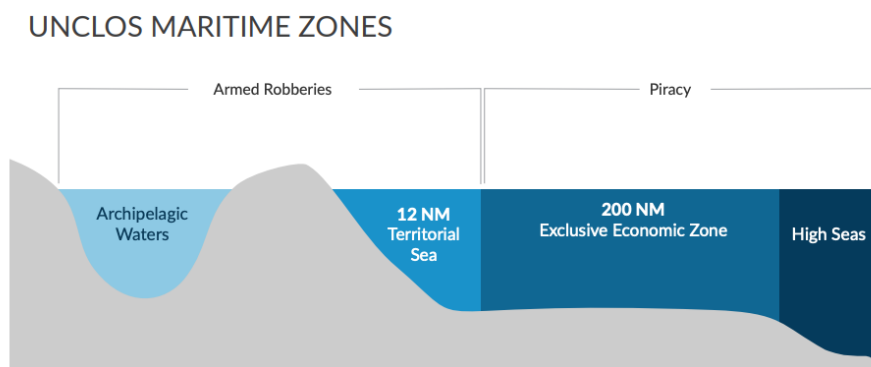


Figura 4 “Zonas Marítimas da CNUDM”

Fonte: One earth Future and Stable Seas, “Near-Term Mitigation of Piracy in the Gulf of Guinea”, 2.

Considerando a lei internacional, a prática da pirataria é considerada um ato de violência ou apreensão de um navio e/ou os seus recursos, perpetrado em alto mar contra um navio que se encontre fora da jurisdição do estado a 12 milhas náuticas da sua costa.

A prática de AMACN é definida por atos de violência contra navios, mas quando estas ocorrem em águas territoriais. De acordo com a resolução A.1025 (26) do Código

⁷² Hassan and Hassan, “Origin, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis”, 4.

de Conduta para a Investigação dos Crimes de Pirataria e Roubo à Mão Armada contra Navios da OMI, o AMACN abrange qualquer um dos seguintes atos:

1. “Qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça do mesmo, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de tal navio, dentro das águas internas de um Estado, águas arquipelágicas e mar territorial;
2. Qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito acima.”⁷³

Por águas territoriais, entende-se segundo o artigo n.º 3 da CNUDM “Largura do mar territorial” da Parte II “Mar territorial de zona contínua” que define o seguinte:

“Todo o estado tem o direito a fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente convenção.”⁷⁴

A distinção realizada entre pirataria e AMACN é importante para a forma de aplicação do direito nacional e internacional, no caso de um suspeito que é capturado e posteriormente condenado, é primordial existir uma organização e clareza jurisdicional de procedimento. Adicionalmente, só se consegue elaborar medidas eficientes tendo em consideração os parâmetros onde a legislação difere e as práticas são mais diligentes em cada caso.

Devido à situação decorrente no GdG em que os perpetrantes deste tipo de crime se deslocam e atuam quer em alto mar quer em águas territoriais e fluviais ambos os atos,

⁷³ Traduzido do inglês: “1. Any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof other than an act of piracy, committed for a private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic and territorial sea; 2. Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above” IMO, “Resolution A.1025 (26) ANNEX.2.

⁷⁴ Organização das Nações Unidas, “Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar”.

pirataria e AMACN, serão valorizados no mesmo pé de igualdade, para que a análise a efetuar tenha em conta a realidade e não uma diferenciação por vezes apenas jurídica.

3.2 Pirataria na Somália

A temática da pirataria na região da Somália fez parte de inúmeras agendas políticas internacionais devido à grave crise da segurança marítima entre 2006 e 2014. Após a Época de Ouro da Pirataria, esta foi a primeira ocasião onde os ataques marítimos ganharam destaque a uma dimensão mundial exponencial.

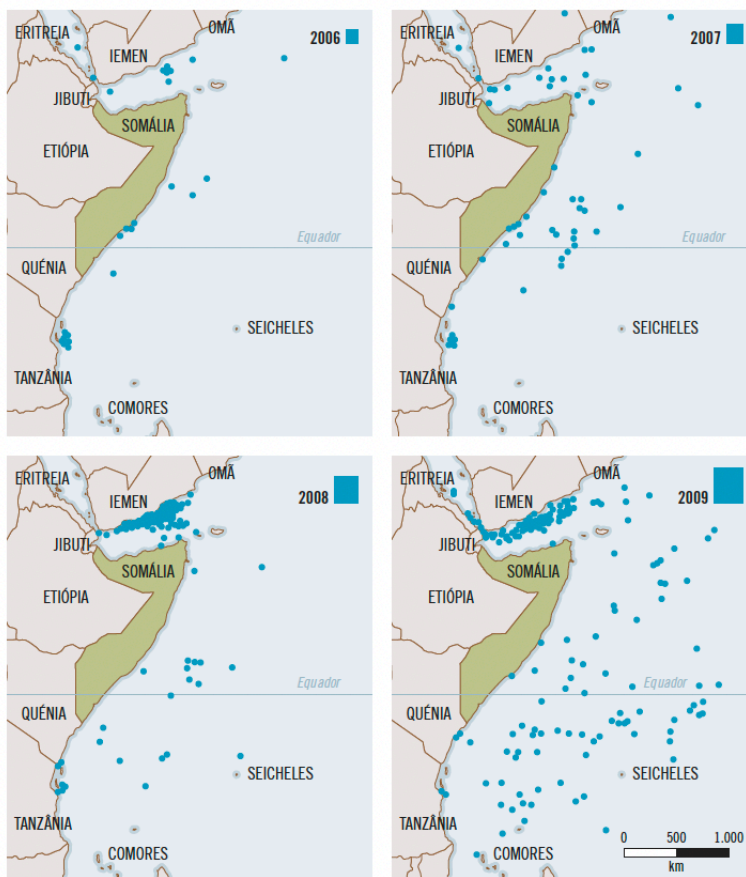
O término do governo do general Muhammad Siad Barre em 1991 conjugado com a saída da Somália da ONU em 1995, foram dois fatores cruciais para que o país esmorecesse e as suas capacidades políticas, militares, económicas, sociais e ambientais se tornassem fracas e precárias.

Em 1995, a queda da atividade piscatória foi significativa devido à conjuntura vivida e causou o encerramento de muitas atividades que estavam associadas ao setor, o que originou a extinção de cerca de 200.000 postos de trabalho.⁷⁵ Simultaneamente a ausência de uma entidade política competente, criou uma lacuna que deu espaço a uma sobre-exploração por outros bens marítimos e a pirataria foi uma das consequências do empobrecimento e deficiente governação.

O *modus operandi* dos piratas somalis, progrediu de assaltos a embarcações para sequestro por resgate de diversas embarcações de diferentes dimensões a partir de 2010. Para além disso, inicialmente os ataques sucediam-se perto da costa litoral da Somália, mas, posteriormente, foram-se expandindo para águas internacionais para além 1.000

⁷⁵ Pedra, “A pirataria marítima na Somália”, 68.

milhas náuticas, o que constituiu uma expansão geográfica significativa da capacidade operacional dos piratas.



Mapa 9 "Evolução do número de ataques, ou tentativas, pirata entre 2006 e 2009 no Golfo do Áden"

Fonte: Pedra, "A pirataria marítima na Somália", 68.

Como se pode observar pelos mapas enunciados, entre os anos de 2006 e 2009 assistiu-se ao crescimento da atividade pirata, contando-se de ano para ano com uma maior afluência de ataques, tal como a sua expansão em termos marítimos para regiões mais afastadas da costa.

Os ataques realizados pelos piratas envolviam, deste modo, armamento mais poderoso, como é o caso do manuseamento de lança granadas e foguetes, armas automáticas, além de outros instrumentos necessários para operar em águas externas, a

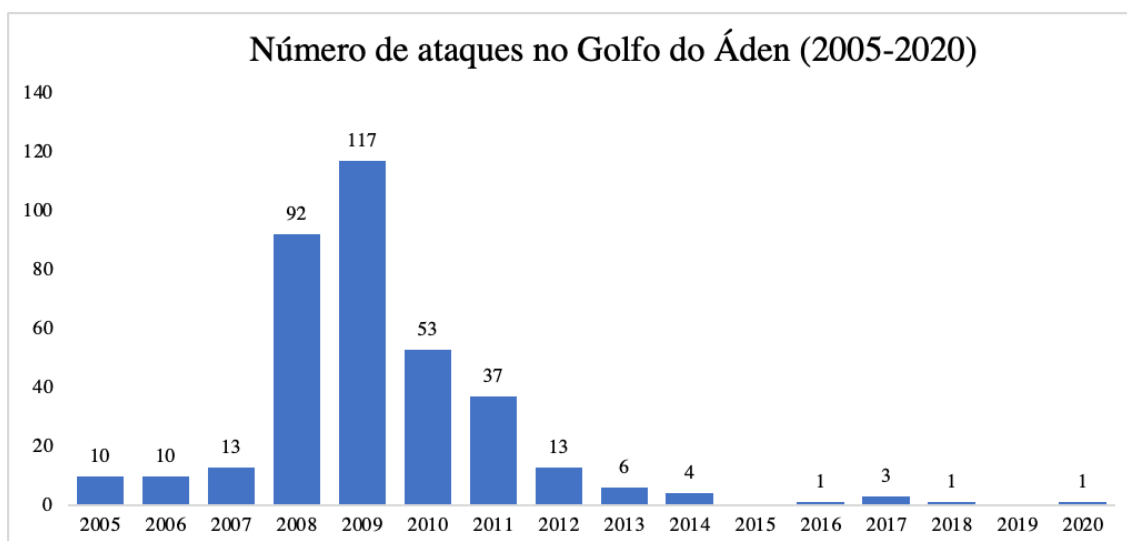
título de exemplo: telefones e sistemas de posicionamento global que funcionam por satélite, tal como navios-mãe⁷⁶ para auxiliar a operação.

A conjuntura do estado fragilizado da Somália não conseguiu manter autoridade relativamente aos recursos marinhos piscícolas ou de jazidas minerais e de hidrocarbonetos, que ficaram entregues às elites e empresas internacionais, originando um clima de grande revolta social.

Para além disso, a precariedade manteve-se visto que a sobre-exploração dos recursos representava uma via segura de rendimento para perpetuar a guerra no território.

“A pirataria na Somália é um sintoma de um problema mais vasto que se desenvolve em terra, (...) a única solução sustentável passa por uma governação efetiva, pelo estabelecimento do Estado de Direito e das Instituições de Segurança.”⁷⁷

De acordo com os relatórios anuais “Piracy and Armed Robbery Against Ships” do IMB relativamente aos anos de 2009, 2011, 2012, 2017 e 2021, foi possível representar o crescimento e decréscimo da pirataria no Golfo do Áden ao longo de 15 anos.



⁷⁶ “Navio que dá apoio a outros que estão longe de um porto de abrigo” Definição: Navio-mãe”, Infopédia.

⁷⁷ Pedra, “A pirataria marítima na Somália”, 68.

Gráfico 3 "Número de ataques no Golfo do Áden (2005-2020)"

Fonte: International Maritime Bureau. (Adaptado)

Tendo em consideração a estatística apresentada, os anos de maior atividade foram entre 2008 e 2011, sendo que depois deste ano o decréscimo foi significativo. Apesar de em 2015 e 2019 não estarem representados ataques, isto não significa que a pirataria tenha sido eliminada, note-se que se trata da abordagem de uma amostra estatística.

Uma das principais razões para o declínio da pirataria na Somália resultou na aposta da vigilância naval através de iniciativas como a “Área de Patrulha de Segurança Marítima” no Golfo do Áden e a captura dos piratas em alto mar, dissuadindo-os progressivamente a parar a sua atividade ilícita.

A cooperação multilateral, realçada significativamente através do CSNU pelo meio das resoluções n.º 1846 e 1851, foram os documentos institucionais onde ficaram consagradas as medidas de combate à pirataria na região.

3.1 Pirata moderno

A metodologia, os incentivos e a organização que os piratas assumem atualmente, são significativamente diferentes dos que eram adotados antigamente. O ato criminoso continua a ser o mesmo, todavia existem novos recursos e táticas que podem ser utilizados, o que faz diferenciar as ações atuais com os eventos do passado.

Os piratas modernos são considerados combatentes bem treinados, capazes de utilizar instrumentos da última geração tecnológica que vão desde sistemas de armas solicitados como mísseis, metralhadoras automáticas, lança-foguetes, até telefones modernos que funcionam por satélite.

Estes grupos dominam, igualmente, a utilização de sistemas a partir dos quais conseguem identificar o posicionamento de navios de grande porte e a grandes distâncias

o que permite alargar o seu alcance a áreas *offshore* e ter acesso a uma maior quantidade de carga.

Os principais métodos utilizados pelos piratas envolvem o roubo de navios no mar, sequestro de navios e de tripulações para resgate e ataques a navios atracados no porto ou em plataformas *offshore*.

A captura e sequestro dos tripulantes de grandes navios, tem sido atualmente para os piratas uma forte fonte de rendimento, visto que as empresas estão, habitualmente, mais dispostas a pagar pelo resgate, do que, a longo prazo poderem perder a tripulação e a carga que o navio contém (caso os piratas não decidam apoderar-se da mesma).

Este comportamento concede aos piratas uma grande margem de manobra para ameaçar os capturados e aumentar o valor do resgate conseguindo obter as demandas que exigem.

A pirataria atual encontra-se presente em diversas regiões marítimas, todavia há zonas onde se destaca e tem permanecido ativa por muitos anos nomeadamente no Estreito de Malaca nas águas da Malásia, Indonésia, Filipinas e Tailândia, a costa da Somália, tal como o GdG que envolveu durante uma determinada época o roubo de petróleo, com grande regularidade, principalmente na região costeira do Delta do Níger na Nigéria devido ao contexto de elevado desemprego⁷⁸ e à escassez de oportunidades de desenvolvimento económico.

4. Pirataria no Golfo da Guiné

⁷⁸ Os piratas pertencentes à militância MEND reforçam que os piratas são em grande número jovens, e que “As condições do Delta do Níger já levam as pessoas a disputar, não ter uma ocupação só incentiva mais a prática da pirataria”. Real Truth Crime – Crime Documentary, “Ross Kemp: In Search of Pirates in Nigeria”, Youtube.

O GdG representa atualmente uma região de excelência para o comércio global enquanto ponto crucial para as grandes rotas marítimas de inúmeros navios que circulam no atlântico, como afirma o comandante Portela Guedes⁷⁹.

A sua importância, deve-se, igualmente, à quantidade de jazigos de hidrocarbonetos existentes na região que levam à sua demanda por meios navais para recolha dos produtos e de distribuição pelos países vizinhos. Todavia, apesar das possibilidades que dispõe, é considerada uma das regiões marítimas mais perigosas do mundo devido à insegurança presente que se perpetua através do AMACN e da pirataria.

4.1 *Hotspot* marítimo

Embora seja possível reconhecer e identificar um esforço multilateral dos estados soberanos e organizações regionais para garantir a segurança regional, a permanência da pirataria no GdG representa um problema de preocupação global, pelo crescimento gradual dos ataques em particular na última década.

Para além de afetar o comércio e a indústria naval, a maior consequência da falta de segurança na região representa um notável entrave ao desenvolvimento e preservação regional.

Considerado em 2021 pelo *Piracy Reporting Center* como o “hotspot mundial de pirataria”, isto é, o ponto mais significativo da prática da pirataria, em comparação com outras regiões propícias à mesma ameaça (Golfo do Áden, Estreito de Singapura, Indonésia, América, entre outras), o GdG destaca-se por ser a área que apresenta o maior número de casos.

⁷⁹ Entrevista ao Comandante Portela Guedes. Anexo 1.

No gráfico seguinte, que espelha dados da CCI, do IMB, do *Centro de Direito Marítimo e Segurança de África*, do *Stable Seas*, do *Maritime Information Cooperation & Awareness Center*, tal como do ICC, é possível avaliar, com uma base de informação alargada as ocorrências verificadas ocorridas entre 2018 e 2020.

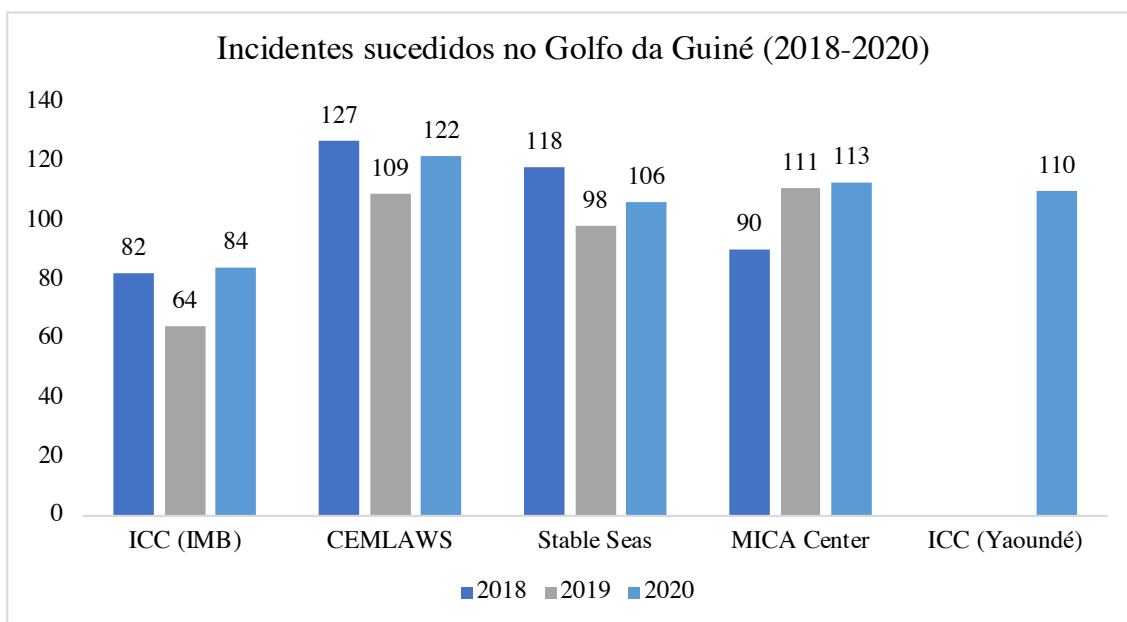


Gráfico 4 "Incidentes ocorridos no Golfo da Guiné (2018-2020)"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 14. (Adaptado)

Não obstante as diferenças numéricas entre as organizações, durante os últimos anos, os incidentes de pirataria cometidos no domínio marítimo representam números elevadíssimos e significantes.

4.2 Paradigma de ataques

De acordo ao relatório "The State of Maritime Piracy 2020: Assessing the Human Cost" realizado pelo *One Earth Future* e *Stable Seas*, os incidentes mais frequentes na

região, incluindo o AMACN, assim como a pirataria, descrevem-se por seis categorias de ações.

A primeira categoria caracteriza-se pelo sequestro de navios, o que permite que seja possível roubar a carga geralmente de petróleo e/ou pertences da tripulação, tornando a operação significativamente rentável.

Conseguida a intercessão e sequestro do navio, com o auxílio de embarcações como o navio-mãe, a embarcação é recorrentemente obrigada a navegar para outro local onde é feita a separação da carga roubada, que pode ser transferida para um navio-tanque menor ou pode ser armazenada num estabelecimento em terra e posteriormente é misturada com outros produtos refinados ou vendida no mercado negro.

A segunda categoria surge na ocasionalidade de manter a tripulação em cativo enquanto reféns, o crime de sequestro acontece nomeadamente na Ásia e na África Ocidental, onde há a intenção de sequestro. Note-se que esta ação atribuí, novamente, a ligação da pirataria marítima ao domínio terrestre, sustentando o argumento inicial desta dissertação de que a região do Delta do Níger influencia a prática da pirataria no GdG.

Os reféns são levados para campos de refugiados localizados em terra, enquanto são realizadas as negociações e podem ser mantidos em reclusão por um longo período até que o resgate seja pago, e só nesse momento conseguem ser libertados.

Esta prática foi muito utilizada pelos piratas somalis, que conduziam os seus navios sequestrados em direção ao litoral da Somália e incluíam equipas de segurança armada privada nas embarcações, tal como patrulhas locais e internacionais.

A terceira tipologia descreve-se pelo AMACN que ocorre quando os piratas na posse de armamento, procuram roubar bens presentes no navio ou pertencentes à tripulação. Esta ação tanto pode ocorrer quando os navios se encontram em deslocamento

ou quando estão atracados em algum porto, e é mais costumeira quando há um fracasso na tentativa de sequestro.

Com a mesma intenção descrita anteriormente, na quarta tipologia verifica-se o roubo, que é descrito a partir de incidentes de furto a navios e tripulações como o AMACN, mas difere no sentido em que os piratas não se encontram armados. Assim, esta ameaça acaba por ser mais reduzida para a tripulação em termos de sobrevivência por, geralmente, não pôr em causa as suas vidas.

Por último apresentam-se duas atividades em que, do ponto de vista da segurança dos navios e tripulações, a mesma é, na prática, menos afetada.

As abordagens suspeitas englobam os momentos em que um navio é objeto de encontro ou abordagem direta por outro que tem uma aparência suspeita e duvidosa. Estas ocorrências são identificadas pelo comandante, com base nas atitudes da embarcação que se aproxima ou através da identificação de armamento.

Por outro lado, também se verificam casos em que os piratas fracassam na tentativa de invasão devido às medidas de autoproteção adotadas pelas tripulações e pelas equipas de segurança a bordo, ou, ainda, devido a intervenções navais externas que garantem a segurança.

Tendo em consideração a análise do caso do GdG em termos estatísticos, o relatório “Gulf of Guinea piracy: The old, the New and the Dark Shades”, apresenta a visão global para o tipo de ataque ocorrido durante o período de 2018-2020.

Tipo de ataque: Visão geral dos incidentes de 2020

Tipologia de ataque	Jan-Aug 2018	Jan-Aug 2019	Jan-Aug 2020
Tentativa de incidentes	14	8	7
Abordagens suspeitas	4	5	14
Embarque	31	11	15
Furtos	9	11	14
Sequestro	9	17	18
Incidentes com disparos	6	9	7
Sequestro tecnológico	3	1	2
Assaltos à mão armada	10	20	4
Total	86	82	81

Tabela 5 "Tipo de ataque: Visão geral dos incidentes de 2020"

Fonte: Center for Maritime Law & Security, "Gulf of Guinea piracy: The old, the New and the Dark Shades", 2. (Adaptado)

Considerando o número total de ocorrências, identifica-se, no geral, a redução das atividades de 86 ataques em 2018, para um total de 82 em 2019, e, de seguida, para um total de 81 em 2020.

Apesar do decréscimo, há certas categorias que percorreram o sentido oposto, e com o avanço dos anos assumiram uma maior permanência. Neste caso inserem-se as seguintes categorias: abordagens suspeitas (aumentando de 4 ataques em 2018 para 14 ataques em 2020), roubos (os 9 ataques em 2018, converteram-se em 14 em 2020) e sequestros (em 2018 representaram 8 ataques, enquanto em 2020 equivaleram a 18 dos 81 ataques).

Note-se que é importante considerar que o surgimento da pandemia do *COVID-19* e os efeitos relacionados com a mesma têm potencial para influenciar a dinâmica da pirataria no ano de 2020.

Embora não exista até ao momento uma correlação certificada, do mesmo modo que a pandemia afetou diversos setores estatais como a economia, a política e a sociedade, é importante considerar a sua provável incidência na redução ataques acontecidos durante 2020.

Tendo em consideração as seis categorias descritas anteriormente, é possível identificar que estão todas representadas na tabela, à exceção da “falha no ataque/embarque” que pode ser assumida como equivalente à tentativa realização de ações, que, não foram concretizadas.

A categoria adicionada, “incidentes com disparos” acrescenta ao panorama em análise outra ação que consiste no uso de armas de uma embarcação pirata contra outra pondo em risco a vida da tripulação.

4.3 Modus operandi

Ainda que exista a diferença entre os diversos incidentes de pirataria, a forma recorrente para descrever estas ações é feita pelo uso do vocábulo “ataque”, que é propagado pelos grupos apelidados de “grupos de ação pirata”.

A práxis do ataque inclui a ação conjunta dos piratas, que por norma trabalham em parceria ficando um grupo responsável pela identificação do alvo e o outro encarregue de avançar com o ataque, que pode ser violento através da utilização de armas como instrumento de dissuasão para se apoderarem da embarcação.

As armas, e principalmente as armas de fogo, são consideradas instrumentos importantes para as atividades predatórias que decorrem no GdG.

Antes do embarque e sequestro ao navio alvo, por vezes, são disparados tiros para sinalizar a chegada e intenção dos piratas que após estarem a bordo, utilizam as armas para intimidar a tripulação, sendo referido o uso de facas, pistolas e outros objetos afiados.

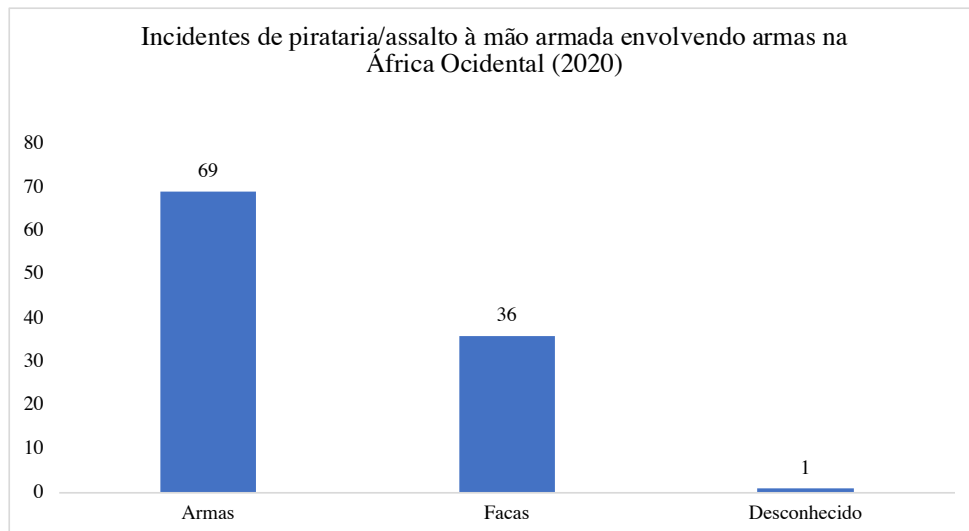


Gráfico 5 "Incidentes de pirataria/assalto à mão armada envolvendo armas na África Ocidental (2020)"

Fonte: Joubert, "The State of Maritime Piracy 2020: Assessing the Human Cost", 11. (Adaptado)

De acordo com o gráfico apresentado, constata-se que a tipologia de arma mais utilizada são as armas de fogo, seguida das facas e há uma ínfima referência a armas desconhecidas por não terem sido devidamente identificadas.

O protótipo de arma de fogo mais utilizada, é a espingarda automática AK-47 visto que é a arma mais abundante, assim como mais simples e eficaz de manusear. Todavia, desde 2019, tem-se verificado alguma proliferação de modelos e de capacidades letais, representando também um grave indicador de violência.

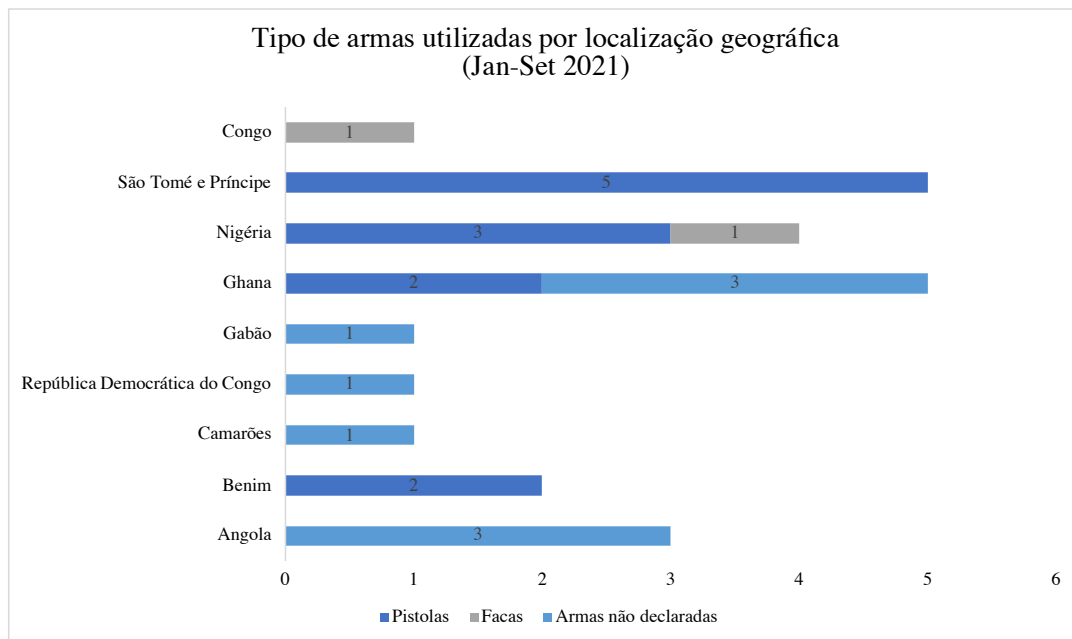


Gráfico 6 "Tipologia de armas utilizadas por localização geográfica (Janeiro-Setembro 2021)"

Fonte: ICC International Maritime Bureau, "Piracy and Armed Robbery Against Ships", 13. (Adaptado)

Relativamente às armas utilizadas por localização geográfica, entende-se que São Tomé e Príncipe, a Nigéria, o Gana e o Benim são os países onde mais se utilizam as pistolas como arma principal. Contrariamente, as facas são menos utilizadas e encontram-se apenas representadas no Congo e na Nigéria.

Note-se que em metade dos países retratados está presente a componente das "armas não declaradas", o que nos indica a existência de diversas armas das quais não se conhece a tipologia.

Se os piratas conseguirem dominar a embarcação, em geral cerca de metade dos elementos mantêm-se nos navio-mãe ou lanchas que usaram como meios de deslocação, para realizar vigilâncias e poderem garantir que conseguem agir eficientemente se surgir alguma complicação.

Nesta conjuntura, a comunicação feita por rádios ou telefones por satélite de alta qualidade permite a comunicação no mar ou para terra.

Nas embarcações que utilizam para se deslocar encontram-se presentes escadas de alumínio, de 8 a 10 metros que contêm ganchos nas extremidades, assim como botijões que possuem combustível para o reabastecimento, o que garante maior autonomia.

As operações nunca são simples, pelo contrário, a sua complexidade demonstra-se pelo cuidado que é colocado em relação à sua preparação e que envolve a análise de como são constituídas e se comportam as tripulações, isto é, que recursos têm para se defender, qual a capacidade de patrulhamento das marinhas da região, bem como se desenrola a aplicação da lei em caso de captura, sendo ainda considerado necessário analisar o estado do mar antes de navegar neste.

O ataque é um procedimento metódico e bem organizado. Relatos das tripulações que sobrevivem a estes ataques confirmam o conhecimento que os piratas têm sobre áreas fundamentais como o oceano, a tripulação e os recursos da mesma, como também o procedimento de fiscalização da região.

A análise do possível sucesso dos piratas é realizada de acordo com duas características importantes: a experiência passada e o período do dia.

Por um lado, a escolha dos locais onde se pretende atacar é feita de acordo com a análise de fatores como o sucesso de ataques anteriores; por exemplo, em 2020, ocorreram sincronicamente ataques aos cargueiros *RIO MITONG* e *DJIBLOHO* nas águas nacionais da Guiné Equatorial, sendo que no ano anterior, 2019, já se tinham realizados ataques muito bem-sucedidos na mesma região.

Por outro lado, os piratas têm a tendência a efetuar a sua atividade durante o período noturno devido à recorrente concretização bem-sucedida que ocorre nesses ataques, como se pode comprovar pelo seguinte gráfico: há uma grande diferença para o triunfo dos ataques entre os realizados durante o dia (20), e os realizados durante a noite (32).

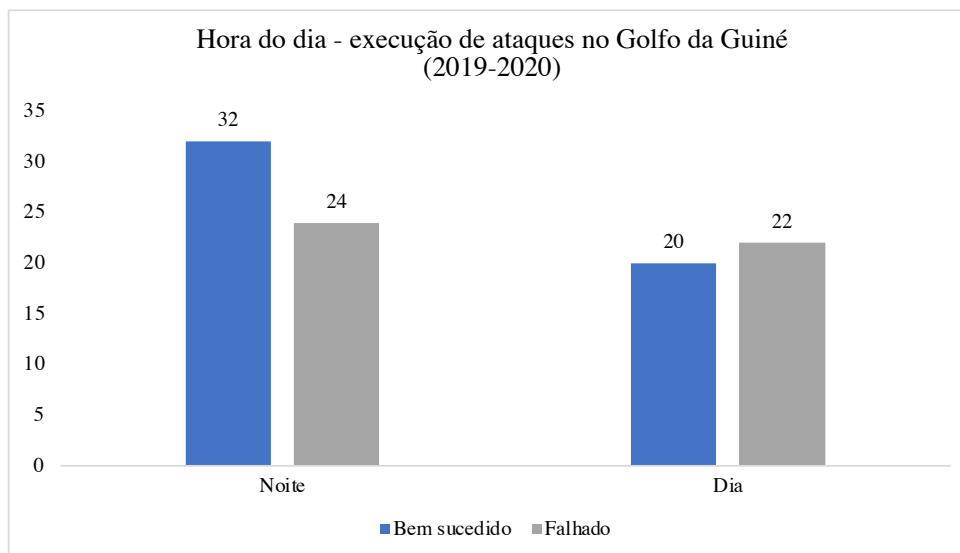


Gráfico 7 "Hora do dia - execução de ataques no Golfo da Guiné (2019-2020)"

Fonte: RiskIntelligence, "Gulf of Guinea piracy: Threat analysis and trends", 4. (Adaptado)

No período da noite torna-se mais fácil a invasão de embarcações, visto que é o momento do dia em que a tripulação está no seu período de descanso e é mais árduo identificar a aproximação dos piratas por parte da tripulação.

O conhecimento desta dinâmica por parte dos piratas deve levar a manobras mais cautelosas na circulação dos navios quer no mar, quer nos portos e fundeadouros em que os ataques ocorrem habitualmente entre a meia-noite e as quatro da manhã⁸⁰.

4.4 Zonas de Risco

A facilidade dos piratas em efetuar ataques em águas internacionais é visível pelo registo dos ataques realizados, todavia nos últimos anos tem havido uma mudança no GdG transpondo-se cada vez mais as ações para as águas nacionais.

⁸⁰ RiskIntelligence, "Gulf of Guinea piracy: Threat analysis and trends", 4.

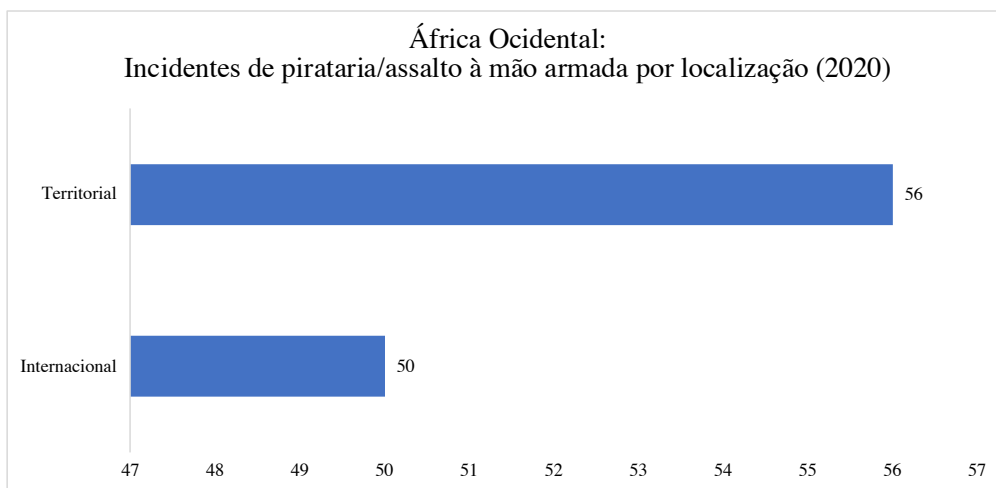


Gráfico 8 "África Ocidental: Incidentes de pirataria/assalto à mão armada por localização (2020)"

Fonte: Joubert, "The State of Maritime Piracy 2020: Assessing the Human Cost", 10. (Adaptado)

Como se pode analisar pelos dados do gráfico, no ano de 2020 os ataques em águas territoriais (56) destacaram-se substancialmente em comparação às águas internacionais (50).

Em muitos casos, os ataques desenvolveram-se em portos e ancoradouros, que passaram a tornar-se uma localização comum para os assaltos à mão armada.

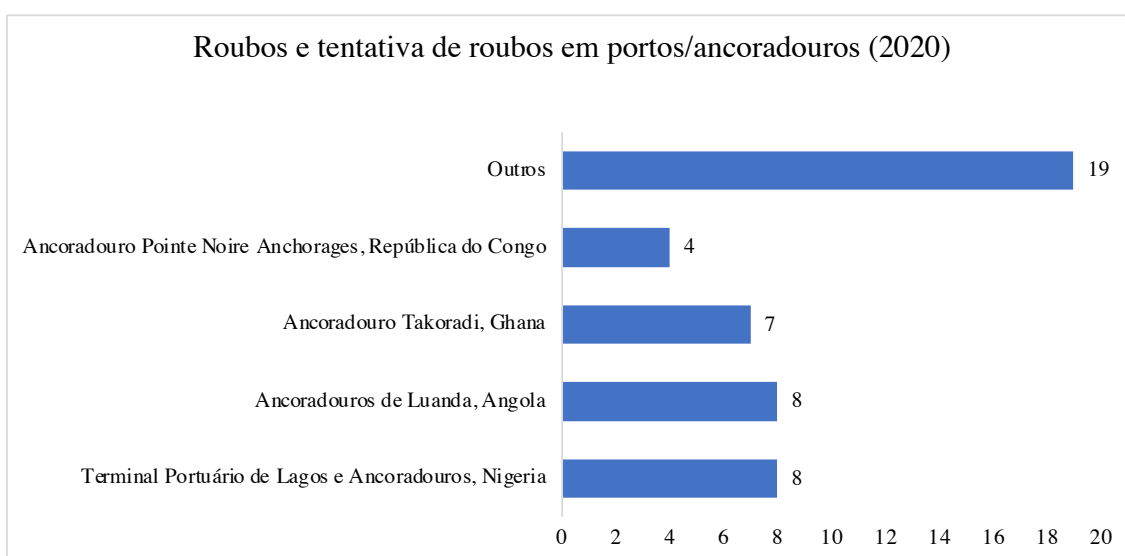


Gráfico 9 "Roubos e tentativas de roubos em portos/ancoradouros"

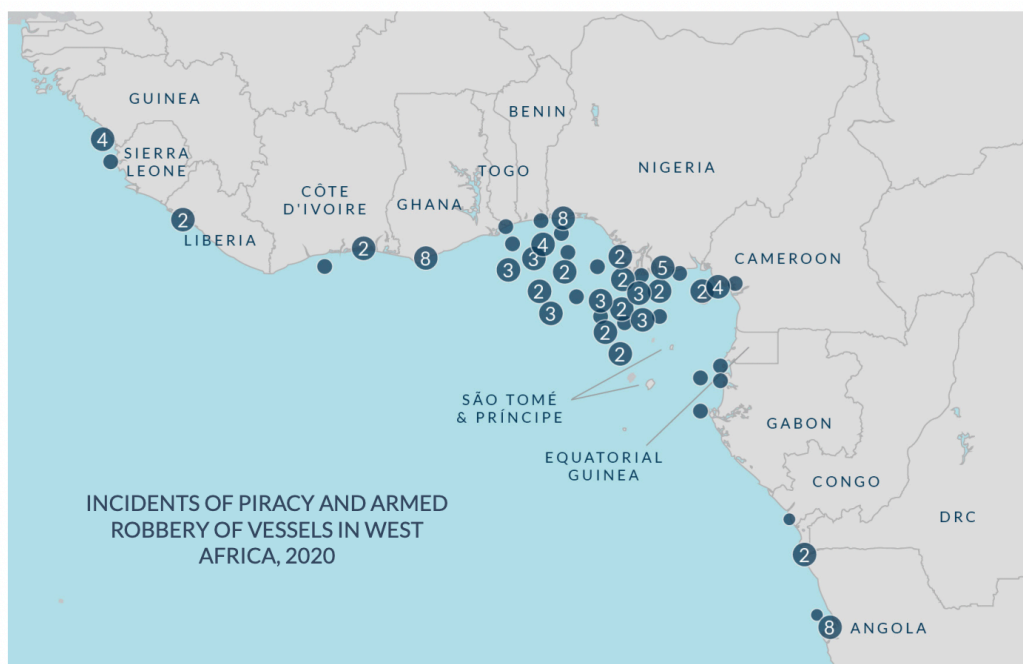
Fonte: Joubert, "The State of Maritime Piracy 2020: Assessing the Human Cost", 10. (Adaptado)

Considerando a amostra obtida, referente à África Ocidental, destacam-se a Nigéria e a Angola como as duas regiões onde ocorreram mais ataques em portos e ancoradouros, seguindo-se o Gana, e, por fim, a República do Congo.

Não obstante a identificação de outros países, é importante considerar que a variável “outros” representa o número mais elevado, simbolizando 19 ataques ocorridos sem que se possa caracterizar onde e que tipologias assumiram.

O alcance da atividade pirata com base no sequestro de navios e de tripulantes prolongou-se desde a Libéria até ao sul do Gabão, com a ocorrência de ataques muito violentos.

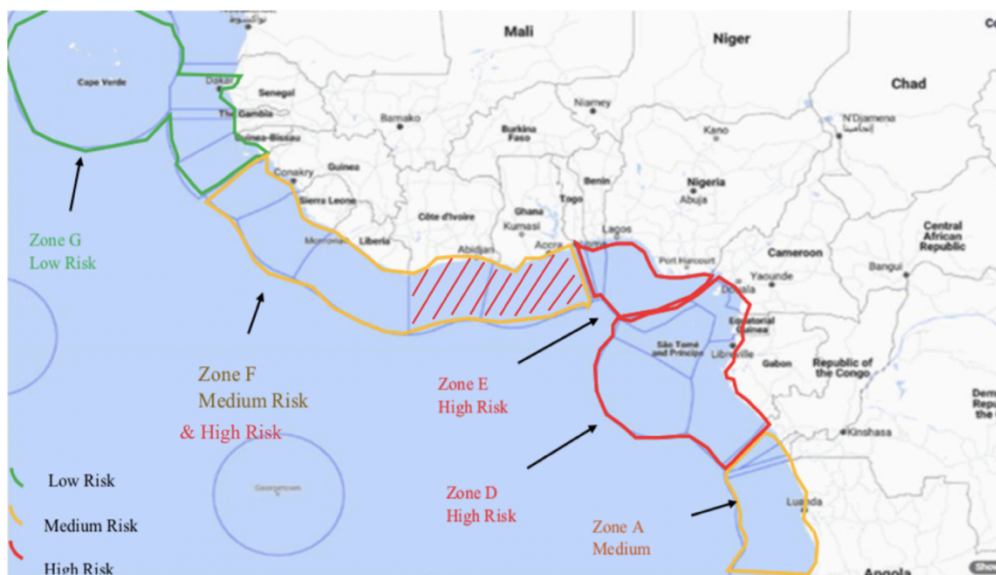
Na Nigéria, registam-se diversas ocorrências de cariz agressivo, que posteriormente se estenderam-se a diversas regiões como Benim, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e Gana.



Mapa 10 "Incidentes de pirataria e assalto à mão armada de embarcações na África Ocidental 2020"

Joubert, "The State of Maritime Piracy 2020: Assessing the Human Cost", 9.

Atualmente, com base na definição de zonas da Arquitetura de Yaoundé, a zona D constituída pelos Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe, bem como a zona E representada pelo Benim, Níger, Nigéria e Togo são consideradas regiões de grande risco. Relativamente à Zona F, esta encontra-se parcialmente situada na região de médio risco, sendo que a Costa do Marfim e Gana também se encontram inseridos na região de grande risco.



Mapa 11 "Zonas de Risco do Golfo da Guiné (2020)"

Fonte: Center for Maritime Law & Security, "Gulf of Guinea Piracy: The Old the New and the Dark Shades" 11.

Com base na análise do local dos ataques e da sua frequência, chega-se à conclusão de que a Nigéria, é, atualmente, o epicentro da pirataria no GdG.

A propagação geográfica dos ataques é singular, visto que se multiplica sincronicamente para norte e sul a partir da Nigéria, abrangendo outros países para além da vizinhança nigeriana.

No tempo presente, devido à atenção que é dada às águas nacionais nigerianas através da fiscalização nacional, os piratas exploram regiões mais discretas e limitadas

onde o patrulhamento não é tão comum ou onde não há recursos disponíveis a serem aplicados ao domínio da segurança.

Deste modo, a resiliência dos piratas significa, por isso, a existência de uma ameaça constante e crescente à salvaguarda da segurança dos navios.

Os piratas nigerianos movem-se recorrentemente por águas territoriais do seu país, todavia têm vindo a introduzir gradualmente a mesma prática nas águas internas dos outros países.

4.5 Nigéria: epicentro da pirataria

Enquanto membro da OPEP, a Nigéria destaca-se mundialmente pela quantidade de jazigos de hidrocarbonetos que possui, tal como pela produção e exportação de petróleo. Apesar da sua riqueza, o país encontra-se numa situação de efervescência social que dura há vários anos

O rendimento que é obtido pela exploração de petróleo e compõe a maior parte do capital existente no país, é frequentemente referido como sendo administrado de forma desonesta e injusta por parte do governo, em que alguns elementos vivem, eventualmente, em conluio com agentes de corrupção.

O país vive perante uma grande instabilidade política, económica, social e ambiental que resulta num impacto geral negativo na vida dos seus cidadãos, em que parte significativa carece de recursos básicos à vida humana, nomeadamente quanto à educação, cuidados de saúde, segurança, infraestruturas básicas, entre outros.

Não custa admitir que, neste panorama de desequilíbrio e com múltiplos fatores de insegurança se desenvolve a pirataria, que tende a tornar-se, para alguns, uma forma de vida, quiçá a única forma possível de sobrevivência.

O AMACN tem sido crescente nas águas nacionais da região, assim como na área marítima adjacente afetando países vizinhos como o Benim, o Togo, os Camarões e a Guiné Equatorial.

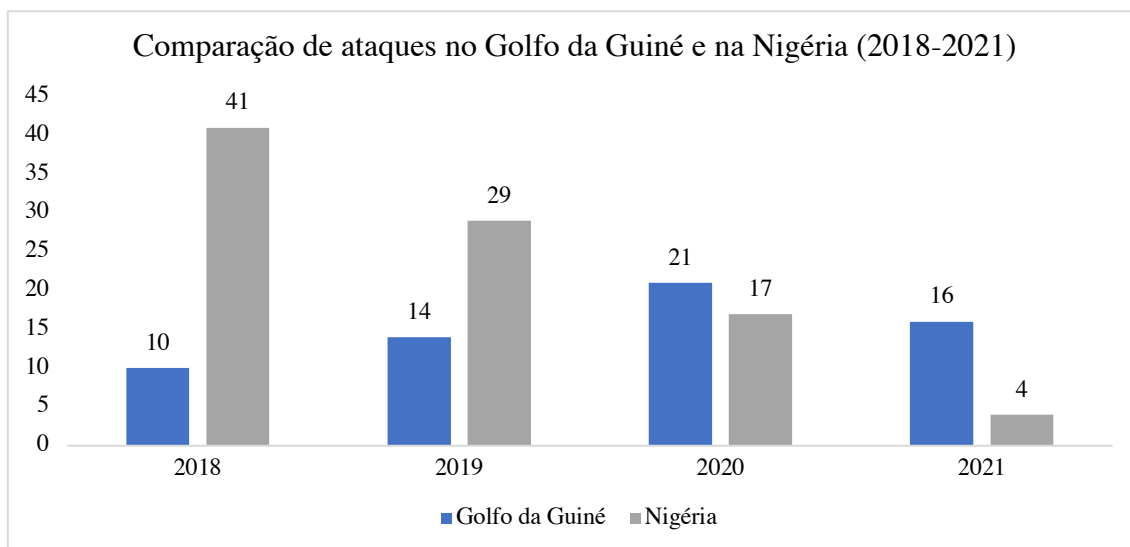


Gráfico 10 "Comparação de ataques no Golfo da Guiné e na Nigéria"

Fonte: ICC International Maritime Bureau, "Piracy and Armed Robbery Against Ships", 6. (Adaptado)

Como se pode analisar pela amostra apresentada, entre 2018-2019 os ataques corridos na Nigéria foram significativamente superiores em comparação aos incidentes ocorridos no resto do GdG. Esta tendência reverte-se nos anos seguintes de 2020 e 2021, todavia é possível compreender a vulnerabilidade que a Nigéria apresenta relativamente à influência e atividade pirata.

A origem da pirataria contemporânea no GdG está, pois, ligada com a Nigéria, e nesta, particularmente à região do Delta do Níger considerado o coração da exploração petróleo e do gás natural.

A falta de recursos locais ou de oportunidades sociais no quadro nacional que garantam a satisfação dos direitos fundamentais para as populações, são uma razão motivadora para que os jovens desempregados prossigam a criminalidade.

A distribuição de recursos, feita pelo Governo Federal Nigeriano, de modo desigual, desfavorece a região do Delta do Níger criando um sentimento de injustiça e revolta, devido às expectativas que tem visto que é extraída “da sua região” muita riqueza.

4.5.1 Delta do Níger

O problema da pirataria na Nigéria, é referido de forma geral como estando diretamente relacionada com a disfuncional indústria petrolífera e a redistribuição dos seus recursos. Este paradigma tem originado uma situação de extrema violência aos estados que compõe a região do Delta do Níger (Bayelsa, Delta, Rivers, Abia, Akwa Ibom, Cross River, Edom, Imo e Ondo) nomeadamente devido à indigência recorrente.

O AMACN o roubo de petróleo de *pipelines* e o contrabando de combustível, demonstram a capacidade e dinâmica dos piratas nigerianos, habitualmente afiliados a grupos armados (um cenário comum na Nigéria, assim como no Delta do Níger) que gradualmente se estendem a outros domínios e regiões como águas nacionais de outros países, assim como águas internacionais.

5. Conclusões

De modo a responder à questão secundária “Qual é o paradigma atual da pirataria e por que meios se perpetua no Golfo da Guiné?”, a resposta organizar-se-á por duas secções, sendo que posteriormente apresentar-se-ão, segundo a perspectiva de Martin M Murphy, as razões que influenciam a prática da pirataria.

Ao longo deste capítulo apresentou-se a perspectiva histórica da pirataria desde a época ancestral até à era moderna. A análise realizada permite-nos concluir que há uma grande diversidade de definições que os estados adotam, e entre si não há um alinhamento

e um consenso total sobre a pirataria, nomeadamente sobre em que localização é considerada.

Na era moderna, as áreas como o Sudoeste Asiático, a Tanzânia e o Golfo do Áden são áreas mundialmente conhecidas como pontos vulneráveis à pirataria, todavia, o GdG apesar de estar incluída neste grupo é considerado o *hotspot* mundial de pirataria tanto em águas internacionais como também em torno das águas costeiras da Nigéria e dos seus vizinhos.

A hegemonia da pirataria no GdG, realça-se por diversas tipologias de ataques, entre as mais conhecidas: os roubos de mercadoria, furtos, e os sequestros por resgate que têm representado para os piratas uma forte fonte de rendimento. Nestas operações são regularmente usadas armas de fogo e facas, não obstante a possibilidade de serem utilizados instrumentos de última geração tecnológica aos quais os piratas modernos têm conhecimento relativamente ao seu manuseamento.

Afirma-se que a pirataria marítima contemporânea se diverge em muitos aspetos da pirataria arcaica, a começar nos indivíduos, pelos materiais beligerantes e embarcações utilizadas, tal como a tecnologia cada vez mais sofisticada.

A práxis do ataque que é realizado engloba a distribuição de diversas tarefas pelos diferentes membros dos grupos de ação pirata relacionada com diversas questões, a título de exemplo, organizações de recursos e vigilância durante os ataques, que se realizam, normalmente, durante a noite facilitando a interceção devido à pouca luminosidade existente e de se tratar do momento de descanso das tripulações.

Atualmente, as zonas E e D, definidas pela arquitetura de Yaoundé, são as mais afetadas pela pirataria e demonstram o aumento dos ataques em regiões do GdG. Neste paradigma, realça-se o estado nigeriano como o ponto central para o desenvolvimento destas atividades que vão se propagando para áreas vizinhas e águas internacionais da

região, associando-se à região do Delta do Níger como principal impulsionador devido aos problemas políticos sociais e económicos.

De modo a compreender a correlação existente entre o fenómeno da pirataria no GdG e a região do Delta do Níger, analisar-se-á, seguindo a obra “Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy & Maritime Terrorism in the Modern World” de Martin M Murphy, as razões que influenciam a pirataria.

O primeiro motivo realçado trata-se das oportunidades legais e jurisdicionais que existem no âmbito nacional e internacional.

Por um lado, a falta de um alinhamento perante a jurisprudência dos estados soberanos que enfrentam o fenómeno da pirataria, reduz o fator de risco para a captura dos piratas.

Sendo as águas territoriais um espaço sob o domínio pleno do estado, basta que os piratas fujam para as águas territoriais do país vizinho para que não possam ser perseguidos na sequência de um ato de pirataria ou de roubo armado a navio, a não ser que haja um acordo prévio entre os estados para tal. E é claro que os piratas escapam frequentemente para as águas nacionais em que os estados têm menor capacidade para os perseguir.

Por outro lado, a lei internacional refere-se à pirataria enquanto domínio privado e, desse jeito, exclui a possibilidade de uma conexão a ações de grupos rebeldes e terroristas, restringe a área geográfica às águas internacionais, não incluindo por isso um mecanismo de coordenação com a esfera nacional e a perseguição em águas costeiras.

Nota-se, portanto, a falta de um sistema robusto que leve a que os estados cooperem em ações antipirataria, nomeadamente nas águas nacionais mútuas, bem como uma entidade reguladora que punisse os estados que não cumprissem com as suas obrigações antipirataria.

A segunda razão apresentada relaciona-se com o fator da geografia favorável, sendo que a pirataria contemporânea está diretamente relacionada com bases territoriais e é suportável em regiões que ofereçam uma grande movimentação de embarcações, níveis de risco de captura baixos ou médios, e esconderijos, tal como abrigos firmes e seguros.

O terceiro condicionamento está relacionado com a presença de conflitos internos e da conseqüente desordem social na circunstância de uma entidade estatal. Estes dois fatores permitem que exista uma lacuna favorável à prática de infrações e delitos e à propagação da pirataria, num ambiente de guerra e transtorno civil, sendo a principal consequência demonstrada pelo aumento da criminalidade.

A quarta causa relaciona-se com a presença de uma segurança inadequada, tendo em conta que os estados que se deparam com a pirataria, normalmente, têm poucos recursos económicos para manter um nível adequado de segurança através de instituições judiciárias como a polícia, a marinha e/ou a guarda costeira. Esta circunstância concede aos piratas uma grande motivação e confiança para realizarem as suas operações.

A quinta motivação reflete-se na permanência de um ambiente político permissivo, que torna o exercício da aplicação da lei fraco e incerto. A fraqueza do Estado e a ausência de um poder hegemónico sólido e íntegro impulsiona o criminalismo e vai-se normalizando perante a população, que, por vezes, não conhece outra realidade.

O sexto incentivo, apesar de não ser muitas vezes abordado nas análises realizadas sobre a temática da pirataria, é muito importante e refere-se à aceitação cultural da pirataria por parte das comunidades locais.

Os piratas só se podem fixar em regiões que a comunidade consinta e seja cúmplice da sua atividade, seja por motivações tradicionais e culturais, tal como de remuneração, ou por intimidação.

Por último, apresenta-se o sétimo critério: a recompensa que se pode obter pelos ataques. Como refere a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE): “a pirataria pode ser um empreendimento altamente lucrativo.”⁸¹

Para além do valor pelo resgate que recebem, os piratas conseguem obter um rendimento extra dos produtos que roubam das tripulações e procedem à venda, posteriormente, a título de exemplo: rádios, equipamentos portáteis das embarcações, objetos de valor pessoais como relógios e telemóveis, entre outros.

Em suma, pode-se considerar que, atualmente a pirataria é considerada uma atividade de baixo risco e influenciada por uma situação estatal de carência económica e política. Assim, é impossível desassociar a atividade marítima à situação territorial.

⁸¹ Murphy, “Contemporary Piracy: The Who, The Why and The Where?”, 43.

Capítulo III: A Nigéria e o Delta do Níger

1. Nigéria

Apelidada de “gigante africano”⁸², a Nigéria é uma república federal multiétnica e culturalmente heterogênea, composta por 36 estados autónomos e um território da Capital Federal.

Considerada a maior economia de África,⁸³ bem como o país mais populoso do continente contando com cerca de 206.1 milhões de habitantes,⁸⁴ com uma abundância de recursos naturais à sua disposição, atualmente ainda enfrenta desafios substanciais ao desenvolvimento político, socioeconómico e securitário⁸⁵.

Ao longo deste capítulo serão abordadas as principais dificuldades destes setores. Neste contexto, o comandante Portela Guedes apresenta-nos a seguinte visão:

“Estamos a falar da Nigéria (...), mas tem, contudo, muitas fragilidades, principalmente se tivermos em conta as políticas sociais pois estas são praticamente inexistentes.

A ausência destas gera, por si só, elevadas taxas de iliteracia, de desemprego, assim como elevados níveis de pobreza, o que, associado a uma grande densidade demográfica, na sua maioria jovens, faz com que estejam reunidas as condições para que exista um razoável número de pessoas que se queiram dedicar à pirataria marítima. Estas veem neste tipo de atividade uma forma fácil e rápida de ganhar dinheiro para o seu sustento e das suas famílias sem grandes riscos associados, pelo menos por enquanto, devido à falta de fiscalização por parte das autoridades estatais...”⁸⁶

1.1. Dimensão política

⁸² Traduzido do inglês “The Giant African”.

⁸³ Em termos de Produto Interno Bruto e sendo considerado o 29º país mais rico do mundo de acordo à Statistics Time – List of African countries by GDP.

⁸⁴ Bertelsmann Stiftung, “BTI 2022 Country Report – Nigeria”, 1.

⁸⁵ A Nigéria tem 46,14% da sua população em pobreza multidimensional de acordo à Transparency International Corruption Index 2021.

⁸⁶ Anexo 1.

De acordo com o Índice da *Freedom House*, a Nigéria é caracterizada como um país “parcialmente livre”⁸⁷, tendo-lhe sido atribuída uma pontuação de 43 em 100, que classifica, principalmente, os direitos políticos e as liberdades civis.

As últimas eleições presidenciais, em 2019, reelegeram o presidente Muhammadu Buhari e o partido político All Progressives Caucus. Ainda que inseridas no processo de tentativa de melhoria política que se vêm conduzindo desde a transição para o regime democrático, estas foram marcadas por diversas irregularidades como fraude eleitoral, violência e intimidação, comprovando a existência da corrupção endémica que domina a política, e conseqüentemente todos os diversos setores do país⁸⁸.

1.1.1. A prática do suborno

Dado o paradigma corruptivo, o suborno é a prática mais comum e recorrente utilizada diante dos funcionários públicos, que contribuem para o corrompimento das instituições estatais nigerianas nos seus diferentes organismos.

Como se pode analisar pelo gráfico representado os funcionários referidos como trabalhadores que consentem a prática de suborno estão inseridos na polícia, seguido dos prossecoutores, como também juizes e magistrados. Ainda que se encontrem com uma percentagem menor, mas não muito distante dos outros grupos, os oficiais de impostos/receitas e alfândega também são destacados por esta prática.

⁸⁷ Traduzido do inglês “Partly free”.

⁸⁸ Okoi, “The Failure of Governance in Nigeria: An Epistocratic Challenge”, *Georgetown Journal of International Affairs*.



Gráfico 11 "Prevalência do suborno entre funcionários públicos"

Omomowo, "Rule of Law? The breakdown of the social contact and the corruption of development in Nigeria", 147 (Adaptado).

Embora a lei tenha como propósito a imposição de ordem na sociedade civil, a aplicação da mesma parece ser uma miragem visto que os funcionários responsáveis por esta ação se encontram, supostamente, envolvidos na estratégia da corrupção, aceitando subornos de modo recorrente e não cumprindo com o seu dever.

Deste modo, conclui-se que esta prática é um caminho para a apropriação dos serviços que o estado deveria oferecer de forma honesta e significa que há uma parte da população nigeriana que consegue evitar a aplicação justa da lei, pelos meios económicos que possui.

1.1.2. Sistema de justiça criminal

Os juízes e magistrados, enquanto terceiro grupo referido nesta análise que mais aceita subornos, pode afetar diretamente as execuções do sistema de justiça criminal, que é visto da seguinte forma: "não pode ser considerado adequadamente como um

sistema”⁸⁹, mas sim um conjunto de instituições descoordenadas que não se orientam por uma norma comum e legítima. Neste âmbito, é referido que os processos de julgamento no país ocorrem de forma desorganizada, desonesta e precária, sendo que, recorrentemente, não há uma consideração efetiva pelos direitos dos cidadãos.

1.2. Dimensão económica

De acordo com a análise feita pelo Banco Mundial, após o surgimento da pandemia global do COVID-19, a estabilidade da economia nigeriana enfraqueceu devido aos vários efeitos que se têm sucedido, como a desvalorização da moeda, as restrições comerciais e a monetização do défice, como também a inflação crescente.

Não obstante a abundância de petróleo, o país não tem conseguido grandes benefícios monetários por um lado, devido ao aumento dos preços globais deste setor, e por outro lado, por ter abandonado nos últimos anos todos os outros setores económicos de grande importância como a agricultura, pecuária e a pesca, encontrando-se sem outro setor económico no qual possa investir.

Segundo o estudo realizado pelo *Afrobarometer*, tendo como referência a pesquisa de opinião, à pergunta: “Em geral, como descreveria a atual condição econômica deste país?”, obtiveram-se os resultados presentes no seguinte gráfico.

⁸⁹ Ushie and Akwaji, “Corruption and the criminal justice system”, 230.

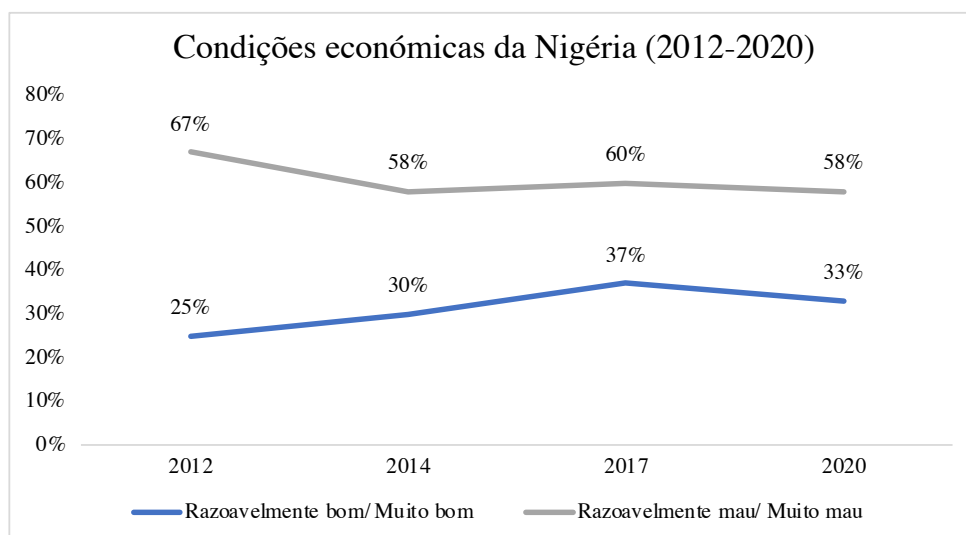


Gráfico 12 "Condições Económicas da Nigéria (2012-2020)"

Fonte: NOIPolls., CDD-Ghana and Afro Barometer, "With lived poverty on the rise, Nigerians rate government performance as poor", 2. (Adaptado)

Na sua maioria, a população nigeriana entre 2012 e 2020 caracterizou a condição económica como «Razoavelmente mau/ Muito mau» sendo que o ano de 2012 é marcado por uma grande percentagem de 67% que diminuí ligeiramente para 58% em 2014, mas aumenta em 2017 para a 60% e volta novamente a estabilizar.

Em contrapartida, percebe-se que há uma minoria que considera as condições «Razoavelmente bom/ Muito bom», e o seu crescimento procede-se de 2012 até 2017, todavia em 2020 a percentagem decresce ligeiramente.

Em termos económicos, um dos fatores mais importantes referidos pelas populações está relacionado com o emprego e as suas condições, nomeadamente a obtenção rendimento suficiente para a subsistência humana.

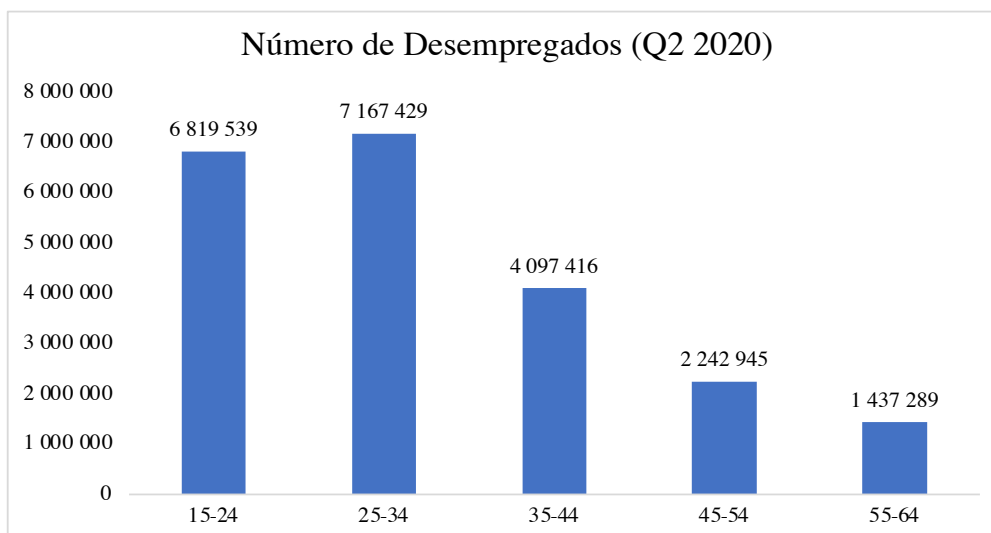


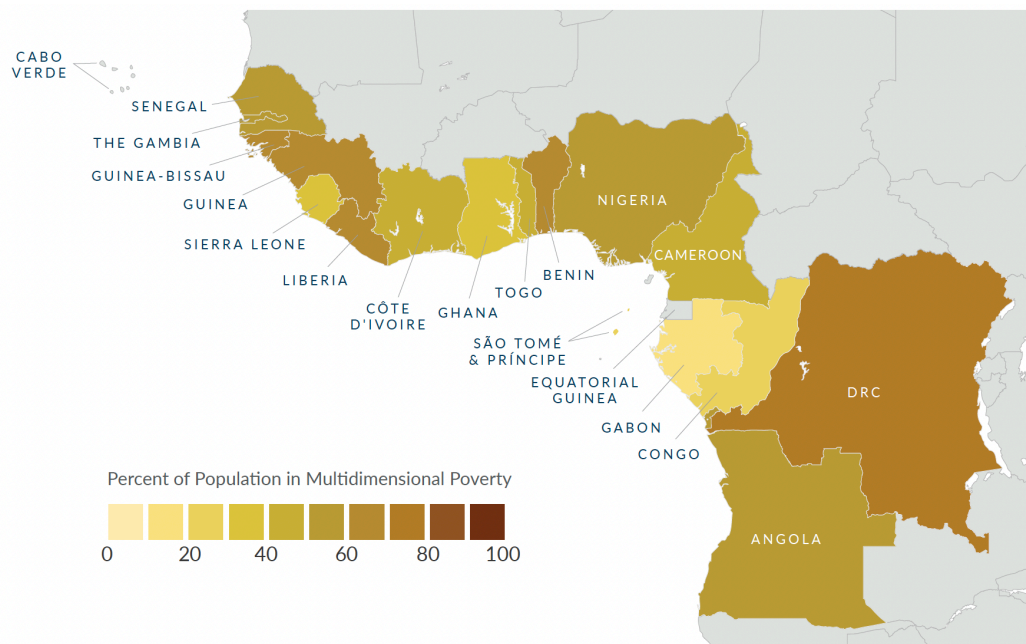
Gráfico 13 "Número de Desempregados (Q2-2020)"

Fonte: National Bureau of Statistics, "Labor Force Statistics: Unemployment and Underemployment Report", 13-17. (Adaptado)

Nesta conjuntura, as elevadas taxas de desemprego verificadas determinam a precaridade económica, principalmente entre as populações mais jovens que se encontram no grupo de faixa etária com as taxas mais elevadas.

Tendo em conta o relatório "Labor Force Statistics: Unemployment and Underemployment Report" realizado pelo *National Bureau of Statistics*, em 2020 a faixa etária entre os 25-34 anos assinalava-se como a mais significativa contando com 7 167 429 desempregados, seguida do grupo mais jovem, dos 15-24 anos com um total de 6 819 539 desempregados.

A questão central da Nigéria decorre dos desafios trazidos por uma população em crescimento galopante, da existência de uma economia enfraquecida e em que a estrutura estatal é vista como afetada pelo suborno e corrupção, sem possibilidade ou capacidade para desenvolver políticas de prosperidade económica e criar emprego adequado, sendo que estes fatores se encontram conjugados com altos níveis de pobreza.



Mapa 12 "Pobreza dimensional por país no Golfo da Guiné"

Okafor-Yarwood., et all. "Coastal Welfare", 5.

De acordo com o mapa representando, é perceptível que a pobreza é um indicador comum a todos os estados do GdG. No caso nigeriano, em 2018 40% da sua população (83 milhões de pessoas) viviam abaixo do limiar da pobreza, enquanto 25% (53 milhões) eram considerados como «vulneráveis»⁹⁰.

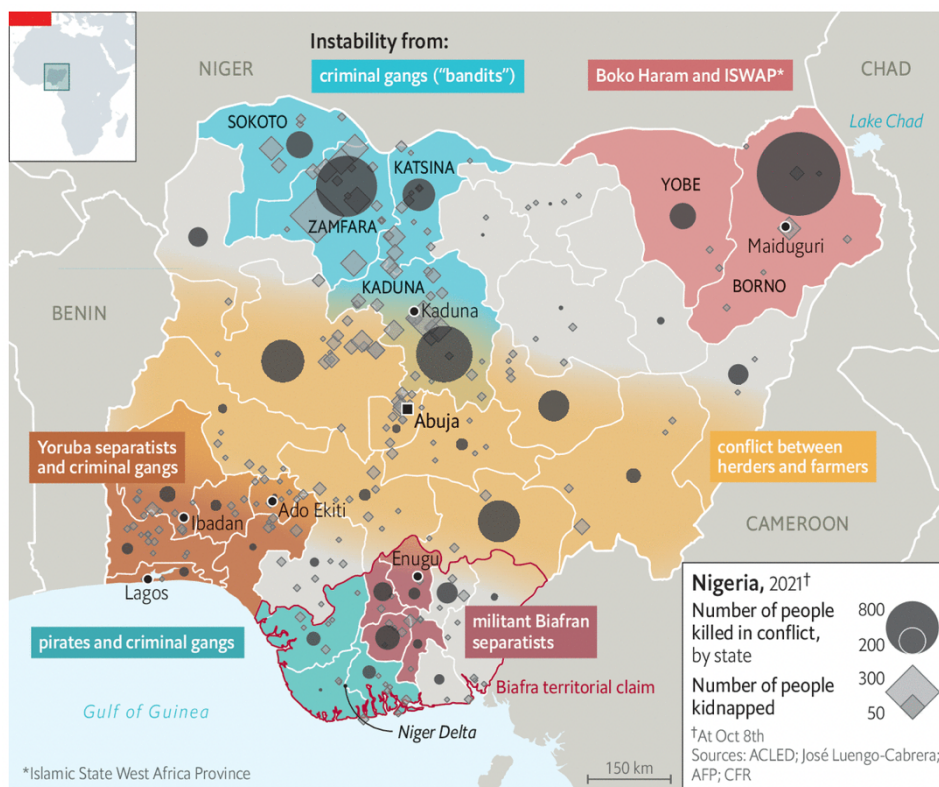
Tendo em consideração o crescimento populacional e a estagnação económica, o Banco Mundial prevê que a pobreza deverá alargar-se a mais 7.7 milhões de habitantes entre 2019 e 2024⁹¹.

1.3. Dimensão Securitária

⁹⁰ The World Bank, "The World Bank in Nigeria".

⁹¹ *Ibidem*.

A Nigéria tem enfrentando uma onda de diferentes crises de insegurança que abrangem praticamente todo o território e ameaçam o próprio tecido social, causando um elevado número de mortes e migrações.



Mapa 13 "Localização geográfica dos conflitos na Nigéria"

Fonte: The Economist, "How kidnapers, zealots and rebels are making Nigeria ungovernable".

Através do seguinte mapa, para além da pirataria que é o principal problema de segurança abordado nesta dissertação, é possível localizar os atuais conflitos e avaliar as áreas em que ocorrem.

1.3.1. Grupos criminosos (banditismo)

O banditismo é uma ocorrência preocupante que desafia a governança democrática e a comunhão pacífica. Refere-se à prática de atividades como o AMACN e a realização de crimes violentos como o sequestro, o roubo de gado e a invasão de aldeias

e mercados, tal como a prática de assassinatos, o que provoca uma significativa migração da população.

Esta ação afeta diretamente a esfera educativa, visto que muitas crianças em idade escolar são frequentemente raptadas das suas salas de aula.

Este fenómeno tem sido o maior desafio de segurança na zona Noroeste da Nigéria, epicentro do conflito, afetando as cidades de Sokoto, Katsina, Zamfara e Kaduna.

Nesta região, os seus propagadores encontram a geopolítica e geoestratégica necessária para desenvolverem os seus crimes. Enquanto zona distante dos centros de governança locais e estadual, encontram-se inseridos numa região de floresta, vasta e pouco vigiada, situada numa zona fronteiriça onde por um lado, o controlo do governo é ineficaz e a governança é defeituosa e por outro lado, ocorre a fluxo de armas pequenas e leves.

1.3.2. Boko Haram

Fundado em 2002 na região do nordeste da Nigéria, o *Boko Haram* é um movimento radical baseado na religião islâmica, seguindo um modelo jihadista moldado pelo contexto político e socioeconómico, que vem aterrorizando diversas cidades desde 2015 ano em que jurou fidelidade ao Estado Islâmico.

O *Boko Haram*⁹² tem causado o terror através da propagação de ataques extremistas dirigidos tanto às populações, como a estabelecimentos estatais nomeadamente escolas e departamentos de polícia, roubando, sequestrando e

⁹² A sua designação descreve de certo modo a sua finalidade. *Boko Haram*, na língua Hauçá, significa “a ocidentalização é um sacrilégio”.

assassinando pessoas de diferentes faixas etárias, tanto adultos como crianças, sendo que tem expandido para países vizinhos como os Camarões, Benim, Chade e Níger⁹³.

Enquanto apresentação de uma alternativa à desorganização do estado nigeriano, é a primeira comunidade a tentar impor uma ideologia religiosa na Nigéria. O seu objetivo tem como base a implementação de um estado islâmico no país baseado no respeito integral da *Sharia*.

Causador de um de violência extrema, segundo a ONU até ao final do ano de 2020, devido à ação do *Boko Haram* quase 350 mil pessoas foram forçadas a deixar as suas habitações⁹⁴.

Apesar das consequências humanitárias que este grupo tem vindo a causar na Nigéria, tem-se assistido a algum enfraquecimento que ficou explícito em 2016 com a divisão do mesmo em duas fações: Jama'atu Ahlis Sunna Lidda'ati wal-Jihad, comandado pelo Abubakar Shekau (ex-presidente do grupo) e o Estado Islâmico da África Ocidental, liderado por Abu Musab Al Barnawi.

1.3.3. Pastores *versus* Fazendeiros

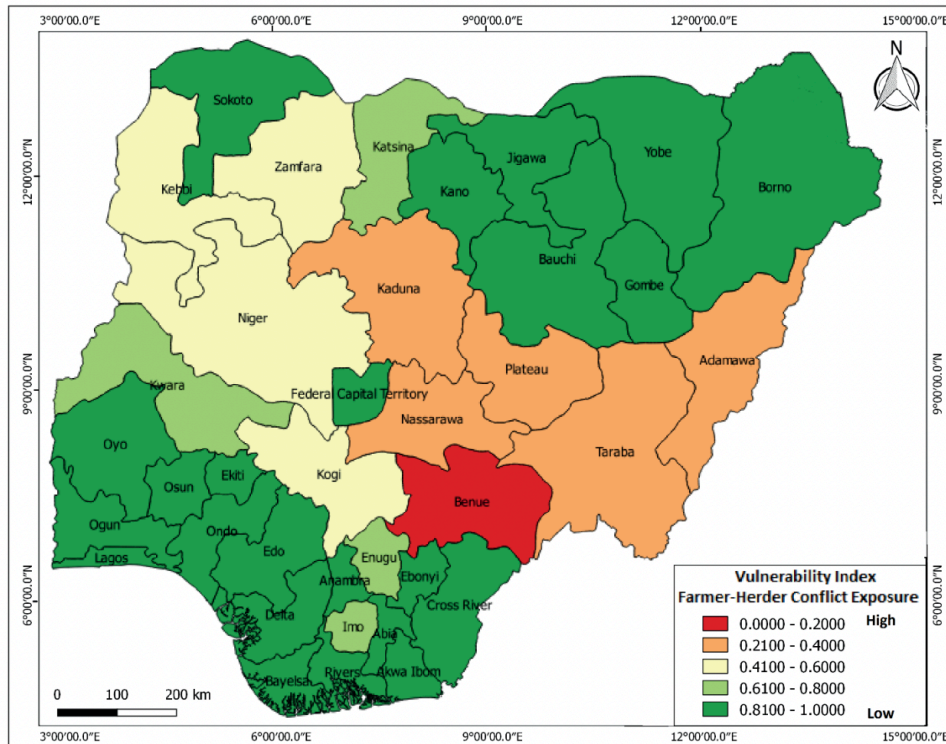
As violentas disputas entre criadores de animais, a maioria muçulmanos, e agricultores, a maioria cristãos, tem perdurado por diversos anos. Para além de vidas perdidas, recorrentemente de civis, inúmeras propriedades são danificadas.

Este conflito é influenciado pela dificuldade de gestão dos recursos agrários, principalmente a terra, a água e as áreas de pastagem que têm sofrido inúmeras alterações devido às mudanças climáticas e à expansão do deserto do Saara. Não obstante, o problema tem-se estendido também às crenças políticas, culturais e religiosas.

⁹³ Abu-bashal, "Nigeria grappling with security challenges for over a decade", Anadolu Agency.

⁹⁴ Tanko, "Nigeria's security crises – five different threats", BBC NEWS.

Como se pode observar pelo seguinte mapa, as violentas disputas que se concentravam nomeadamente pela região centro-norte encontram-se, atualmente, espalhada por todo o país, todavia o estado de Benue é a região que mais regista ataques mortais. De notar que esta questão afeta também a zona do Delta do Níger, sobrepondo-se aos conflitos específicos dessa área.



Mapa 14 "Vulnerabilidade do conflito entre pastores e fazendeiros na Nigéria 2020"

Nwankwo, "Grammar of Geopolitics Imaginations of Farmer-herder Conflicts in Nigeria, 6.

1.3.4. Grupos separatistas

Existem inúmeros defensores do separatismo na Nigéria, todavia os principais líderes de movimentos são o Sunday Igboho, no sudoeste da Nigéria, que pretende consolidar uma nação para o grupo étnico iorubá e o Nnamdi Kanu, a sudeste envolvendo a região do Delta do Níger que reivindica a zona territorial do Biafra.

1.3.4.1. Iorubá separatistas

Sunday Igboho é visto como um herói pelos seus partidários, mas como agitador político perigoso pelos seus oponentes. Em 2020, no dia da independência da Nigéria, requereu a criação de uma república iorubá independente e essa ideia tem sido defendida até à atualidade.

A zona sudoeste africana, para além de ser influenciada por esta vontade separatista, também engloba a ação de inúmeros grupos criminosos que contribuem a desordem e violência.

1.3.4.2. Militantes separatistas do Biafra

A guerra civil do Biafra⁹⁵, conflito político causado pela revolta do povo desta região contra o resto do país exigindo a independência e separação de províncias do sudeste nigeriano como a República autoproclamada do Biafra, estendeu-se por três anos desde 1967 até 1970 e matou cerca de dois milhões de pessoas⁹⁶.

O mapa apresentado de seguida reflete a localização da área separatista reivindicada que se localiza exatamente na área de interesse desta dissertação e representa mais um conflito nesta zona⁹⁷.

⁹⁵ Travada entre a Nigéria e a “República do Biafra”, em resultado da sua declaração de independência em 1967. Esta região separatista representava as aspirações do grupo étnico dos Igbo e a crença de que a coexistência com o Governo Federal não era possível por este representar sobretudo os interesses dos muçulmanos do norte da Nigéria..

⁹⁶ Campbell and Quinn, “What’s behind Growing Separatism in Nigeria?”, Council on Foreign Relations.

⁹⁷ *Ibidem*.

Zonas geopolíticas da Nigéria

Os trinta e seis estados do país e o Território da Capital Federal são comumente agrupados em seis zonas



Mapa 15 "Zonas geopolíticas da Nigéria"

Fonte: Campbell and Quinn, "What's behind Growing Separatism in Nigeria?", Council on Foreign Relations. Traduzido pelo autora

Com base nas memórias e motivos da guerra civil, Nnamdi Kanu fundou o grupo designado por "Povo Indígena do Biafra", considerado um desdobramento do "Movimento para a Atualização do Estado Soberano do Biafra" organização pacífica, que continua a pretender a independência da região agrupando maioritariamente o grupo étnico dos Igbo, mas tendo-se alargado também aos grupos Ijaw e Ibíbio.

Este conflito surge, maioritariamente, devido à fraqueza política do estado nigeriano em manter em pé de igualdade os diferentes grupos étnicos. A independência é defendida por este grupo visto que os seus membros acreditam que conseguem fornecer à sua população melhores condições do que as que se viveram até ao momento.

Nesta região encontra-se um terreno fértil à criação de milícias que lutam por esta independência e outras causas políticas e socioeconómicas, juntamente com a

existência de inúmeros grupos de piratas que atuam não só em águas internacionais, como também em águas nacionais. Portanto, a insegurança é um fator que se encontra sempre latente.

1.4. Dimensão social

Dado à fragilidade que se vive nos domínios abordados anteriormente, a população nigeriana vê a sua esfera social igualmente enfraquecida e carente de uma metodologia inovadora para o seu desenvolvimento.

Neste sentido, existe uma sociedade desigual e antagónica que se divide entre uma elite minoritária que possui muitos recursos económicos e uma população maioritária que vive no limite das necessidades básicas, às quais nem sempre há um acesso.

Tendo novamente em consideração o estudo realizado pelo *Afrobarometer* à pergunta: “Ao longo do último ano, com que frequência, se alguma vez, você ou alguém da sua família ficou sem: comida suficiente para comer? Água limpa suficiente para uso doméstico? Medicamentos ou tratamento médico? Gás suficiente para? Rendimento?”, obtiveram-se os resultados presentes no gráfico seguinte.

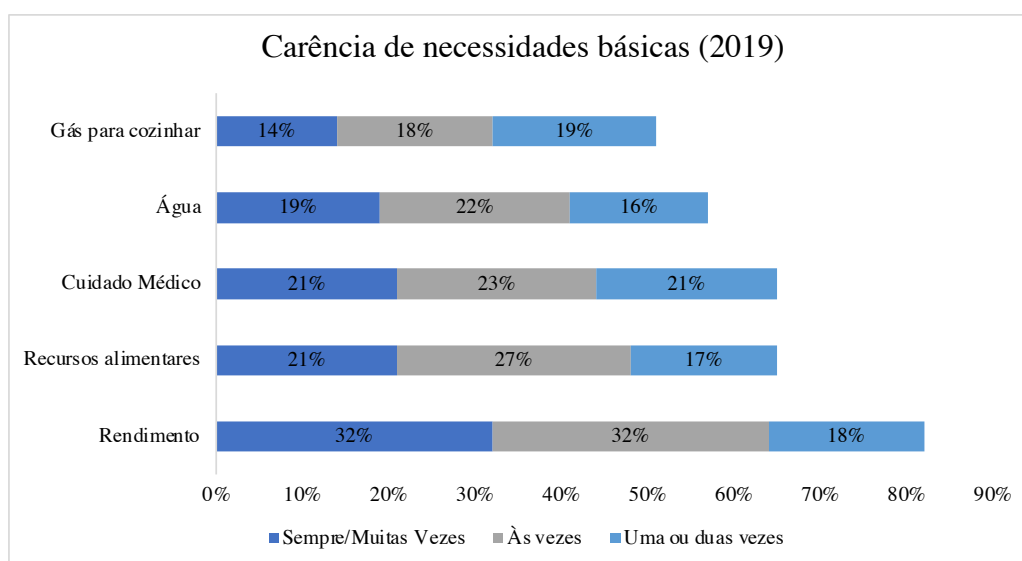


Gráfico 14 "Carência de necessidades básicas (2019)"

Fonte: NOIPolls., CDD-Ghana and Afro Barometer, "With lived poverty on the rise, Nigerians rate government performance as poor", 6. (Adaptado)

Como se pode observar, a carência de rendimento é o fator com uma maior percentagem que acontece «sempre/muitas vezes» e «às vezes» e deve-se devido às elevadas taxas de desemprego analisadas anteriormente. Contrariamente, o gás para cozinhar é o fator que apresenta uma menor carência, todavia para um país produtor deste recurso, é atípico existir esta carência.

A dificuldade da obtenção de recursos alimentares, do cuidado médico, tal como e ao acesso à água encontram-se num intermédio e, note-se que são fatores indispensáveis ao Homem.

Verifica-se ainda que existem carências significativas em termos de infraestruturas, por razões diretas como se pode identificar pela falta de estradas seguras, hospitais equipados, medicamentos e outros produtos farmacêuticos, fornecimento de água potável e gás, assim como redes de comunicação e transportes, ou por razões indiretas como é o caso das instituições escolares que funcionam com os recursos que contêm, todavia, são abandonadas devido às violências que são provocadas por grupos extremistas como o *Boko Haram*.

Segundo a análise feita pela *Freedom House*, conclui-se que a sociedade nigeriana não tem os seus direitos políticos e liberdades civis totalmente garantidos.

É frequentemente referido que as escolhas políticas decididas pelos cidadãos são regularmente feitas sob uma circunstância de compra de votos e intimidação, bem como pela influência de grupos militares e armados em determinadas regiões.

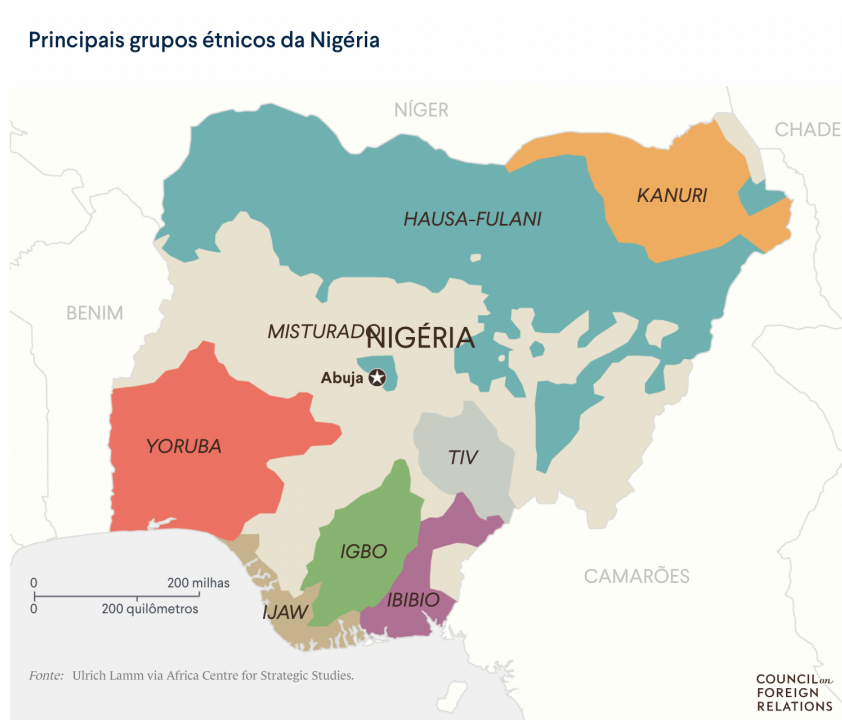
Apesar das condutas constitucionais que asseguram o tratamento igualitário, diversos cidadãos são discriminados por razões ligadas à área de residência, educação, e

principalmente por motivos étnicos. Diversas minorias étnicas sofrem a intolerância dos governos estaduais e restantes grupos sociais.

1.4.1. Multiétnicidade

Enquanto estado plural, multiétnico, e multilinguístico⁹⁸, a Nigéria contém cerca de trezentos grupos étnicos e são falados mais de quatrocentos idiomas, alguns considerados superiores aos demais e assumidos como fator de *status* social.

Entre os trezentos grupos étnicos, os mais importantes, como se pode observar pelo mapa representado de seguida, são os seguintes: Kanuri; Tiv, Ibibio; Ijaw; Hausa-Fulani, Yoruba e Igbo, sendo os últimos designados os grupos étnicos mais notáveis aos quais estão representadas as seguintes religiões: muçulmanos; cristãos e muçulmanos; e cristãos, respetivamente.



⁹⁸ Olanrewaju, Loromeke and Adekoye, “Multiculturalism, Value Differences and Cross-Cultural Conflict in Nigeria”, 40.

Mapa 16 "Principais grupos étnicos da Nigéria"

Fonte: Campbell and Quinn, "What's behind Growing Separatism in Nigeria?", Council on Foreign Relations. Traduzido pela autora

A diversidade étnica, religiosa e cultural do país viabiliza um clima de conflito constante. Numa sociedade multicultural, os interesses dos grupos culturais estão presentes como forma de proteção e preservação dos seus direitos.

A falta de coesão nacional estabeleceu uma forma de lealdade étnica, instituindo um sistema em que as forças étnicas são mobilizadas pela rivalidade⁹⁹, assim como em resposta a qualquer problema da sociedade civil. Consequentemente, os indivíduos direcionam a sua importância à fidelidade étnica e religiosa, sobrepondo-a à sua identificação com o próprio estado nigeriano¹⁰⁰.

2. Delta do Níger

O Delta do Níger é uma região densamente povoada e multicultural. Tem 70.000 quilômetros quadrados de território geográfico que abriga cerca de 30 milhões de pessoas, dos quais aproximadamente 10 milhões são jovens na faixa etária entre os 18 e os 34 anos.

“O pântano da região cobre cerca de 8.600 km², enquanto rios, riachos e estuários cobrem cerca de 2.370 km². O manguezal é o maior pântano da África e se estende por cerca de 1.900 km² (Awosika, 1995).”¹⁰¹

⁹⁹ Osada, “A historical analysis of Ethnic Conflict in Nigeria”, 2.

¹⁰⁰ “These numerous conflicts are as a result of the fact that the most Nigerians see themselves first as members of a particular ethnic groups before being Nigerians. Therefore, loyalty is accorded first to ethnic affiliation before the state. Within this framework, it becomes difficult to find a Nigerian who would put the interest ahead of his/her ethnic affiliation.” Olanrewaju and Adekoye, “Multiculturalism, Value Differences and Cross-Cultural Conflict in Nigeria”, 54.

¹⁰¹ Umar., et all. “Environmental and socioeconomic impacts of pipeline transport interdiction in Niger Delta, Nigeria, 2.



Mapa 17 "Nove Estados que constituem a região do Delta do Níger"

Fonte: Laccino, "Nigeria: Pro-Biafrans 'the next Boko Haram' if they join forces with Delta militants" International Business Time.

Há uma infinidade de espécies de plantas e animais nesta região¹⁰², que é composta por três zonas geopolíticas e nove estados, zona "sul-sul"¹⁰³ zona sudeste¹⁰⁴ e zona sudoeste¹⁰⁵.

Enquanto área onde se encontram presentes cerca de quarenta grupos étnicos, que falam mais de 100 línguas e dialetos, os principais são os seguintes: Ijaw, Isoko, Ikwerre, Urhobo, Itsekiri, Isoko, Efik, Ibibio, Benin e Anang.

¹⁰² Estes incluem espécies de madeira variadas, vegetais comestíveis, frutas, nozes, sementes, plantas medicinais, palmeiras, taninos, bambus e gramíneas, entre outros, enquanto as diferentes espécies de fauna que habitam o Delta do Níger incluem macacos, símios, mangustos, lontras, esquilos, antílopes, elefantes, répteis, bem como 33 espécies diferentes de aves; insetos e invertebrados.

¹⁰³ Formada pelos estados Bayelsa, Akwa Ibom, Cross River, Delta, Edo e Rivers,

¹⁰⁴ Constituída pelos estados Imo e Abi.

¹⁰⁵ Comportada pelo estado Ondo.

Esta zona destaca-se pela riqueza que provém da exploração e produção de petróleo, sendo a Nigéria um dos países integrantes da OPEP, estima-se que o Delta do Níger tenha uma capacidade de produção de 2,5 milhões barris de petróleo por dia¹⁰⁶.

Apesar da abundância de recursos, dando-se destaque, igualmente, à produção de gás natural, a população desta região carece de necessidades básicas e condições de subsistência essenciais ao Homem.

2.1. Dimensão política

O subdesenvolvimento que se observa na região do Delta do Níger pelo baixo padrão de vida, fome, pobreza, desnutrição e falta de infraestrutura básica como também equipamentos sociais¹⁰⁷, deve-se em grande medida à corrupção latente que corrói as instituições e os projetos de desenvolvimento que são criados¹⁰⁸. Como exemplo deste fenómeno, há dois fatores que têm sido referidos como conducentes às maiores formas de corrupção da região.

2.1.1. Politização do Programa de Amnistia Presidencial

A 25 de junho de 2009, o presidente Umaru Yar'Adua decidiu implementar uma diretiva de perdão incondicional a todos os militantes do Delta do Níger que decidissem entregar o armamento que tinham em sua posse e participar no programa de amnistia com

¹⁰⁶ Tsimitakopoulos, "The Niger Delta Basin: Reform has finally come, but can it revive investment in the oil and gas sector" S&P Global Commodity Insights.

¹⁰⁷ Dinne, "Corruption, violent crime and underdevelopment in the Niger Delta Region" 161.

¹⁰⁸ Como refere o estudante de M.A da Universidade Católica Portuguesa na entrevista dada "With the Niger delta constantly being unstable and insecure due to acts of insurgencies; bunkering oil spillage and piracy, the resultant effect is not just a lack of development, but also obstruct development progressing." Anexo 3.

o principal objetivo de “instituir programas para ajudar no desarmamento, desmobilização, reabilitação e reintegração de militantes”¹⁰⁹.

Neste programa os militantes teriam apoio em termos de reabilitação social e desenvolvimento profissional¹¹⁰, tal como a oportunidade de desenvolver os estudos na Nigéria ou no exterior através de bolsas e apoios.

Recomendado pelo “Painel Presidencial sobre Amnistia e Desarmamento da região do Delta do Níger”, a iniciativa começou por ter um período de recolha de armas e o governo federal procedeu à assinatura do contrato com os militantes que o aceitaram de forma voluntária. No total, 20 192 “ex-agitadores” aceitaram o programa tendo entregado mais de 20.000 armas e munições.

O programa, desenvolvido para a reabilitação de militantes é referido como tendo-se tornado no empreendimento lucrativo para as elites políticas. Para além do favoritismo por parte do governo, que não incluiu diversos grupos militantes criando a sua revolta, diversas pessoas não elegíveis ao programa tiveram a oportunidade de receber bolsas de estudo no estrangeiro.

Esta situação agravou-se após a morte do presidente Umaru, visto que o programa foi continuado pelo presidente Jonathan Goodluck e nesta altura foi capturado por alguns políticos e amigos que o usavam como instrumento para favorecer os seus entes queridos, demonstrando a existência uma situação de nepotismo recorrente.

“O poder político e económico no delta do Níger é adquirido principalmente por meio de patrocínio ou padrinho. Este nepotismo organizado vem do topo - o governo federal e, portanto, uma negligência perpétua do interesse básico das massas.”¹¹¹

¹⁰⁹ Dinne, “Corruption, violent crime and underdevelopment in the Niger Delta Region”, 168.

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 169.

¹¹¹ Entrevista realizada ao aluno da Universidade Católica Portuguesa. Anexo 3.

Apesar da desorganização e a adulteração do planeamento inicial, o programa regista bons resultados com o treinamento de 17 323 ex-militantes tendo um impacto no desenvolvimento da capacidade humana no Delta do Níger, todavia o processo acaba por ficar incompleto tendo em conta a falta de oportunidades de emprego local onde se possam exercer os ensinamentos das formações.

Existe, assim, um sentimento de insatisfação subentendido que poderia ter sido ultrapassado sem a corrupção e com uma boa gestão do dinheiro.

2.1.2. Abandono do projeto da Comissão de Desenvolvimento do Delta do Níger

Fundada em 2000, a Comissão de Desenvolvimento do Delta do Níger é uma instituição do governo federal nigeriano estabelecido pelo ex-presidente Olusegun Obasanjo, com o objetivo de apostar no desenvolvimento, reorganização e gestão de infraestrutura da região do Delta do Níger.

Este organismo, com competência e autoridade para realizar projetos que melhorem o estilo de vida das populações do Delta do Níger, predomina no contacto com as empresas produtoras de petróleo e gás podendo estabelecer, entre diversos assuntos, normas relacionadas com a poluição ambiental. Adicionalmente, a comissão, através de um mandato tem competência para desenvolver projetos de reabilitação e educação de ex-militantes a fim de os orientar para um percurso diferente da criminalidade.

Posteriormente, em 2008, o presidente Umar Yar'Adua implementou o Ministério do Delta do Níger que procurava responder às preocupações demonstradas pela população, nomeadamente questões relacionadas com a precariedade e negligência das instalações sociais relacionadas em parte com fatores educacionais e de saúde, onde, entre outras funções, teria a obrigatoriedade de fiscalizar a Comissão de Desenvolvimento.

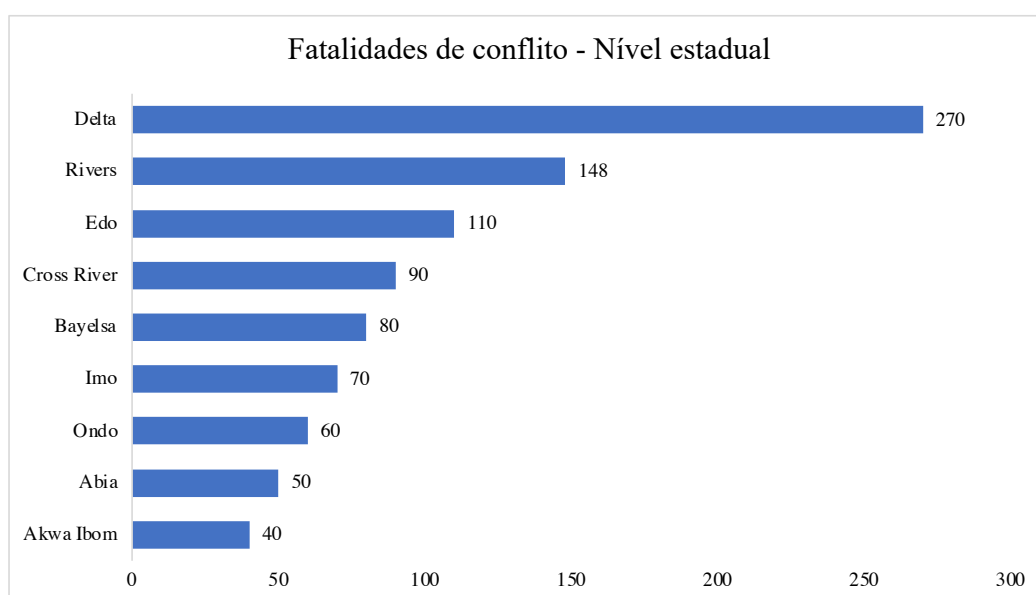
Apesar do planeamento e da criação de um mecanismo de fiscalização, 20 anos depois não se verificaram melhorias e o desenvolvimento da região, que pelo contrário, continua numa fase de subdesenvolvimento.

Estima-se que 70% dos projetos delimitados e iniciados pela Comissão estão incompletos ou foram abandonados, mais de 12 mil iniciativas para os 9 estados do Delta do Níger não se concretizaram até ao momento¹¹².

Em suma, tanto a criação e desenvolvimento de um programa como de uma organização que o implemente apresentam graves lacunas que impossibilitam o alcance dos objetivos e dificultam a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

2.2. Dimensão Securitária

O cenário de paz e segurança encontra-se vulnerável dado os inúmeros problemas securitários, mutáveis e móveis que a região, marcada pela pobreza, desigualdade e subdesenvolvimento económico, enfrenta.



¹¹² *Ibidem*, p. 171.

Gráfico 15 "Fatalidades de conflito - Nível estadual"

Foundation for Partnership Initiatives in the Niger Delta., et all. "Niger Delta Annual Conflict Report", 3. (Adaptado)

Como se pode observar pelas estatísticas apresentadas, o estado do Delta é considerado o epicentro das fatalidades dos conflitos apresentando o número mais elevado comparativamente aos outros estados, seguido dos estados de Rivers e Edo. Contrariamente, os estados de Abia e Akwa Ibom, encontram-se com os menores números sendo os menos afetados.

A região encontra-se dominada por numerosos incidentes como a pirataria, sequestros, roubos, assassinatos, violência contra as populações, violência sexual, comunitária e eleitoral, tráfico humano entre outros.

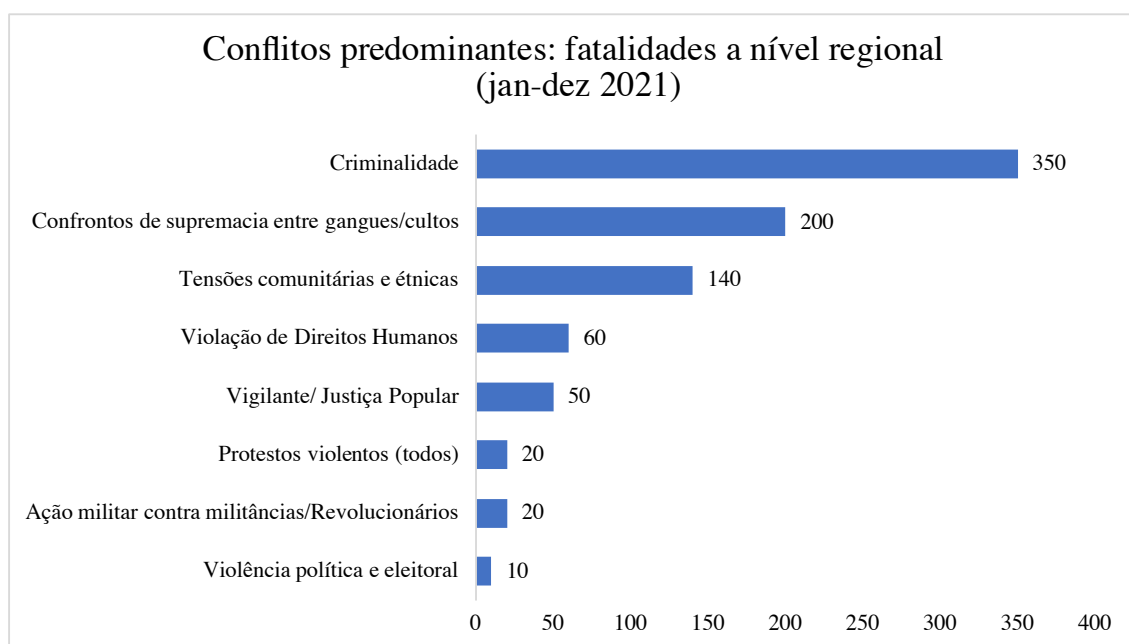


Gráfico 16 "Conflitos predominantes: fatalidades a nível regional (jan-dez 2020)"

Foundation for Partnership Initiatives in the Niger Delta., et all. "Niger Delta Annual Conflict Report", 4. (Adaptado)

Como se pode analisar pelo gráfico representado em 2020 a criminalidade e os confrontos de supremacia entre gangues e cultos foram considerados os desafios

predominantes, causando o maior número de fatalidades a nível regional. Destaca-se também as tensões comunitárias e étnicas, tal como a violação dos Direitos Humanos neste paradigma.

2.2.1. Militâncias

Desde 2009, ano em que o governo federal iniciou o Programa de Amnistia Presidencial para os militantes que o panorama de paz e conflito se transformou de um processo de estabilidade temporária para uma instabilidade constante.

O programa implementado subsistiu até 2016, ano em que se deu a ascensão de inúmeros grupos militantes¹¹³ e diversas formas de conflito na região.

Os Demónios Negros, grupo de piratas militantes fortemente armados que operam em todo o redor do Delta do Níger, e os Vingadores do Delta do Níger¹¹⁴, autocaracterizados por “um grupo de indivíduos instruídos e bem viajados que estão prontos para levar a luta do Delta do Níger a novos patamares nunca vistos antes nesta nação”¹¹⁵, têm na sua génese a revolta e a reivindicação de medidas justas que beneficie a população, sendo reconhecidos pelos diversos ataques feitos a oleodutos das principais empresas petrolíferas.

2.3. Dimensão ambiental

¹¹³ A título de exemplo: Mandato de Justiça da Groenlândia do Delta do Níger, Vigilantes do Delta do Níger; Força Voluntária do Povo do Delta do Níger; Esquadrão Vermelho do Delta do Níger; Força Conjunta de Libertação do Delta do Níger; Demónios Negros e Vingadores do Delta do Níger.

¹¹⁴ Inserem-se em termos de interdição no grupo de “vândalos”, que será abordado de seguida, no que diz respeito ao seu *modus operandi*.

¹¹⁵ Amaize, “Who are the Niger Delta Avengers?”, Vanguard.

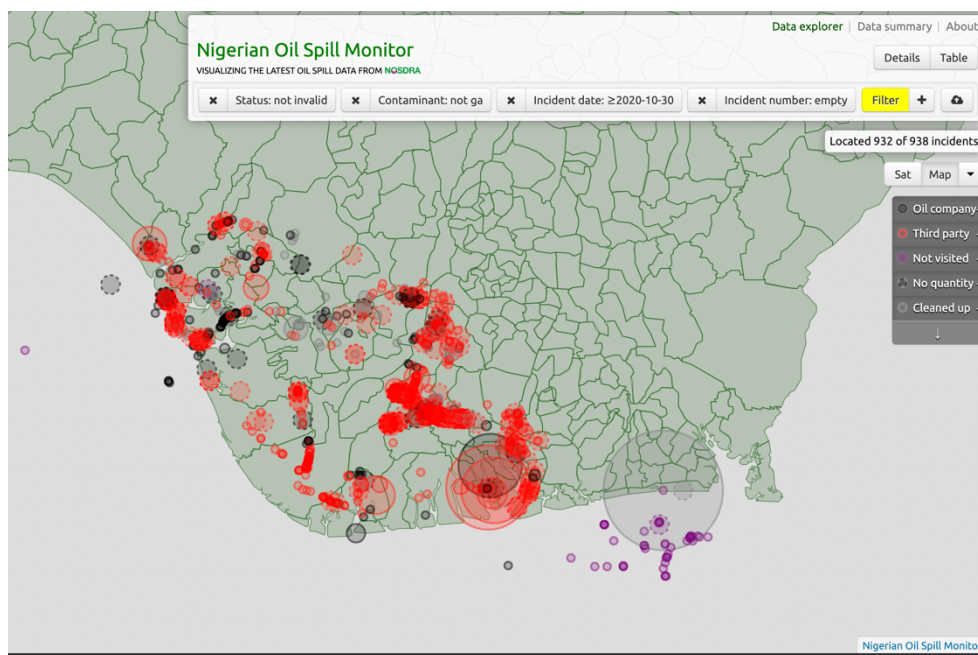
Dado à riqueza da região, a exploração de recursos naturais como petróleo e o gás e outras atividades humanas, desenvolvidas ao longo dos anos, causaram certos impactos no setor ambiental.

Nesta circunstância, destacam-se entre outras, os incêndios, as chuvas ácidas, as emissões de gases de efeito de estufa e os derrames de petróleo, sendo a última problemática a circunstância que origina o maior número de vicissitudes ambientais e socioeconómicas.

As consequências ambientais originaram a poluição de diversas terras agrícolas e viveiros de peixes danificando maioritariamente a biodiversidade terrestre e aquática, tal como a qualidade da vida humana.

2.3.1. Derrames de petróleo

As redes de oleodutos são cruciais para o transporte seguro e apropriado das superfícies da produção de petróleo para as suas refinarias. Ao longo dos anos estas ligações têm estado vulneráveis a ataques e acidentes recorrentes.



Mapa 18 "Monitor nigeriano de derrames de petróleo"

Fonte: National Oil Spill Detection and Reponse Agency, "Nigerian Oil Spill Monitor".

De acordo ao *Nigerian Oil Spill Monitor*, até à data de 30 de Outubro de 2022, encontravam-se localizados e ativos 932 incidentes de derrames de petróleo na região do Delta do Níger.

Nesta circunstância, os derrames podem ser causados por duas vias. Por um lado, em consequência dos atos de roubo e de sabotagens económicas por parte de grupos organizados. Por outro lado, ocorrem devido a acidentes operacionais por parte das empresas.

Quer os ataques designados de "interdição"¹¹⁶, quer os derrames acidentais, para além de porem em causa a qualidade e a segurança do produto, causam um impacto ambiental desmesurado visto que contaminam toda a biodiversidade ao redor da região atacada, o que condiciona os meios normais de subsistência das populações com base na agricultura e pesca¹¹⁷.

2.3.1.1. Bunkers sofisticados

¹¹⁶ "Interdição é um termo usado para descrever uma situação hostil em que uma certa mercadoria é impedida de se movimentar de um lugar para outro por certos indivíduos. Como tal, é um ato intencional de sabotagem, vandalismo ou ataque". Umar, H.A, "Environmental and socioeconomic impacts of pipeline transport interdiction in Niger Delta, Nigeria", 2.

¹¹⁷ Segundo o estudante de M.A da Universidade Católica Portuguesa "As a result of the nations over dependence on the oil and gas industry and the high level of embezzlement of public funds, pollution from oil spills has damaged many traditional agricultural and fishing livelihoods leaving little or nothing for the indigenous civilians to leverage on for their economic needs" Anexo 3.

Os bunkers sofisticados, tal como o nome indica, destacam-se pela utilização de equipamento aprimorado, como mangueiras de borracha de modo a transportar o petróleo bruto para os diversos barcos, e pelo seu método de organização.

Sendo a sua principal motivação o ganho económico que poderão obter de cada operação, este grupo, que opera por conta própria, encontra-se articulado com trabalhadores do ramo da segurança e do setor petrolífero de modo a retirar a quantidade máxima de petróleo bruto para abastecer diversas refinarias.

Esta circunstância, embora ocorra menos vezes do que o processo normal de transferência do petróleo até às principais refinarias por parte das empresas, provoca sempre derrames dado que estes são inevitáveis devido à inexperiência no que concerne o controlo do fluxo.

2.3.1.2. Bunkers amadores

Os bunkers amadores são um grupo maioritariamente constituído por homens que ficaram desempregados devido à estagnação do setor da agricultura e da pesca, e consequentemente ficaram sem fonte de rendimento. Os jovens desempregados, também numa situação financeira de precariedade juntaram-se a esta organização que tem como principal motivação o ganho económico.

Os equipamentos utilizados são recorrentemente instrumentos agressivos como serras para o furto de petróleo, que transportam em canoas e posteriormente vendem-no aos bunkers sofisticados ou à comunidade local.

A situação ambiental para este grupo não tem grande importância dado que o mesmo deixa intencionalmente os canos quebrados provocando um derrame intensivo.

2.3.1.3. Vândalos

Contrariamente aos grupos apresentados anteriormente, a principal motivação dos vândalos é o protesto contra as companhias petrolíferas, tal como a ineficiência estadual relativamente à resolução dos problemas socioeconómicos. Deste modo, a sua ação articula-se com as lideranças comunitárias e outros grupos revolucionários com quem partilham os mesmos interesses.

O principal material utilizado são os explosivos, que ao romperem com os oleodutos de abastecimento de empresas e refinarias causam um grande dano não só em termos ambientais, como também em termos de infraestrutura.

2.3.2. Empresas petrolíferas: O caso da *Shell*

Desde a primeira descoberta de petróleo na região pela empresa *Shell*, que outras firmas internacionais foram-se implementando no Delta do Níger, entre muitas, a *Chevron*, a *Nigerian Agrip Oil Company* e a *ExxonMobil*.

O segundo fator que origina os derrames são os acidentes operacionais que se sucedem no seio das empresas petrolíferas. Ao longo dos anos a *Shell* tem se vindo a destacar pela negativa como uma empresa que, pela sua exploração origina muita poluição ambiental e consegue sair ilesa das promessas de limpezas que nunca se chegam a concretizar.

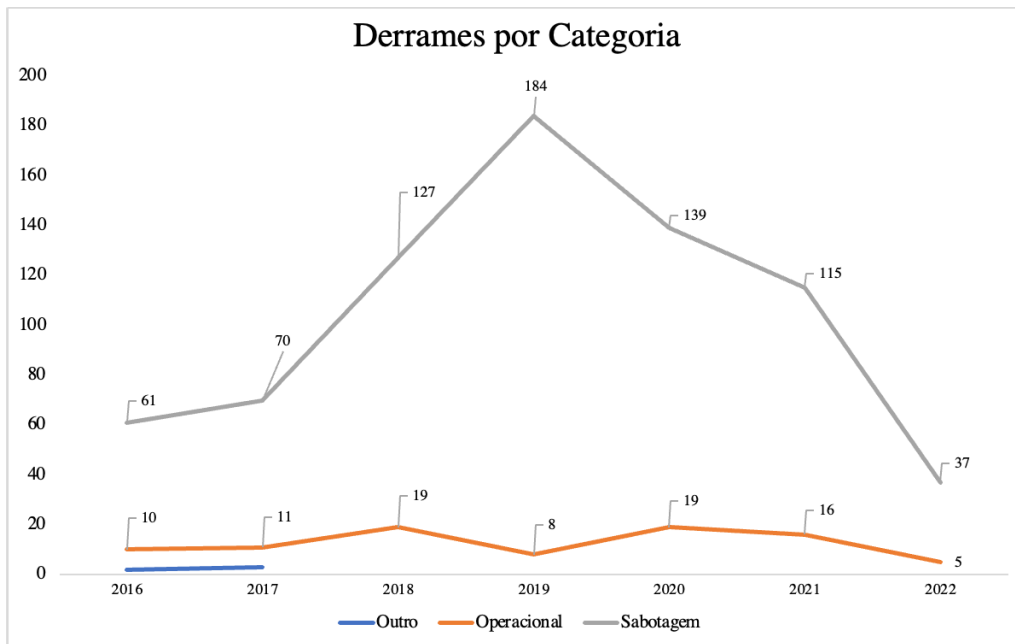


Gráfico 17 “Derrames por categoria (2016-2022)”

Fonte: Shell Company Website.

Segundo os dados da empresa, desde 2016 até à atualidade os derrames sucedidos no Delta do Níger, devem-se particularmente à sabotagem que é feita pelos grupos caracterizados anteriormente. Todavia a instituição reconhece, igualmente, os casos que são originados pela mesma, e pelo menos, teoricamente, nos relatórios anuais se preocupa com a limpeza das zonas, bem como o bem-estar social das populações.

De acordo com a tabela apresentada de seguida é possível acedermos a uma parcela do plano metodológico de limpeza e prevenção da Shell relativamente a derrames do ano anterior.

Resposta e prevenção de derrames na Nigéria

Derrames em 2021	Limpeza	Prevenção
Número de derramamentos operacionais: 9. Volume de derramamentos operacionais: 29 toneladas.	Média de dias antes do início das investigações conjuntas: 2 dias em 2021. Melhoria relativamente aos 6 dias em	Pontos de roubo ilegal removidos: 195 em 2021, 922 no total desde 2016.
Número de derramamentos causados por interferência de terceiros e outras atividades ilegais: 106, 91% do número total.	Média de dias para concluir a recuperação de óleo de superfície: cerca de 6 dias em 2021.	Gaiolas de aço instaladas para proteger as cabeças dos poços: 283 no total.
Volume de derramamentos causados por interferência de terceiros e outras atividades ilegais: 3.333 toneladas, 99% do volume total.	Número de áreas corrigidas: 187 em 2021, 651 no total desde 2016.	Quebra de gaiolas de aço em 2021 : 29 de 1.700 tentativas.

Tabela 6 "Resposta e prevenção de derrames na Nigéria"

Fonte: Shell website, "Managing operations: spill prevention and response".

Tendo em consideração o seu relatório anual de 2021 "Nigeria Briefing Notes: For 2021 Business Activities", a companhia realça os programas que têm desenvolvido para a população relativamente ao COVID-19; à melhoria da assistência médica; ao investimento na educação e apoio ao empreendedorismo. Todavia, é importante realçar que estes programas não são os esforços suficientes para acalmar a revolta da população, que deseja justiça.

Existe uma ineficácia da lei em julgar, tal a *Shell*, como todas as companhias petrolíferas pelo dano ambiental e socioeconómico¹¹⁸.

2.3.3. A lei da Indústria do Petróleo (2021)

Em 2021 foi assinada a Lei da Indústria Petrolífera da Nigéria que procura a promoção de um quadro jurídico de governação e fiscalização do setor petrolífero de modo a proporcionar o desenvolvimento económico da Nigéria.

¹¹⁸ Como afirma o capitão de mar-e-guerra Pedro Ribeiro "pela exploração do petróleo e gás, as empresas são obrigadas a investir grandes montantes na recuperação ambiental da região e no apoio às populações aí residentes, mas isso não tem sido visível." Anexo 2.

Nesta circunstância, esta lei prevê a obrigatoriedade do pagamento de 3% das despesas operacionais que as diversas empresas têm, que servirão de fundos destinados a fornecer benefícios sociais e económicos às comunidades desfavorecidas e afetadas pela produção de petróleo.

As comunidades não se encontram satisfeitas com a percentagem afirmando que é muito pouco para a quantidade de danos que foram feitos ao longo de, pelo menos, 66 anos desde que se começou a exploração de petróleo.

2.4. Consequências socioeconómicas

O derrame de petróleo afeta diretamente os ecossistemas de manguezais, florestas e pântanos, tal como os rios. Deste modo, a perda de biodiversidade e a perturbação do ecossistema é evidente.

A população desta região carece de alimentos agrícolas, bem como dos setores piscatório e pecuário visto que a contaminação impossibilita a existência de terrenos férteis ao desenvolvimento de sustento alimentar. Adicionalmente, as doenças propagam-se em maior número visto que, dado à pobreza existente não estão asseguradas questões higiénicas e muitas vezes os alimentos, da mesma maneira que a água não têm o tratamento necessário.

O desenvolvimento socioeconómico do Delta do Níger depende maioritariamente das receitas dos setores do petróleo e do gás, que contribuem entre 80% a 90% para a receita do governo e 40% para o produto interno bruto (PIB) do país¹¹⁹. Apesar de serem

¹¹⁹ Umar, H.A, “Environmental and socioeconomic impacts of pipeline transport interdiction in Niger Delta, Nigeria”, 2.

dois setores que geram bastante riqueza, a sua gestão afeta diretamente diversos setores regionais trazendo consequências trágicas para a população.

2.4.1. Redistribuição da renda

A redistribuição da renda obtida, principalmente do setor petrolífero foi, desde sempre, um motivo de discórdia e violência.

A população do Delta do Níger sente-se injustiçada visto que para além da divisão indevida, o pouco dinheiro que está disponibilizado para a região não é utilizado de forma a remediar os danos que são causados e a melhorar as condições de vida, sendo direcionado para as elites.

Para além da redistribuição incorreta do montante que se obtém da produção petrolífera, o foco intensivo por este fator resultou num abandono exponencial e predominante relativamente a outros setores económicos como a agricultura e a pecuária que exigem diversos postos de emprego, empregam um grande número de pessoas.

2.4.1.1. Estagnação do setor económico

Como se pode analisar pelos dados estatísticos representados no gráfico de seguida, há um grande número de pessoas desempregadas no Delta do Níger, sendo maioritariamente afetados os seguintes estados: Rivers, Imo, Akwa Ibom.

O desemprego afeta todas as faixas etárias, principalmente as mais jovens constituídas por pessoas que são mais aliciadas a juntarem-se a militâncias e seguirem o

caminho da criminalidade¹²⁰, que normalmente interpretam a prática da pirataria como um emprego.

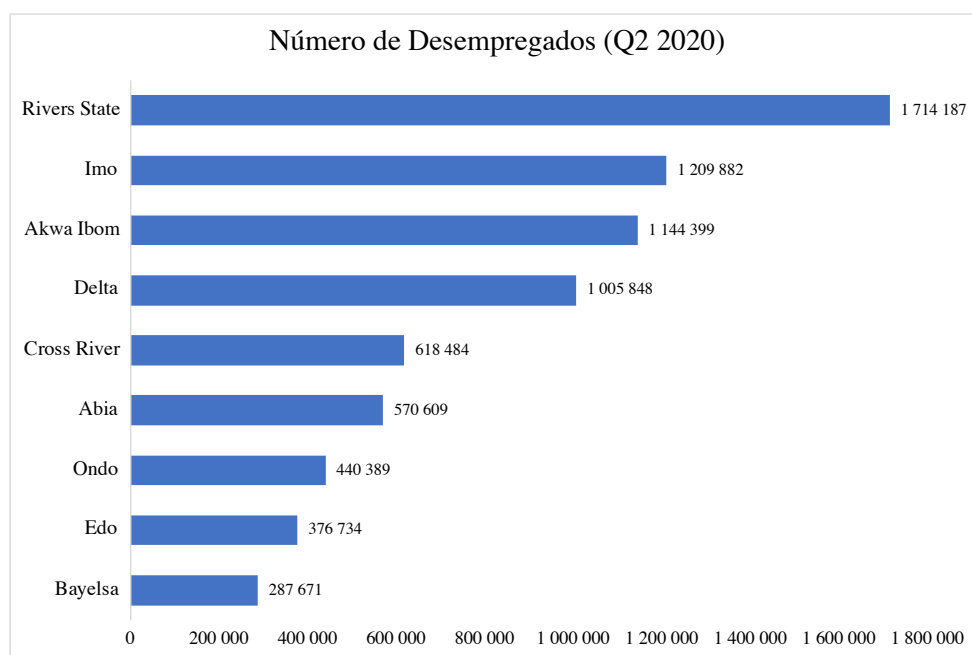


Gráfico 18 "Número de desempregados (Q2 2020)"

Fonte: National Bureau of Statistics, "Labor Force Statistics: Unemployment and Underemployment Report", 42-69. (Adaptado)

Numa circunstância em que não há recursos monetários devido, por um lado pela falta de verbas estaduais, e por outro lado pela falta de empregabilidade, é expectável a pobreza que domina as famílias do Delta do Níger.

¹²⁰ De acordo à visão do capitão Pedro Ribeiro "A pressão para procurar outras fontes de rendimento, de *income*, de suporte às famílias mais pobres conjugado com a disponibilidade de recursos (homens capazes, com treino e alguma preparação em realizar ações violentas), de material (embarcações, combustível e equipamento variado) e a esperança/expectativa de total impunidade como aconteceu até 2019/2020 levaram ao aumento das ações de pirataria" Anexo 2.

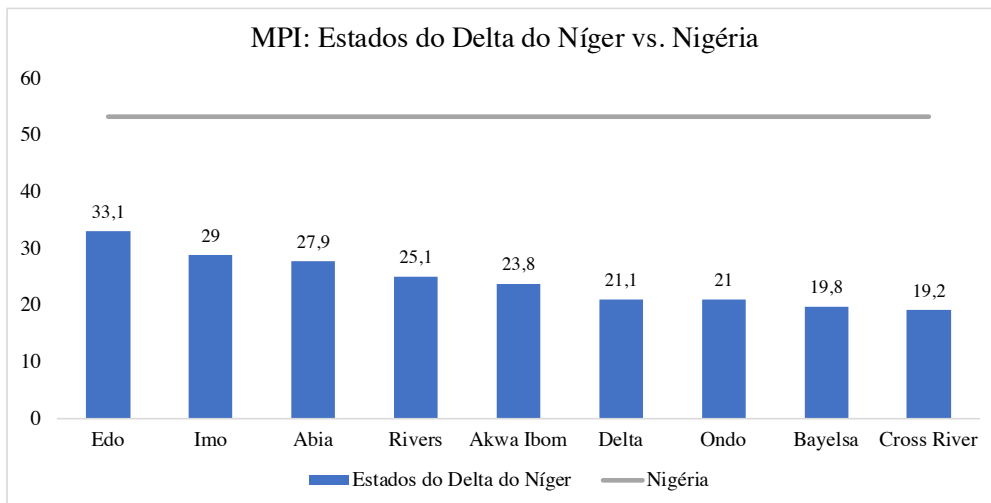


Gráfico 19 "MPI: Estados do Delta do Níger vs. Nigéria"

Eluemunor, "Introduction to the study: Poverty and the Niger Delta", 7. (Adaptado)

Tendo em consideração o gráfico representado que calcula a pobreza de acordo ao Índice Global de Pobreza Multidimensional, apesar da mesma variar entre 19,22% e 33,1%, números inferiores à média nacional da Nigéria de 53,33% a proporção de pessoas pobres é mais alta.

Os padrões de vida no Delta do Níger são caracterizados pela precariedade de bens essenciais como alimentos, água potável, fornecimento de energia, transportes, infraestruturas como hospitais e escolas.

No caso específico da educação a região apresenta graves problemas em relação à qualidade da mesma que é caracterizada pelo um ambiente deplorável¹²¹, as escolas não contêm as condições necessárias, não existem materiais suficientes, há falta de mão de obra qualificada e ausência de materiais didáticos e pedagógicos.

3. Conclusões

¹²¹ Ushie and Okpa, "Corruption and the development debacle in the Niger Delta", 197.

No âmbito da questão secundária “Quais são as instabilidades que coordenam o *modus vivendi* da população nigeriana, nomeadamente na região do Delta do Níger?” diríamos que estas encontram-se em todos os domínios estatais, a começar pelo sistema político nigeriano que enfrenta problemas significativos relativamente à coerência e eficiência institucional.

No âmbito nacional nigeriano, a corrupção manifesta-se entre os principais organismos, sobretudo através da prática de suborno junto dos trabalhadores, o que corrói e defrauda todos os outros setores. Neste contexto, a economia encontra-se bastante deteriorada e as condições socioeconómicas da população são dominadas, entre muitos fatores, pela pobreza, desemprego e falta de infraestrutura.

Como foi constatado anteriormente, o país está coberto de adversidades e constrangimentos securitários que se estendem de norte a sul do país, e têm, como base as motivações políticas, sociais, económicas e religiosas.

Esta situação é agravada pela proliferação de armas que existem e estão inseridas numa conjuntura de fácil acesso às mesmas pelo seu baixo valor monetário e à própria cultura e comportamento autóctone.

A região do Delta do Níger, estando inserida nesta conjuntura nacional, padece de problemas semelhantes que diferem, em parte, do resto do país dado à sua circunstância e história singular que é marcada pelas reservas de petróleo e do gás existentes.

No âmbito da corrupção, como foi referido anteriormente assistiu-se na região ao acontecimento de dois fenómenos: a politização do programa de amnistia presidencial, que após ser posto em prática se foi afastando gradualmente do seu propósito inicial e o abandono do projeto da comissão de desenvolvimento do Delta do Níger, onde não se viram feitas as iniciativas prometidas, bem como o dinheiro que deveria ter sido investido.

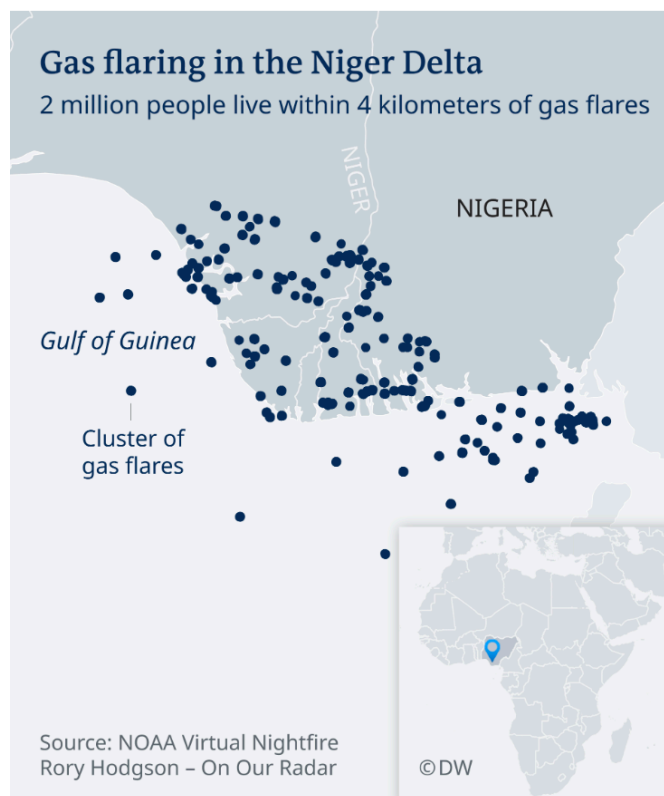
Nesta região identificam-se, igualmente, problemas securitários através dos diversos conflitos que envolvem, a título de exemplo, militâncias, gangues e tensões comunitárias.

Apesar da riqueza existente, as condições socioeconómicas são descritas pela precariedade na qual se vive e pode ser observada pelas elevadas taxas de desemprego, pela pobreza dominante, pela fraca infraestrutura em termos educacionais e de saúde, assim como pelas fracas capacidades económicas da população que as impede de garantir a sua subsistência.

A poluição ambiental tem sido um problema emergente e tem afetado, principalmente, o desenvolvimento de outros setores económicos e a população em si¹²².

Para além dos derrames de petróleo, a região é marcada pela libertação de gases através da combustão de biomassa, queima de arbustos, transportes e deslocação da matéria-prima, produção industrial e queima de gás, sendo, este último fator considerado um problema gravíssimo, visto que, na prática a situação em causa, coloca a Nigéria como o sétimo país que mais liberta emissões de gases a nível mundial.

¹²² De acordo com o estudante de M.A da Universidade Católica Portuguesa “Furthermore, air and water pollution endanger the health of communities living near affected areas. This pollution can be traced to gross neglect of established regulations and poor operational standards from oil/gas companies.” Anexo 3.



Mapa 19 "Queima de gás no Delta do Níger"

Fonte: Schick., et all. "Gas Flaring scorches Niger Delta", Deutsche Welle.

A poluição do ar no Delta do Níger causa muitos problemas de saúde, sendo o mais comum o cancro que se estende desde o domínio respiratório até ao cutâneo (pele). Nesta região, a esperança média de vida, 41 anos, é substancialmente inferior comparativamente à esperança média de vida do restante povo nigeriano que é de 54,7 anos¹²³.

Em suma, a população nigeriana vive de forma precária, sendo que esta situação se agrava na região do Delta do Níger causando uma revolta geral, e desencadeando ações violentas e proliferação de várias militâncias no palco das operações. A influência da prática da pirataria é notória e a sua organização é feita entre as águas internacionais da região marítima e os riachos e zonas terrestres do Delta do Níger.

¹²³ Donner, "BTI 2022 Country Report: Nigéria" 1.

“A Nigéria permanece no epicentro da atual onda de pirataria no Golfo de Guiné. A criminalidade no Delta do Níger está se espalhando para a região como grupos piratas expandem sua área de atuação.”¹²⁴

¹²⁴ Stable Seas, “Gulf of Guinea”, 48.

Capítulo IV: Os Piratas do Delta do Níger

Definida pelo artigo n.º 101 da CNUDM, a pirataria consiste em qualquer atividade ilegal contra um navio ou aeronave em alto mar, perpetrada pela violência por parte de uma tripulação ou passageiros de um navio que pretendam obter um resultado para um fim particular e privado.

Enquanto fenómeno arqueável verifica-se que esta manifestação se encontra em transformação e se reinventa por novos grupos, técnicas e circunstâncias, estando sujeita a novos paradigmas.

Os media locais, assim como as autoridades nigerianas, descrevem os grupos de criminosos que operam nas águas nacionais e riachos do Delta do Níger como “piratas”, que é igualmente a denominação que os próprios grupos utilizam para se auto apelidarem, embora muitos deles operem em águas nacionais.

Seguindo a mesma linha de raciocínio, surgirão durante a análise certos eventos que serão classificados como “pirataria”, a título de exemplo: sequestro e cativo da tripulação, sendo que os campos de reféns se situam em terra, mas que não correspondem integralmente à definição da CNUDM.

Neste contexto, e de acordo com a circunstância presente, a bibliografia principal para o desenvolvimento deste capítulo será o relatório “Pirates of the Niger Delta: Between Brown and Blue Waters” realizado pelo Gabinete das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC) e a base de entendimento para esta secção de estudo será a de que a pirataria se enquadra num contexto em desenvolvimento e em observação, o que, desde logo, chama a atenção para a simbiose entre o Delta do Níger e a pirataria no GdG, sendo neste âmbito o fulcro desta investigação.

Para que se possa fazer uma análise válida, correta e exata, é necessário atribuir uma certa flexibilização aos conceitos de pirataria e pirata.

1. Evolução da pirataria na região

Quando a pirataria começou a se destacar no GdG, a principal ameaça provinha de grupos armados e militares como o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger (MEND).¹²⁵ Posteriormente, diversos grupos aproveitaram-se da oportunidade do lucro que poderiam obter com o assalto a navios petroleiros, tão frequentes na região, e foram contribuindo para a persistência da pirataria até à atualidade.

Deste modo, pretende-se analisar a evolução da pirataria a partir da região da Nigéria, no que corresponde à forma de operar, às intenções e à recorrência dos ataques, sendo que cada um deles envolve um certo nível de organização *a priori* e *a posteriori*.

EVOLUTION OF MARITIME PIRACY SINCE 2005:

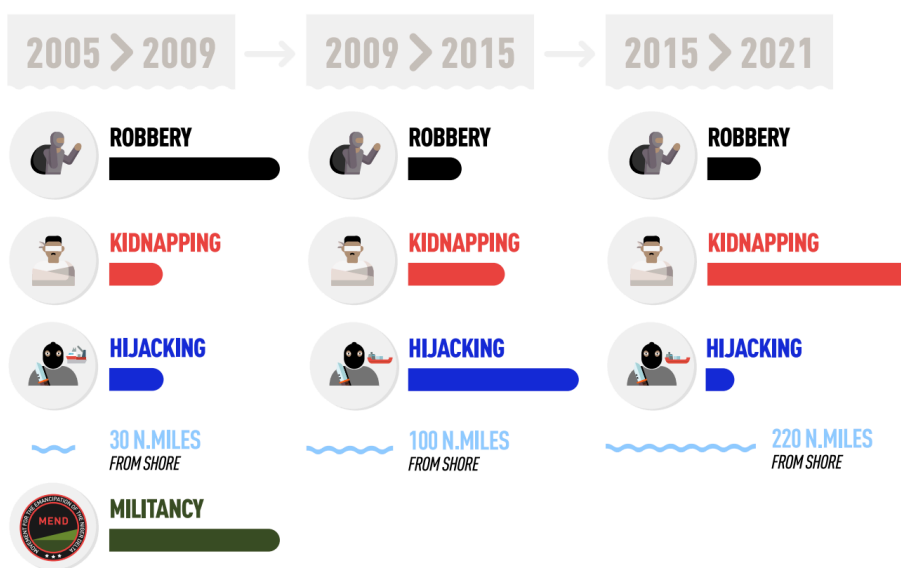


Figura 5 "Evolução da pirataria marítima desde 2005"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 17.

O gráfico anterior permite verificar a ação da militância MEND entre 2005 e 2008 e que existem dois fatores que se desenvolvem em sentido contrário. Por um lado, a

¹²⁵ Frequentemente motivados na sua ação pela necessidade de corrigir as anomalias sociais e políticas decorrentes de uma região rica em recursos, mas pobre e carente em apoio do governo central.

atividade que consistia no roubo foi diminuindo gradualmente de 2009 até 2021, em relação aos anos entre 2005 e 2009. Por outro lado, a realização de sequestros sofreu uma evolução progressiva e rápida, tornando-se entre 2015 e 2021 a atividade mais comum e praticada.

No caso do sequestro, este fenómeno aumenta significativamente entre 2005 e 2015, contudo a partir deste mesmo ano passou a diminuir, tendo um valor mais baixo do período total considerado.

Note-se que relativamente à área geográfica em que se verificam as ocorrências, existe uma expansão da zona de ação, havendo um crescimento sucessivo ao longo dos anos considerados das áreas de atuação. Entre 2005 e 2009, a atividade decorria apenas a 30 milhas da costa, porém entre 2015 e 2021 alargou-se até às 220 milhas da costa.

Numa análise geral, verifica-se que as ações de sequestro foram as que mais aumentaram e que o raio de ação dos piratas para as cometerem foi sendo progressivamente aumentado, o que nos conduz também à ligação entre o Delta do Níger, enquanto área segura para o esconderijo dos reféns, e as ações de pirataria no GdG.

1.1. Grupos operativos entre 2005 e 2009

Nesta época, os incidentes de pirataria do GdG estavam predominantemente associados ao ato de embarque e roubo sendo a maioria dos navios que sofriam desta invasão continham petróleo e gás na sua embarcação.

Apesar dos sequestros por resgate não serem tão comuns nesta altura, registam-se algumas ações deste tipo relativamente aos incidentes relatados no GdG. As várias ocorrências reportadas compreendiam navios de petróleo que eram levados para riachos

no Delta do Níger, sendo que a região servia como base de proteção para estas atividades ilegais o que demonstra o domínio dos piratas.

Grande parte destes sequestros ocorreram em águas nacionais nigerianas, principalmente na região do Delta do Níger (especialmente nos rios Warri, Brass, Bonny e Calabar), o que dificultou a desagregação entre sequestros em águas nacionais e internacionais e realça a necessidade de uma legislação assertiva neste domínio.



Mapa 20 "Evolução da pirataria (2005-2008)"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 19.

Pelo mapa apresentando, é possível identificar a recorrência dos ataques piratas não somente em águas nacionais, como também em riachos da Nigéria, praticamente no Delta do Níger.

Durante estes anos a ação era liderada pelos militantes do MEND, que tinha como alvo as indústrias de petróleo devido à iniquidade e instabilidade social vivida.

Os ataques de petro-pirataria, que se baseavam em extorquir petróleo das empresas ou de embarcações para revenda, eram uma forma de ameaça para que conseguissem obter resposta às reivindicações sociais exigidas. A título de exemplo, a 15

de janeiro de 2006, o MEND atacou uma estação de fluxo da Shell, matando inúmeros trabalhadores e também prejudicando a produção de petróleo.

O resultado dos ataques da militância a diversas estruturas petrolíferas, tanto *onshore* (em terra) assim como *offshore*, reduziram significativamente a capacidade de produção de petróleo.

Neste contexto, a Nigéria procedeu à constituição das Forças-Tarefa Conjunta Multinacional (MNJTF), que eram compostas por meios do exército, marinha e força área de vários países, para que fosse possível fazer uma cobertura total em termos de segurança no Delta do Níger. As ações realizadas foram orientadas para promover a segurança contra diversos ataques, principalmente, de pirataria e petro-pirataria.



Mapa 21 "Evolução da pirataria (2008-2010)"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 20.

No período temporal entre 2008 e 2010, identifica-se a expansão dos piratas nigerianos, para além da zona de influência nacional, alargando-se às águas vizinhas.

A importância desta abordagem inicial está relacionada com a permanência e influência de certos militantes do MEND que existe até aos dias de hoje. Embora estejam

inseridos num paradigma distinto e tenham capacidades diferentes, continuam a representar uma ameaça.

Note-se que a pirataria no GdG não se pratica hoje sob a bandeira da militância do MEND, no entanto, foi deixado um legado mais amplo por este grupo que é um fator crucial para compreender a pirataria atualmente.

Bertrand Monnet, especialista em pirataria que entrevistou piratas do Delta do Níger, realça, por exemplo, que o grupo “Black Devil”, um dos grupos em atividade que atualmente tem como líder um ex-general que pertenceu ao MEND, tal como a maior parte dos militantes do grupo¹²⁶.

1.2. Paradigma após Amnistia

Em 2009, a militância atingiu o pico da sua atividade e ativismo com a prática de múltiplos ataques contra infraestruturas e embarcações de petróleo e gás, no Delta do Níger. A 11 de Julho deste ano, o ataque do MEND ao terminal Atlas Cove em Lagos obteve um impacto tão significativo que aumentou a instabilidade da capital económica nigeriana e levou a baixíssimos números de produção.

Umaru Yar’Adua, presidente da Nigéria durante esta época, como referido anteriormente, propôs às diversas militâncias existentes um acordo de cessar-fogo, que pretendia principalmente o desarmamento dos grupos.

Este trato foi aceite pelos líderes, o que levou à entrega do armamento usado, (nomeadamente espingardas automáticas AK-47 e lançadores e lança-foguetes), às

¹²⁶ Jacobsen, “Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters”, 20.

autoridades nigerianas. Em troca, neste paradigma, o presidente assegurava que iria privilegiar o desenvolvimento económico do Delta do Níger¹²⁷.

Esta amnistia conseguiu apaziguar a atividade das militâncias, todavia não terminou com as mesmas. Grupos como a Frente de Libertação do Delta do Níger, recusaram-se a fazer parte do acordo e os ataques continuaram a perpetuar-se.

No caso dos grupos que aceitaram verificou-se, ainda, que estes não deixaram de estar inseridos em certas atividades ilegais, pelo que, posteriormente, a instabilidade voltou a vigorar devido a ataques comandados pelo MEND em 2010 e 2011.

A promessa do investimento económico no Delta do Níger ficou apenas pelas palavras. Como se verificou “O governo não está presente em nenhum lugar; eles deixaram um vácuo tanto em termos de desenvolvimento como em termos de segurança”¹²⁸.

“Os meninos que tinham 10 anos em 2009, quando o programa de amnistia foi iniciado, agora têm 21 anos. No entanto, eles veem a mesma situação ou pior: a economia está em colapso, a demografia alta e a criminalidade em crescimento.”¹²⁹

¹²⁷ O acordo reconhece, portanto, por parte do Governo da Nigéria, o vínculo existente entre a pirataria e as condições sociais no Delta e sobretudo a possibilidade de reduzir aquelas se melhorarem as condições sociais locais.

¹²⁸ Jacobsen, “Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters”, 22.

¹²⁹ *Ibidem*.



Mapa 22 "Evolução da pirataria (2010-2015)"

Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 22.

No decorrer do período entre 2010 e 2015, a atividade pirata intensificou-se na região da Nigéria, e alastrou-se para sul, para o Gabão e Norte Angola, em Cabinda, tal como para noroeste alcançando as águas da Costa do Marfim.

“Os piratas do Delta do Níger são os principais responsáveis pela destabilização das águas do amplo Golfo da Guiné por meio de ataques a embarcações e sequestros de tripulantes. Ataques se estendem até à Costa do marfim em oeste até à República Democrática do Congo no Sul, e até 170 milhas náuticas da costa.”¹³⁰

¹³⁰ Stable Seas, "Gulf of Guinea", 39.

Durante esta época os piratas praticaram com regularidade o roubo e sequestro, tendo como principal alvo os navios-tanque que transportavam produtos refinados. No entanto, o sequestro desta tipologia de navio diminuiu substancialmente, a partir de 2016 devido à queda global do preço do petróleo – em 2013 o barril valia 120 dólares, que em 2016 desceu para 30 dólares¹³¹.

1.3. Mudança metodológica de ataque

A partir de 2016, o ataque mais frequente no GdG passou a ser o sequestro por resgate e, de acordo com inúmeros relatórios, as operações em território *offshore* expandiram-se gradualmente entre 2015-2020.



Mapa 23 "Evolução da pirataria (2015-2020)"

Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 24.

Em comparação aos anos anteriores analisados, atingiu-se o apogeu, durante este intervalo de anos, da prática pirata que, inicialmente, estava apenas circunscrita às águas nacionais e próximas à Nigéria através do roubo às embarcações e dos seus recursos, bem

¹³¹ Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 21.

como pela prática do *bunkering*; e neste momento, encontra-se direcionada para o sequestro por resgate em diversas águas nacionais e internacionais.

Com a mudança de objetivos, qualquer embarcação se encontra vulnerável à pirataria, visto que o rendimento obtido pelos piratas não está relacionado com o material transportado, mas, principalmente, com o fator humano.

No paradigma atual identificam-se diversos grupos de piratas que se formam de temporariamente e mantêm a sua atividade por algum tempo e após terem sucesso abandonam a pirataria. No entanto, outros grupos de piratas permanecem por tempo indefinido, tendo como objetivo a realização de planos relacionados com potenciais alvos, analisados pela sua localização que pode ser de maior ou menor risco e de acordo ao seu valor humano, isto é, quanto se pode obter pelo resgate da tripulação.

2. O termo “pirata” no Delta do Níger

No contexto da região do Delta do Níger, o conceito pirata engloba inúmeras atividades delituosas que não estão implícitas na definição do conceito de pirataria utilizado pela CNUDM.

Com base na tipologia das operações, propósitos, zona de ação e género de atividade, podemos distinguir três categorias de piratas: piratas de alto mar, piratas costeiros/de baixo alcance e criminosos ribeirinhos¹³².

A diferenciação perante os diferentes tipos de piratas, permite a recriação real do paradigma existente na região relativamente aos seus alvos, *modus operandi* e às localidades que são utilizadas para campos de reféns.

¹³² *Ibidem*, p 34.

É importante entender como a pirataria contemporânea no GdG está conectada diretamente à dimensão territorial, associação que foi identificada, igualmente, por Grotius e Gentili.

Existe uma necessidade de se garantirem áreas seguras em terra para que seja possível manter os reféns durante diversos dias em cativeiro, sem que as autoridades os possam libertar. Esta circunstância evidencia ainda mais a interdependência entre o Delta do Níger e a ação da pirataria no GdG.

Apesar desta diferenciação ser importante para analisar a situação da pirataria, é relevante realçar que os piratas podem desenvolver as suas ações em mais do que um domínio. Assim, as categorias são consideradas como abstrações analíticas para se entender o panorama geral.

“Esta distinção analítica oferece a lente através da qual se podem considerar inúmeras questões relacionadas com a pirataria: Como são as redes internacionais de grupos de piratas baseados no Delta do Níger? Como esses grupos estão organizados? Quantos grupos piratas estão ativos? Todas essas e muitas outras questões podem ser abordadas considerando cada tipo de pirataria ou criminalidade ribeirinha?”¹³³

2.1. Piratas de alto mar

Dentro desta categoria, os grupos de piratas são diferentes uns dos outros, sendo que há alguns que se encontram muito bem preparados para efetuar sequestros com o objetivo de conseguir o maior número de reféns e mantê-los em cativeiro, enquanto outros não têm tanta destreza para operar desta forma.

A principal característica que distingue os piratas que operam em águas internacionais dos outros grupos é a sua capacidade de inovação e ajustamento,

¹³³ *Ibidem.*

principalmente em águas caracterizadas como “áreas frias”, onde há uma escassez de vigilância militar.

Para além disso, são os únicos que necessitam da utilização de ferramentas especiais para operar a longas distâncias, como as lanchas de longo alcance, equipadas com motores potentes que permitam alcançar altas velocidades.

A utilização desta tipologia de barco de assalto permite que quando o mesmo alcança as áreas territoriais se mova mais pausadamente, como uma forma de poupança de combustível.

Quanto à componente do combustível, para a presença de 3 a 4 dias em alto mar, os piratas levam até 1.500 litros de combustível em latas.

TYPICAL SPEEDBOAT NIGERIANS PIRATES :

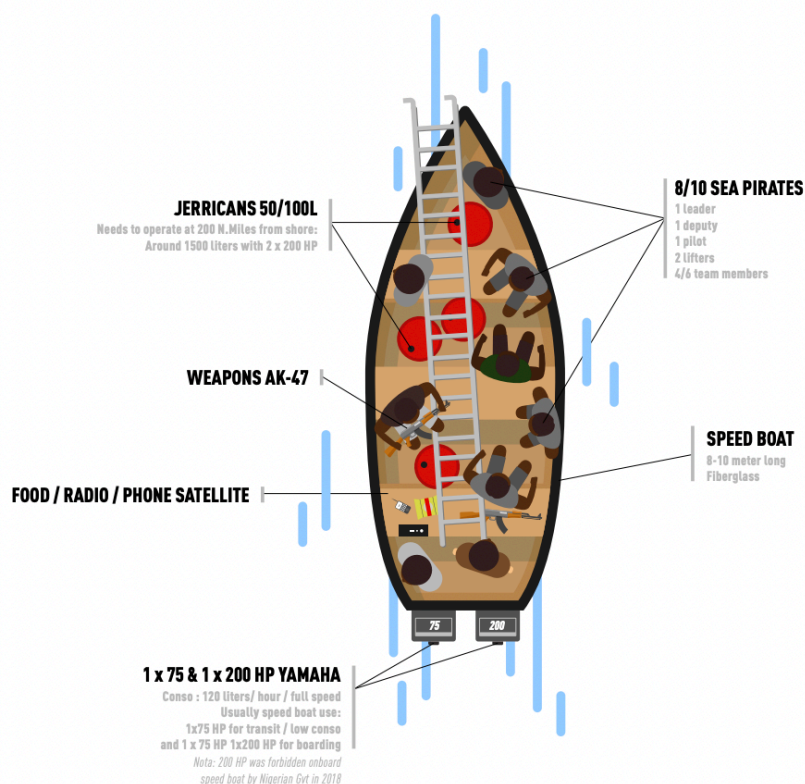


Figura 6 "Lancha rápida utilizada por piratas nigerianos"

Fonte: Jacobsen, “Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters”, 52.

Como se pode observar pela figura presente, embarcam entre 8 e 10 piratas, equipados com armas, sendo que também transportam a alimentação necessária e utilizam durante a missão rádios e telefones que funcionam por satélite.

Nos últimos anos, o objetivo deste grupo de piratas tem sido sequestro por resgate¹³⁴ tendo como finalidade a captura do maior número de tripulantes, e considerando as nacionalidades dos mesmos de acordo ao nível de riqueza - “alguns grupos se especializaram em sequestrar os brancos, eles vão para mar e sequestram o que eles chamam de brancos melhores”¹³⁵.

“Muitas vezes a seleção dos elementos a raptar tem a ver com as nacionalidades dos mesmos, pois, há algumas, onde a probabilidade de se obter um bom dinheiro, em troca da libertação de reféns, é mais provável.”¹³⁶

Relativamente à abrangência dos ataques piratas, nota-se uma expansão sendo que até 2012 os incidentes ocorriam apenas até 85 milhas náuticas da costa litoral da Nigéria e em 2021 identificou-se a capacidade de ataque numa extensão até 220 milhas náuticas da região da Delta do Níger¹³⁷.

2.1.1. Preparação para o ataque

A preparação para o ataque é feita assegurando a presença de munições e armamento. A arma que é mais utilizada para as operações é a AK-47, todavia existem relatos de reféns que indicam a utilização de outra tipologia de armamento como a utilização da espingarda automática M16s ou carabina M4s.

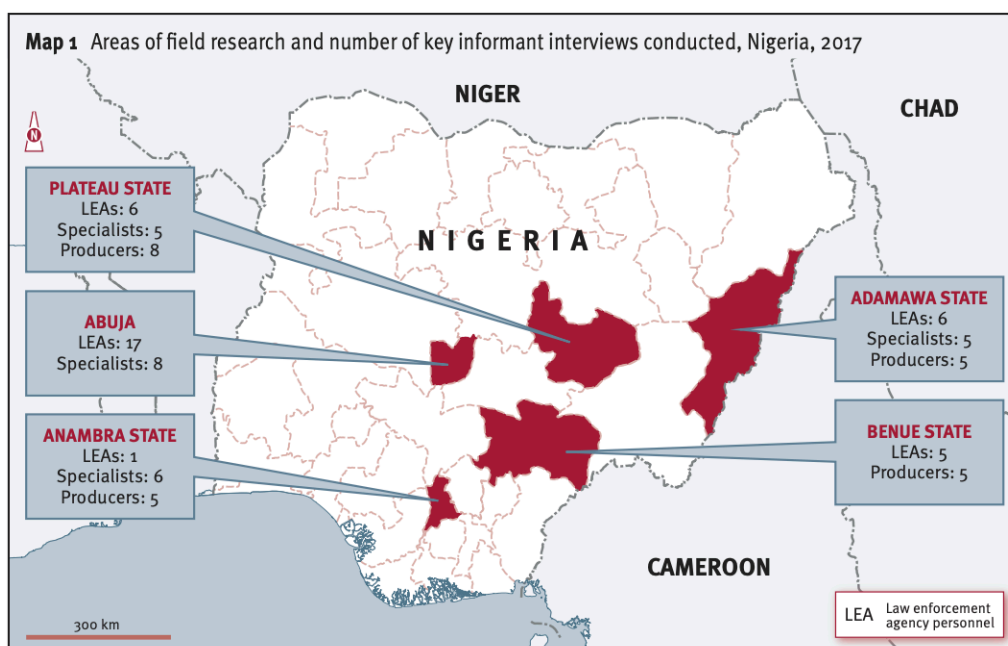
¹³⁴ Que difere do propósito dos piratas costeiros como será analisado de seguida.

¹³⁵ Jacobsen, “Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters”, 35.

¹³⁶ Entrevista ao Comandante Portela Guedes. Anexo 1.

¹³⁷ Jacobsen, “Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters”, 35.

Na Nigéria é bastante recorrente a posse de armas por parte de cidadãos comuns, o que significa que a sua obtenção não é difícil, os piratas possuem as suas próprias armas.



Mapa 24 "Acesso ao armamento: áreas de pesquisa de campo"

”Fonte: Nowak and Gsell, “Handmade and Deadly 6.

De acordo com o mapa apresentado, pode-se identificar, pelo menos, cinco principais estados produtores de diferentes tipos de armas, que posteriormente procedem ao processo de compra e venda, entre os vários grupos sociais e grupos militantes.

Se eventualmente não for possível fazer um investimento em armas, estas podem ser obtidas através de um sistema de troca com base em três metodologias.

A primeira baseia-se na troca de petróleo, que provém do roubo, por armamento. Em segundo lugar, as armas podem ser originadas pelos ataques contra a MNJTF e a Marinha da Nigéria, sendo que também se aproveitam das armas dos soldados que são mortos.

Por último, é também referido que certas armas podem surgir da participação em atos de violência eleitoral, isto é, determinados políticos podem contribuir para o

fornecimento de armas e munições a piratas, que em troca garantem a sua proteção e o seu sucesso político pela influência que têm nas comunidades.

Os piratas não têm um equipamento específico para utilizar durante os ataques, porém encontram-se regularmente vestidos de preto, ou com roupas paramilitares, bem como pode acontecer encontrarem-se, simplesmente, com roupa à civil. Habitualmente não utilizam qualquer tipo de calçado, o que facilita a sua escalada para o acesso à embarcação.

2.2. Piratas costeiros e de curto alcance

Os piratas costeiros são conhecidos por operar perto da costa litoral da Nigéria, enquanto os piratas designados de baixo alcance, podem operar até 40 milhas náuticas.

Os alvos dos piratas costeiros e dos piratas de curto alcance têm em comum as seguintes características: trata-se de embarcações que se encontram no litoral nigeriano sem o suporte de qualquer entidade securitária, todavia cada grupo tem uma maior tendência para atacar categorias específicas.

2.2.1. Piratas costeiros

Os piratas costeiros direcionam o seu ataque especialmente a embarcações vulneráveis que se encontram próximo ao litoral, nomeadamente de pescadores regionais que operam por toda a extensão da costa, pois permite-lhes a usurpação de equipamentos como motores de popa ou redes utilizadas na pesca que servem posteriormente como moeda de troca para a obtenção de dinheiro.

Para além disso, o equipamento primordial que é utilizado para os ataques são as lanchas compostas por motores de popas, e espingardas.

Este grupo de piratas consegue obter ótimos resultados no seu ataque, pois as entidades policiais nigerianas dificilmente intervêm nestes incidentes, contudo reconhece-se o esforço por parte de alguns governos locais como a Área de Governo Local de Ibeno, que elaborou um “Esquadrão de Forças Especiais”, de modo a vigiar a área costeira e salvaguardar a segurança das comunidades piscatórias.

2.2.2. Piratas de curto alcance

Os piratas de curto alcance operam principalmente pelo furto através de ataques a traineiras de pesca industrial, navios que transportam petróleo e gás, tal como navios de carga locais. “Normalmente, sequestramos embarcações que transportam mercadorias ilegais... Se sabemos que é ilegal, vamos lá, não há muita segurança”¹³⁸.

Este conjunto de piratas desloca-se em regiões mais amplas do que os piratas costeiros, estendendo a sua ação às regiões marítimas perto dos estados de Bayelsa e Rivers onde não há grande vigilância policial e grande movimentação.

Os ataques mais comuns são realizados pelo meio de roubos, no entanto também é possível procederem através do sequestro por resgate, a diferença desta tipologia de resgate para os que são perpetuados por piratas de alto mar, é que o principal alvo por norma é o capitão e o engenheiro chefe do navio.

O cativo do capitão e do engenheiro chefe da embarcação persiste aproximadamente durante duas semanas, e o valor do resgate encontra-se entre 1 – 1.5 milhão de Nairas, moeda nigeriana, (em dólares, rondam os 3.000-4.000)¹³⁹. Por norma, os reféns são de nacionalidade nigeriana, mas também pode ocorrer o ataque a embarcações que contenham cidadãos de outras nacionalidades.

¹³⁸ *Ibidem*, p. 38.

¹³⁹ *Ibidem*.

O resto da operação desenvolve-se pelos termos analisados anteriormente, sendo que este grupo dispõe igualmente de abrigos em terra para salvaguardar os seus reféns.

As operações dos piratas decorrerem normalmente perto dos seus campos de reféns para tornar a operação mais simples e segura. Estes campos, localizam-se perto de comunidades locais que não cooperam com as autoridades policiais por medo de represálias que podem vir a ser feitas, por beneficiarem do seu silêncio ou porque simplesmente não têm o conhecimento da existência do campo.

Em algumas situações, de modo a não envolver a atividade criminal com a sua comunidade local, os piratas estabelecem o seu campo de reféns fora da sua área habitacional para que os seus vizinhos e o governo local não reconheçam o ofício no qual estão envolvidos.

Este grupo de piratas não é estabelecido por entidades superiores como patrocinadores de alto nível, como no caso dos piratas de alto mar. Deste modo, o apoio da comunidade, mesmo que seja de uma forma advertida, é muito importante para a sua salvaguarda.

2.3. Criminosos ribeirinhos

Apesar dos criminosos ribeirinhos se distinguirem da definição da pirataria apresentada pela CNUDM, em termos nacionais estes são considerados como tal, e os próprios criminosos intitulam-se como por exemplo “mercenários piratas do mar de modo *freelance* conhecidos nos riachos da região de Bayelsa”¹⁴⁰.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 39.

Em outro exemplo, destaca-se um grupo desta região que tem como nome “pirata do mar”¹⁴¹, todavia um membro afirma que “Nós não fazemos sequestro. Nós vamos para a operação e coletamos o dinheiro de alguém”¹⁴².

Este último grupo de piratas, opera particularmente nas águas do Delta do Níger, as vias fluviais são recorrentemente utilizadas por parte da população desta região, visto que as infraestruturas de transporte terrestre como estradas encontram-se enfraquecidas e inseguras. Devido à grande movimentação existente nestas hidrovias, as mesmas servem de principal alvo para a ação dos criminosos ribeirinhos.

O principal propósito deste grupo é o roubo de dinheiro e materiais de valor, que é descrito como “criminosos que atacam pessoas nas estradas. Pequenas células que coletam pouco dinheiro e agem de forma totalmente independente”¹⁴³.

Em síntese, podemos mesmo dizer que a “pirataria no GdG” tem vindo a assumir as características de conflito de natureza regional, centrado na região do Delta do Níger e envolvendo ações que vão do roubo típico ao roubo violento, até a ações peculiares de pirataria. A simbiose e interdependência territorial com a região do Delta do Níger, é evidenciada quer pelo reconhecimento do Governo quer pela tipologia de ações cometidas.

2.4. Organização dos grupos de piratas

Os grupos de piratas do Delta do Níger encontram-se organizados de acordo a uma estrutura específica, sendo que cada fragmento tem diferentes elementos

¹⁴¹ *Ibidem.*

¹⁴² *Ibidem.*

¹⁴³ *Ibidem.*

compreendidos a tarefas e encargos. De modo geral, a estrutura dos piratas está ordenada conforme três dimensões: metropolitana; *onshore* e *offshore*.

STRUCTURE OF A PIRATE GROUP:

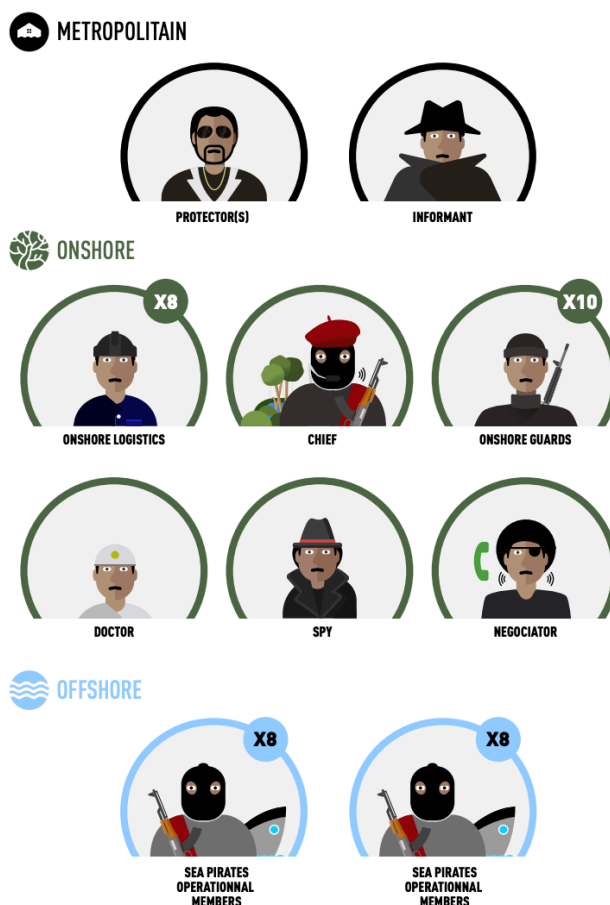


Figura 7 "Estrutura de um grupo pirata"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 47.

De acordo com o diagrama apresentado, pode verificar-se que na dimensão do metropolitano encontraram-se duas tipologias de trabalhistas.

Nesta condição, um ou mais do que um protetor que pode estar encarregue da salvaguarda de reféns ou pode estar a resguardar qualquer fator das entidades policiais, e um informador que possui um grande conhecimento sobre a operação e o seu posicionamento em terra contribui para um bom desenvolvimento da missão.

A conjuntura que mais exige um maior número de associantes é em casos *onshore*. São necessárias 8 pessoas para as questões logísticas visto que se opera num domínio mais exposto do que em alto mar, isto é, está-se mais perto das comunidades, das entidades policiais, e em termos geográficos, precisa-se arquitetar o trilho a seguir, seja este somente por riachos ou incluindo uma deslocação terrestre.

Relativamente aos guardas são necessários 10 elementos que têm como principal objetivo garantir a segurança dos piratas e reféns, como também dos campos onde se encontram colocados. Para além disso, podem ter tarefas auxiliares, caso haja uma ordem para tal.

O chefe, enquanto líder do grupo, é essencial para comandar o procedimento, bem como a existência de um médico caso haja algum ferido em risco de vida.

Note-se que os piratas têm muita facilidade em utilizar a violência contra a tripulação que pretendem raptar, contudo também é importante que os reféns se mantenham vivos até ao final da operação, para que possam receber o dinheiro do resgate.

Nesta linha de raciocínio, é necessário um negociador para intermediar os termos e valores do negócio assim como em que formato e data deverá ser entregue o dinheiro.

É igualmente importante a existência de um espião que serve principalmente como analista, isto é, possui a vantagem de analisar a situação de uma perspectiva exterior e identificar que práticas não são eficientes e como se pode mudar a metodologia.

Por último, no paradigma em *offshore* seguem por norma 8 piratas de alto mar divididos por dois navios que como foi analisado anteriormente, que posicionar-se-ão em lados distintos do barco para que o ataque seja mais rápido e habilidoso.

2.5. Níveis de ação

Em complemento à estrutura de piratas composta pelas três dimensões abordadas anteriormente, também é feita uma distinção entre competências. Deste modo, existem quatro níveis em abordagem: i) facilitadores de alto nível; ii) líderes e negociantes iii) funções especiais e iv) soldados de infantaria.

2.5.1. Facilitadores de alto nível

Os grupos piratas de alto mar, normalmente, têm no seu meio aquilo que se designa por um “patrocinador” ou “investidor”, que se encontra encarregue, de modo parcial ou total, da vertente económica e dos fundos indispensáveis para começar um ataque marítimo.

Estes patrocinadores não se encontram diretamente ligados às atividades piratas; normalmente, quem ocupa este encargo normalmente tem um emprego comum numa entidade económica fora desta circunstância.

A principal tarefa desta ocupação, designa-se pela definição de um alvo e informações relevantes sobre o mesmo, a título de exemplo: qual o nome e a tipologia da embarcação a ser atacada, qual a sua localização, e quantos membros têm a tripulação a bordo.

Para além disso, também está ao seu encargo a definição de questões relacionadas com o combustível e a manutenção do motor, tal como outras armas em atualização.

Antigamente quando o fenómeno da petro-pirataria era mais regular, os investidores atravessavam sempre um processo muito complexo de planeamento, visto que era necessário considerar não só a entrada no navio, mas também a transmissão dos recursos petrolíferos e posteriormente a venda do produto no mercado negro.

Após a mudança da pirataria para a ocorrência de sequestro por resgate, a programação não alcança um grau de tanta complexidade pois “é uma transição para as

operações de sequestro marítimo de menos risco e menos logisticamente desafiadoras dos navios mercantes”¹⁴⁴. Ademais, não envolve a correlação com compradores estrangeiros.

Apesar do sequestro por resgate exigir uma logística menor, o requisito da preparação e coordenação base relacionada com a tipologia de navio que se deve atacar, qual a melhor forma para se dirigir a tripulação para os campos de reféns, e garantir que estes estabelecimentos possuem os recursos necessários para receber reféns por um indeterminado período, é essencial. Em suma, é uma função de extrema importância para a operação e muito bem remunerada.

Inseridos neste grupo, encontram-se igualmente os ex-militantes, vistos como homens de grande respeito e influência nas suas comunidades, que têm em sua responsabilidade o procedimento de diversos ataques no que diz respeito ao suporte financeiro, à salvaguarda de grupo de piratas, bem como à autorização da prática do ataque.

Para que seja realizada uma ação, é necessário um investimento *a priori* de elementos indispensáveis a título de exemplo: barcos, motores de alta potência, armamento, infraestruturas para manter os piratas e a vertente humana (guardas, piratas, médicos, entre outros)¹⁴⁵. Dado o seu investimento inicial na missão, após o término desta espera-se que obtenham o seu lucro.

¹⁴⁴ *Ibidem*, p. 48.

¹⁴⁵ Para além disso, os piratas pertencentes à milícia MEND afirmam que os barcos são à prova de bala, bem como os coletes que utilizam nas operações para garantir uma maior proteção. Real Truth Crime – Crime Documentary. “Ross Kemp: In Search of Pirates in Nigeria” Youtube.

PRE-ATTACK MONEY FLOWS:

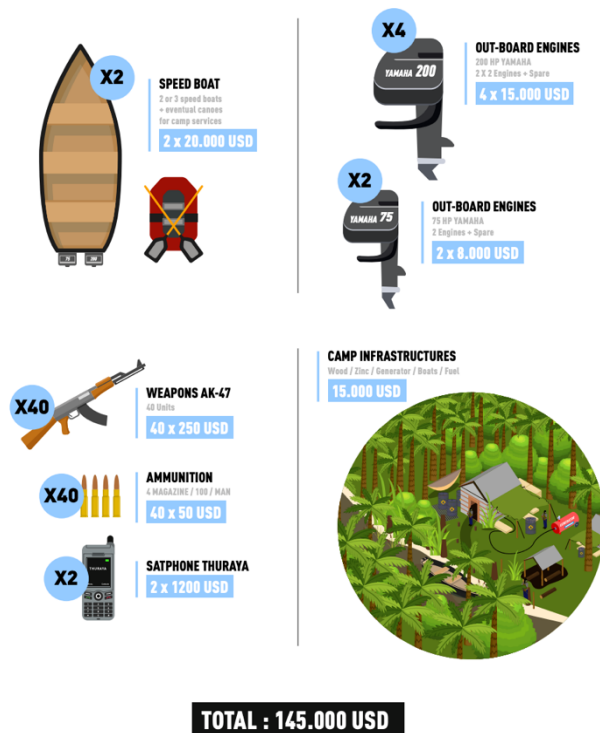


Figura 8 "Investimento pré-ataque"

Fonte Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 39.

Note-se que nem sempre o envolvimento destes ex-militantes é motivado por questões financeiras; na maioria dos casos trata-se pelo facto de existir uma relação proximal com os piratas visto que se encontravam inseridos em atividades militantes conjuntas, e por causa deste fator designam a sua aliança como "irmãos de armas"¹⁴⁶.

O respeito e consideração pelos ex-militantes é tão importante que uma operação pode não ser efetuada, se não houver "luz verde" como afirma um membro: "A regra é que sem ordem do chefe não podemos ir para lado nenhum, tudo o que ele disser vale"¹⁴⁷.

Dentro deste grupo de ex-militantes, destacam-se, igualmente cidadãos, designados por "atores ilegais de alto nível"¹⁴⁸ e referem-se a militantes e políticos que

¹⁴⁶ Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 49.

¹⁴⁷ *Ibidem*.

¹⁴⁸ *Ibidem*.

não se encontram propriamente implicados nos ataques, todavia condescendem com a presença dos piratas, protegendo-os e mantendo-os nos seus níveis e esferas de ação.

Devido à fraca ação das entidades securitárias que existem na Nigéria, diversos políticos locais contratam grupos armados para obter segurança ou exercer pressão política relativamente a outros adversários ou eleitores e neste meio existem piratas.

2.5.2. Líderes e negociadores

Os líderes dos grupos *offshore*, são por norma designados pela consideração dos seus feitos e das suas competências, como a perspicácia, a destreza e a perseverança sendo que podem estar acompanhados de dois assessores.

Os grupos de piratas de alto mar, são compostos usualmente por grupos entre 30-50 membros, que estão organizados metodicamente e no qual a idade média situa-se entre os 20 e os 40 anos¹⁴⁹, dado que os elementos mais jovens não costumam participar nos ataques que se realizam em alto mar.

Neste paradigma, o líder do grupo tem uma função bicéfala estratégica e operacional, ao qual compete a distribuição de equipamentos a utilizar e o supervisionamento do procedimento *a priori* ao ataque.

Regularmente, está ao seu encargo o processo de negociação somente em termos metodológicos e não enquanto negociador, assim como a distribuição dos lucros obtidos, pelo pagamento de resgate, entre os membros que se encontram num escalão inferior.

Através da inteligência e da operação logística, a ação dos líderes proporciona uma assistência operacional segura à atividade pirata.

¹⁴⁹ *Ibidem.*

Nesta estrutura estão inseridos igualmente os negociadores, que têm como principal objetivo a negociação, tanto do valor de resgate como, posteriormente, da libertação dos reféns.

Regularmente os negociadores contêm na sua experiência profissional uma ligação a instituições económicas independentes ou relacionadas com o governo, sendo que, por este fator, é comum que sejam contratados por mais de que um grupo pirata.

“Os negociadores de grupos piratas parecem ser cada vez mais as mesmas pessoas, os mesmos nomes que ouvimos, o que sugere que existem alguns comunicadores profissionais que são bons nisso e usados com frequência.”¹⁵⁰

Reconhece-se atualmente o desenvolvimento e a sofisticação dos negociadores pelo domínio da língua inglesa e pela manutenção da sua sobriedade durante a operação. Antigamente, para além dos negociadores não serem fluentes em inglês, muitos apresentavam-se sob a influência de estupefacientes e as repercussões desta ação originava grandes consequências para a imagem, como também para os lucros dos piratas.

O seu trabalho é feito recorrentemente por comissão, e não existe muita flexibilidade para o desenvolvimento de uma relação entre um negociador e um pirata que se encontre num escalão mais baixo.

Em suma, são vistos como figuras de grande importância e respeito, todavia não se encontram diretamente inseridos no grupo, sendo apenas alguém que surge de uma esfera exterior e negocia.

2.5.3 Funções especiais

¹⁵⁰ *Ibidem*, p. 50.

Nesta secção, entre outros, encontram-se presentes os grupos de piratas que assumem funções especiais e o seu membro líder que está encarregue da liderança da operação. Os exemplos mais comuns das operações que exigem funções especiais é o assalto e sequestro por resgate em alto mar.

Relativamente à organização e composição, distingue-se a pluralidade existente entre os diversos membros que dispõem de diferentes funções:

“Um educado com habilidades de navegação... Um marinheiro treinado que ficou ao lado do capitão do navio sob ataque (...) O gerente que desempenhou o papel de garantir que a quantidade correta de petróleo foi transferida”¹⁵¹.

Apesar de se encontrarem hierarquicamente numa posição mais baixa, é ainda necessário que alguns membros sejam inteligentes e eficientes durante a intervenção.

O piloto do navio precisa de ter um grande conhecimento geográfico das hidrovias nas quais pretende deslocar-se, seja durante o período diurno ou noturno. Para além do mais, é necessário saber como dirigir quando o mar se encontra mais calmo, ou mais agitado de modo a manter a estabilidade da embarcação e evitar que a mesma se desnorteie.

Inseridos nesta estrutura, encontram-se, equitativamente, os informadores que comandam uma função muito específica e simples, mas também muito importante. Nesta congregação tanto se pode encontrar mulheres, como crianças até dez anos, que ocupam a parte mais baixa da hierarquia de informadores, como se pode encontrar homens que, normalmente, ocupam as funções mais superiores e são considerados “informadores de alto nível”.

¹⁵¹ *Ibidem*, p. 51.

Os espiões também se encontram inseridos nesta estrutura, desenvolvendo uma tarefa muito mais simples de observação e não têm em sua posse qualquer tipo de arma.

Em contrapartida, funções especiais como atiradores, direcionados apenas para dispararem armas, ou levantadores, isto é, aqueles que estão encarregues de colocar a escada quando se aproximam de uma embarcação são missões mais complexas, às quais são atribuídas uma melhor remuneração.

Quando se procede à invasão de um navio, quatro ou cinco piratas procedem à embarcação no navio, enquanto três a cinco membros da equipa permanecem no navio mãe por precaução.

Após a operação em alto mar ser bem-sucedida, os reféns são conduzidos para campos de cativeiro localizados em terra, onde permanecem até que os piratas negociem e recebam o montante exigido pelo resgate.

2.5.4. Soldados de infantaria

O grupo de piratas descrito como “soldados de infantaria”, por norma encontram-se num nível inferior, todavia praticam inúmeros crimes fora desta esfera de influência, em diversas regiões terrestres, como, por exemplo, sequestro e roubo.

Neste cenário encontra-se, igualmente, outra função designada por sócios em áreas de retenção de reféns, que é caracterizada pelo guarda de acampamento, no qual a sua principal finalidade é a proteção e salvaguarda do campo de reféns.

“O acampamento em terra dos piratas é protegido por vários homens armados totalmente dedicados a essa tarefa. Normalmente esses guardas realizam a tarefa em horários rotativos com vários dias de trabalho e vários dias de folga.”¹⁵²

¹⁵² *Ibidem*, p. 53.

Os membros da equipa de ataque que realizam o sequestro e os guardas, encontram-se no mesmo nível da estrutura hierárquica, todavia são distintos e separados, visto que os guardas não participam nos ataques.

Nesta circunstância, a presença de um médico e enfermeiros é um fator primordial na medida que a violência é vista como ferramenta a utilizar durante estes ataques como já foi referido anteriormente.

Os ferimentos mais comuns costumam ser tiros, e é necessário que sejam tratados rapidamente. Para além disso, os auxiliares de saúde também são importantes num contexto de campo de reféns de modo a garantir o socorro eficaz caso seja necessário.

Os campos de cativo são suportados por diversos membros do grupo responsáveis por simples tarefas logísticas, como por exemplo em casos que o resgate não é pago, é necessário arranjar atividades e tarefas para os reféns relacionadas com o fornecimento de alimentos ou combustível, sendo que estes podem tornar-se “escravos”¹⁵³ visto que não recebem nenhum tipo de remuneração pelo trabalho que fazem.

3. Campos para reféns

As estruturas que compõem os campos para reféns são pensadas e arquitetadas com cuidado visto que são direcionadas para a permanência, por vezes indefinida, de reféns, mas também por piratas e guardas que vigiam e resguardam o espaço.

As suas condições dependem consoante o grupo de pirata encarregue e possuem diferentes graus de aprimoramento, assim como diferentes níveis de acolhimento e salvaguarda por parte das comunidades locais, apesar de muitos piratas situarem os seus campos longe destas.

¹⁵³ *Ibidem*, p. 69.

Segundo os relatos, os campos identificam-se por estruturas que conseguem acolher até 50 pessoas. Estes locais são compostos por “quartéis de madeira, colchões e mosquiteiros com geradores e trilhas pedestres estabelecidas”¹⁵⁴.

“Os piratas geralmente estabelecem bases de abdução dentro de uma área segura designada em *onshore* que normalmente atenderá aos seguintes critérios:

- a) Acessível por lanchas para permitir fácil movimentação e fuga rápida;
- b) Isolados de áreas de alto tráfego;
- c) Localizado dentro de uma comunidade ‘amigável’/ aldeia e/ou dentro do território de um líder ex-militante que fornece proteção.”¹⁵⁵

Tendo em consideração a circunstância do campo de reféns, todo o cuidado precautório é essencial para contornar as autoridades, e se estas surgirem, para que se consiga escapar. Em certos casos, há piratas e reféns que se mantêm por vários dias nas lanchas, caso seja necessário fugir.



¹⁵⁴ *Ibidem*, p. 56.

¹⁵⁵ *Ibidem*.

Figura 9 "Infraestrutura dos campos de reféns"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 56.

Pela imagem representada, consegue-se entender visualmente a estrutura do campo descrita anteriormente. O campo é frequentemente rodeado por árvores e arbustos, nomeadamente manguezais, que ajuda a manter a sua discricção e deve ter sempre presente bilhas de combustível para caso seja necessário abastecer as lanchas.

A maior ameaça à permanência e estabilidade dos campos não é atribuída às autoridades nigerianas, mas a outros grupos piratas. Entre grupos ocorrem inúmeros confrontos e guerras.

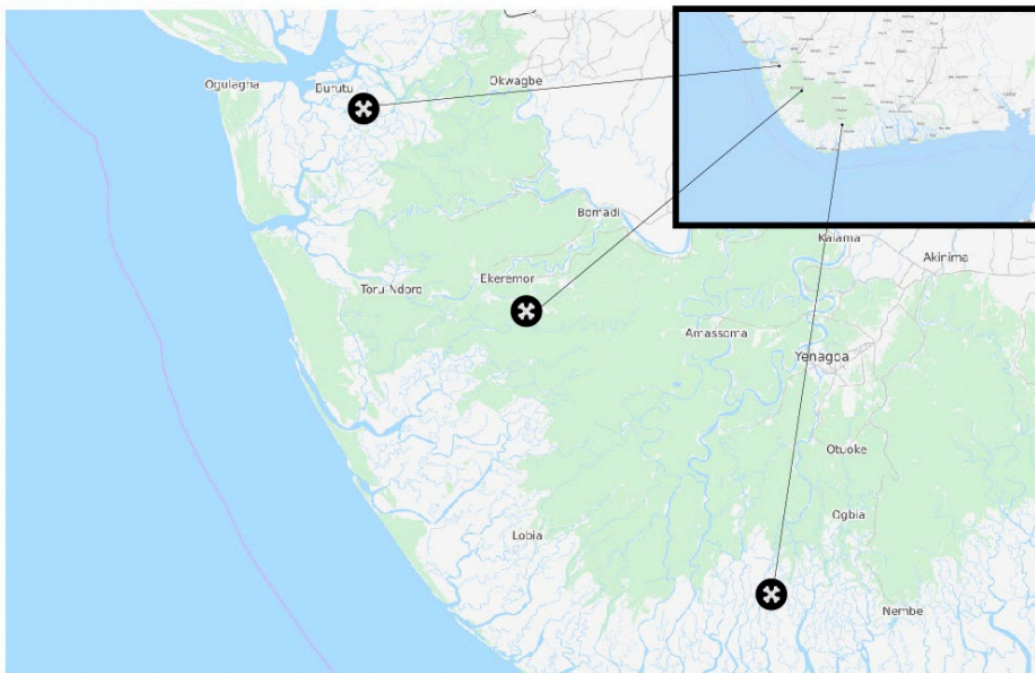
Frequentemente é necessário transferir os reféns para outros acampamentos, porém não é considerada uma operação complexa dada à proximidade existente entre campos.

3.1. Localização dos campos

A maioria dos campos situam-se, por um lado, em florestas no meio de manguezais e, por outro lado, perto de riachos onde é garantido o seu isolamento. Todavia, também existem campos secundários, que não contém o mesmo nível de organização e proteção, mas podem ser utilizados como escapatória a uma ameaça, por vezes é necessário agir fora da região recorrente.

Os grupos de piratas afirmam que os campos se encontram localizados por toda a região do delta do Níger, visto que cada um opera numa localidade diferente e a deslocação é feita eficazmente pelos rios e riachos regionais. Como é possível observar de seguida pelos mapas, há campos identificados na região dos Estados Bayelsa, Rivers e Akwa Ibom.

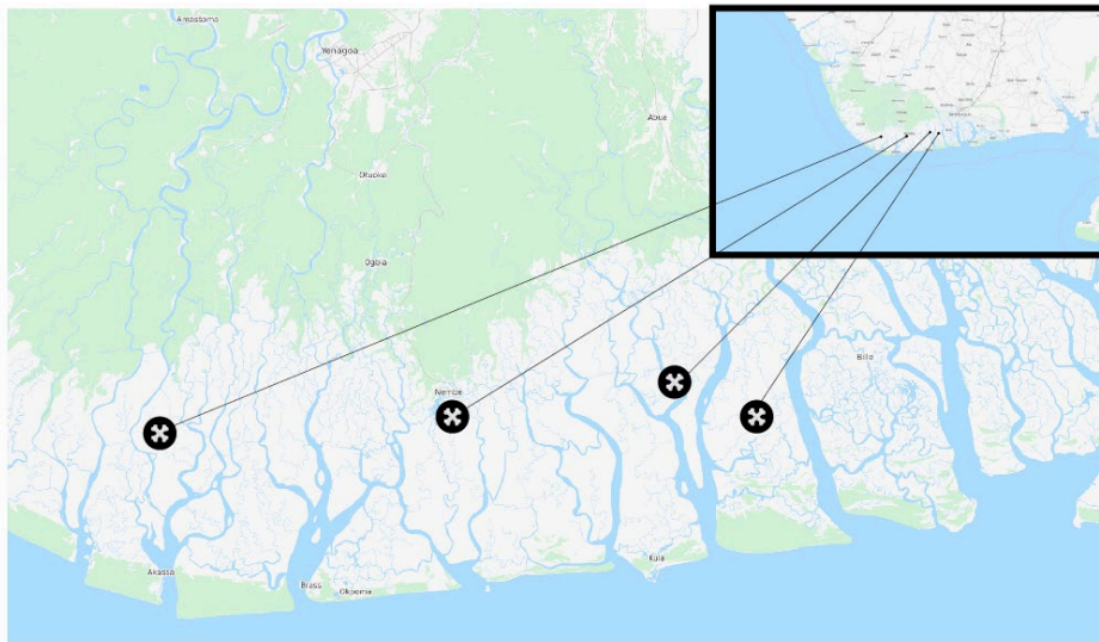
Delta / Bayelsa states



Mapa 25 "Mapa dos Estados Delta e Bayelsa"

Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 57.

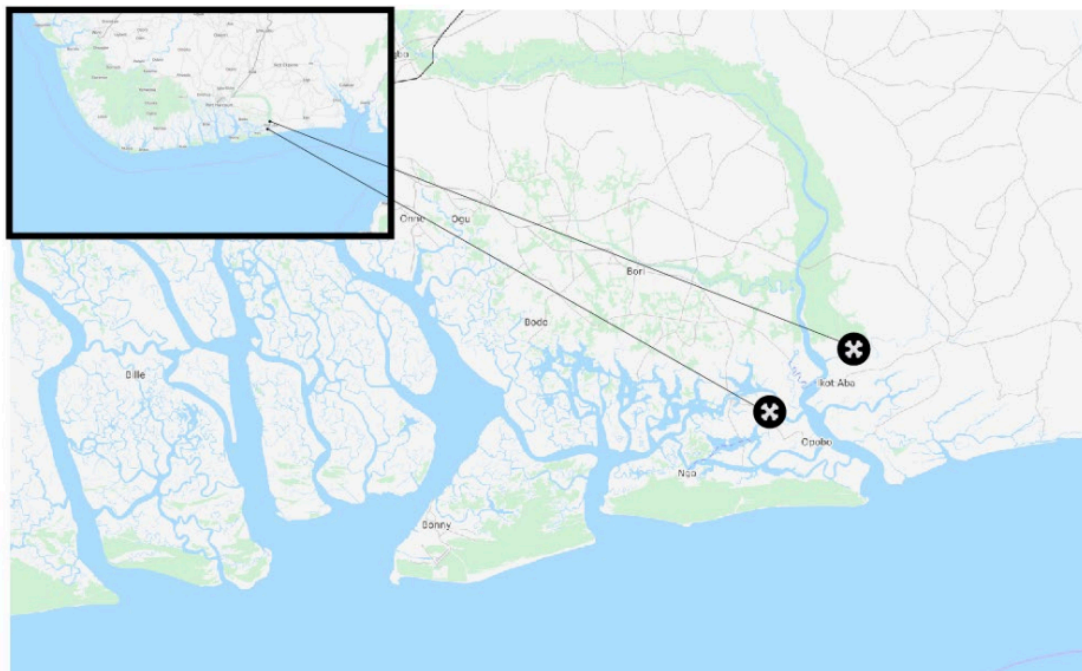
Bayelsa / Rivers states



Mapa 26 "Mapa Estados Bayelsa e Rivers"

Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 57.

Rivers / Akwa Ibom states



Mapa 27 "Mapa dos Estados Rivers e Akwa Ibom"

Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 58.

4. Panorama geral

Tendo em consideração a evolução da pirataria representada visualmente pelos mapas enumerados anteriormente, é possível concluir que, desde 2016, esta ação tem ocorrido cada vez mais num espaço marítimo fora da ZEE da Nigéria. Deste modo, reconhece-se que a capacidade dos piratas para operar em águas internacionais encontra-se mais requintada.

4.1. Ataques fora da influência nigeriana

De modo a conseguir obter um bom desenvolvimento nos ataques que arquitetaram em águas nacionais de países vizinhos, assim como águas internacionais, os grupos de piratas possuem recursos característicos, como lanchas rápidas, que lhes

permite permanecer no mar por longos períodos. Os telefones por satélites, que garantem a intercomunicação, também se encontram equipados com o sistema de posicionamento global, são cruciais nas operações para que a navegação seja eficaz.

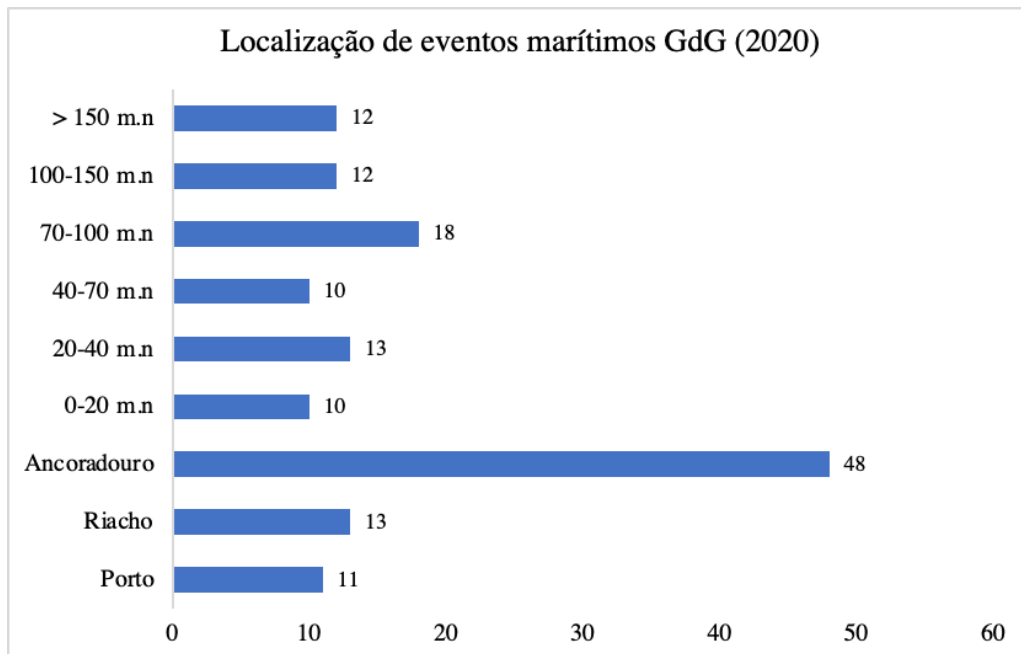


Gráfico 20 "Localização dos eventos marítimos no GdG (2020)"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 26.

Como se pode analisar pelo gráfico presente, a localização mais recorrente para ocorrerem ataques são em plataformas de ancoragem situadas em *offshore*, seguido do espaço entre 70-100 milhas náuticas.

Dado a capacidade de adaptação e a expansão para diversas regiões, as embarcações que são alvos deste ataque também revelam ser de diversas tipologias dado a circulação casual das mesmas.

NUMBER OF ATTACKS BY CATEGORY 2020/GdG:
SOURCE STABLESEAS

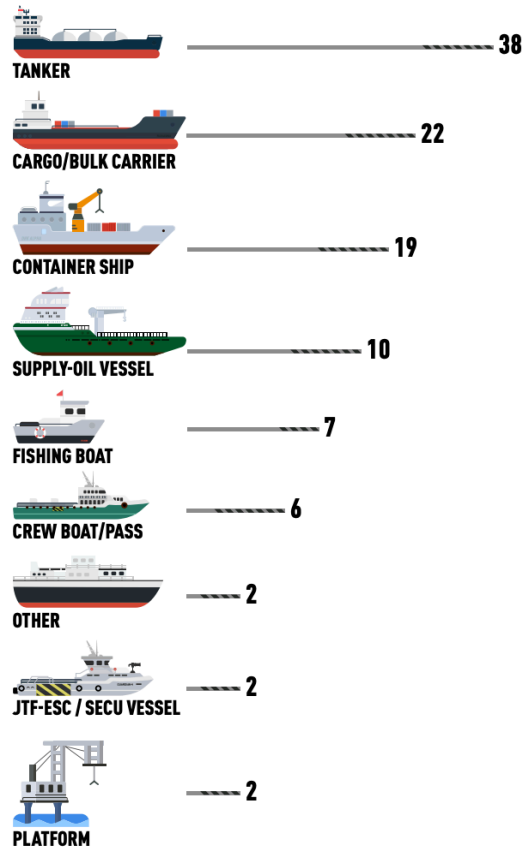


Figura 10 "Número de ataques por categoria no GdG (2020)"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 27.

De acordo com a demonstração referida, consegue-se entender o panorama da diversidade das embarcações que navegam pelo GdG e pode-se concluir que os navios petroleiros são os mais atacados, seguidos dos graneleiros e dos navios porta-contentores.

As plataformas e os navios de segurança são os alvos menos comuns ao ataque dos piratas – as plataformas constituem um espaço apenas de extração de hidrocarbonetos dos jazigos em *offshore*, o que não atribui muita margem de manobra para se conseguir um ataque lucrativo, e no caso dos navios de segurança, estes apresentam uma ameaça para os piratas, pois o seu objetivo é fiscalizar.

4.2. Evolução no sequestro por resgate

Como já foi referido previamente, a capacidade e organização dos piratas tem evoluído gradualmente até à atualidade. Este desenvolvimento abrange, igualmente, o sequestro por resgate, que apesar de ser uma dinâmica relativamente recente também permite um espaço de evolução.

Os campos de reféns, situados territorialmente na Nigéria sofreram alterações e tornaram-se infraestruturas mais organizadas e cómodas “Nós... vimos campos reais e adequados sendo montados na região fronteiriça perto dos Camarões – alguém realmente investiu nessas infraestruturas de campo”¹⁵⁶.

Os piratas que operam no domínio *offshore*, têm conseguido igualmente aperfeiçoar a sua técnica de ataque e obter um número cada vez mais alto de reféns por incidente, fator que lhes concede uma certa segurança influenciada pela regularidade dos acontecimentos, isto é, o hábito por esta ação torna-se tão comum que incentiva a que continuem, e se possível com maior frequência.

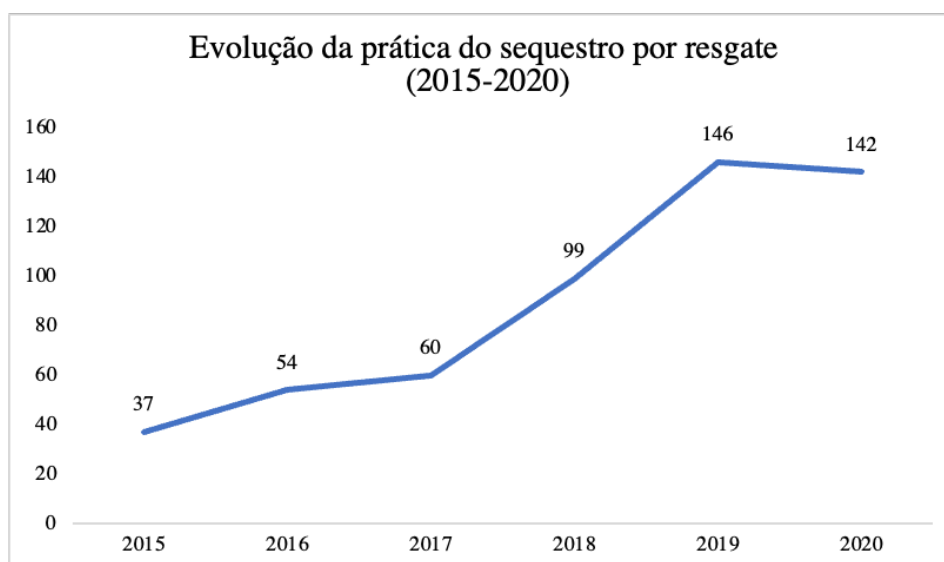


Gráfico 21 "Evolução da prática do sequestro por resgate (2015-2020)"

Fonte: Jacobsen, “Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters”, 28. (Adaptado)

¹⁵⁶ *Ibidem*, p. 28.

Entre 2015 e 2016 o número de ataques com base no sequestro era moderado, em comparação aos anos seguintes.

A partir de 2017 o crescimento demonstrou-se gradual até 2019 onde houve uma estabilização dos números. Nesta etapa, com mais de 140 ocorrências, é possível identificar a regularidade da técnica.

Relativamente à operação, as habilitações para a técnica de embarque foram da mesma forma, melhoradas.

As embarcações, por norma, utilizam ao redor do navio arame farpado enquanto medida de proteção, contudo esta técnica mostra-se atualmente ineficaz. Inicialmente tinha apenas o efeito de prejudicar e atrasar a entrada dos piratas, mas atualmente não demonstra consequência alguma, pois os piratas aperceberam-se que seria possível puxar o arame para baixo através de um gancho amarrado a uma corda.

A destreza e organização pirata após assumirem o controlo do navio é realçada pela ágil desconexão dos dispositivos que permitem rastrear a localização do navio, e, assim, complexificando a ação das autoridades competentes.

Os grupos de piratas *offshore*, investiram assim numa preparação do conhecimento necessário para o processo de negociação, desde o domínio da língua, como a importância da sobriedade e determinadas condutas de comportamento e postura.

4.2.1. Aumento no valor do pagamento por resgate

Durante os últimos anos, os valores dos pagamentos por resgate têm aumentando. Inicialmente a solicitação encontrava-se por volta dos 25.000 dólares, correspondente a cerca de cinco a seis milhões de nairas, todavia em 2016 esse valor aumentou substancialmente para cerca de 125.000 a 150.000 dólares por um grupo de reféns.

A partir deste crescimento, a mudança do valor tornou-se mais flexível e assim, em 2020 encontrava-se por volta dos 250.000 a 300.000 dólares; esta mudança trouxe também consigo o pagamento exclusivamente em dólares americanos.

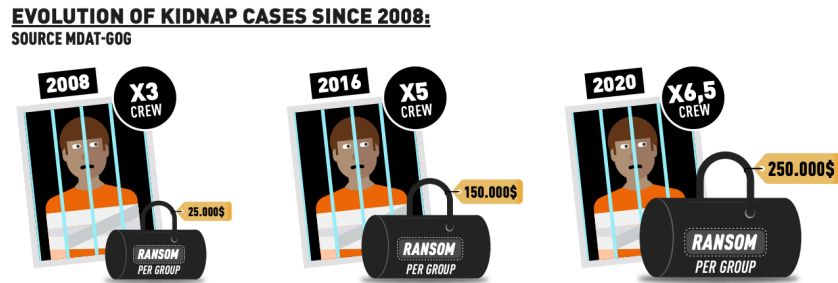


Figura 11 "Evolução dos casos de sequestro desde 2008"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 31.

Inicialmente todas as nacionalidades estavam sujeitas ao sequestro por resgate, inclusive tripulações nigerianas, contudo, a partir de 2016, houve um crescimento relativamente a ataques a outras nacionalidades.

Em termos práticos, conclui-se que a habilidade dos piratas direcionou a sua ação para alvos com um maior poder económico e que, efetivamente, conseguissem pagar as demandas exigidas.

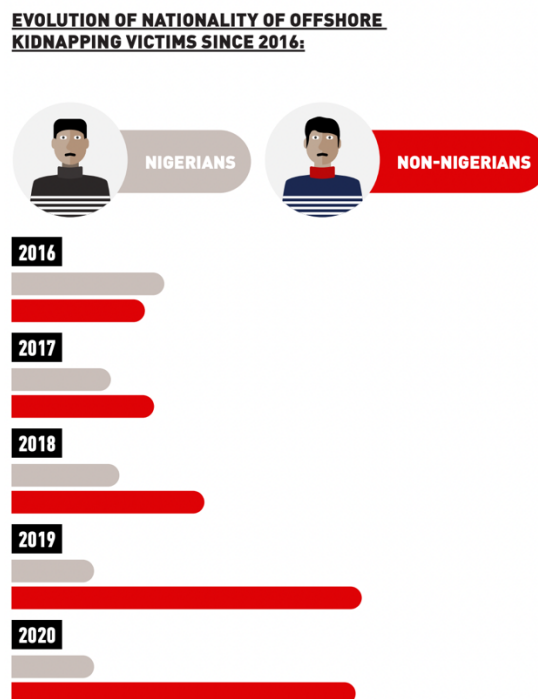


Figura 12 "Evolução das nacionalidades das vítimas de sequestro em offshore desde 2016"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 30.

Com base na amostra obtida, conclui-se que o crescimento por vítimas de outras nacionalidades não incluindo nigerianos, foi gradual e sistemático.

O sequestro por resgate procede-se de acordo a uma metodologia específica e contém particularidades individualizadoras. Relativamente ao pagamento, como foi analisado anteriormente, os piratas sequestram o maior número de tripulantes que conseguem por ataque, e, em consequência, os resgates são realizados por indivíduo e não por grupo.

“Os piratas normalmente, sequestram os elementos da tripulação que lhes dão mais garantias de que os armadores dos respetivos navios pagarão o resgate para a sua libertação, como sejam, o Comandante, o Imediato (segundo-Comandante), o Engenheiro e alguns outros oficiais”¹⁵⁷

Os reféns são mantidos em cativeiro, por norma entre 4 e 5 semanas. Em 2019 a média de dias encontrava-se em 31, e em 2020 este número aumentou para 36 dias¹⁵⁸.

Os meses em cativeiro são uma parte essencial do ciclo que os piratas instituíram, e tem o seguinte procedimento: sequestro, seguido de negociação, após o pagamento do resgate sucede-se a libertação, e, por último, volta-se a repetir o processo com novos reféns.

Apesar das mudanças no *modus operandi* dos piratas, há fatores que permanecem intactos, como a influência das circunstâncias climáticas. A referência sazonal para uma situação de boa condição climática, é mais favorável entre novembro e abril, que são considerados os meses onde existe maior atividade.

¹⁵⁷ Entrevista ao Comandante Portela Guedes. Anexo 1.

¹⁵⁸ Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 31.

SEASONALITY OF PIRACY ATTACKS OVER A YEAR:

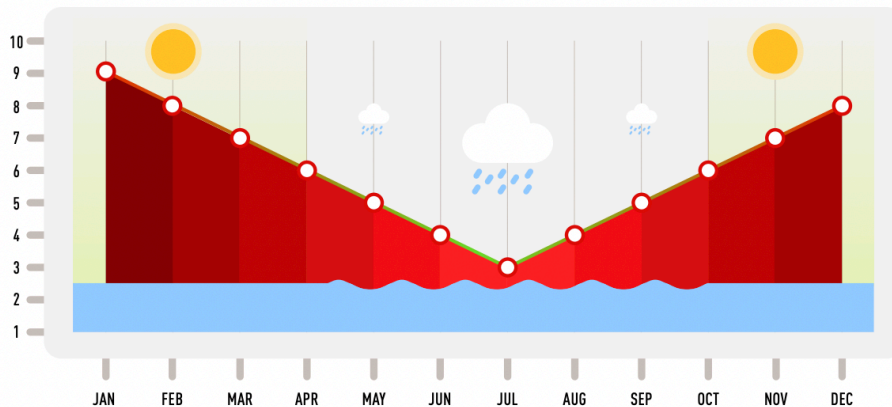


Gráfico 22 "Sazonalidade de ataques de pirataria durante o ano"

Fonte: Jacobsen, "Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters", 30.

A vertente climática tem um grande impacto para as operações que os piratas elaboram. Enquanto em épocas chuvosas e ventosas, em que o mar pode encontrar-se mais agitado, a atividade dos piratas diminui pela dificuldade de navegação, em alturas que existe a presença do sol e uma maior estabilidade climatológica as operações decorreram de forma mais quotidiana.

5. Motivações

Compreender as motivações e orientações que influenciam os piratas a participar em atividades ilícitas é um fator muito importante para se poderem desenvolver políticas antipirataria.

A primeira motivação considerada pelos piratas é a potencialidade financeira que se pode obter do ataque, e o investimento desse dinheiro difere entre piratas.

Por um lado, para a maioria, os ganhos obtidos são direcionados para sua sobrevivência e do seu agregado familiar, pois encontram-se desempregados, como se pode observar em entrevistas dadas. Os piratas afirmam:

“A vida no Delta do Níger sem emprego é inquestionavelmente difícil”¹⁵⁹; “não há outra maneira de sobreviver; eu me envolvo nessa atividade [pirataria] porque não quero implorar a ninguém pela minha sobrevivência.”¹⁶⁰

Por outro lado, para ex-militares trata-se sobretudo de uma questão de aumento de rendimentos, visto que, atualmente, recebem subsídios mensais provenientes do Programa de Amnistia de 2009.

Os pescadores do Delta do Níger são profundamente prejudicados pela poluição ambiental¹⁶¹ e veem-se obrigados a pescar ilegalmente em outras águas como as da Guiné Equatorial, que origina outro conflito perante as comunidades desta região.

Tendo em consideração esta circunstância, os pescadores também são motivados a ingressar nos grupos piratas “se os moradores do litoral se sentirem desanimados, isso os torna suscetíveis a serem recrutados pela rede criminosa organizada (o que infelizmente está a acontecer)”¹⁶².

Dado à vulnerabilidade securitária que se vive no Delta do Níger, por um lado, pela fraqueza das entidades de segurança, e por outro lado, pela permanência do crime e de piratas, a insegurança simboliza outra motivação para entrar na atividade pirata.

Nesta conjuntura é defendida uma certa ligação ao cultismo “os meninos correram para se juntar a grupos [cultistas] que eles achavam que tinham os meios para protegê-los”¹⁶³. Para além disso, os grupos podem ser interpretados como um grupo de pertença semelhante a uma segunda família, onde se está inserido e se tem acolhimento.

¹⁵⁹ *Ibidem*, p. 59.

¹⁶⁰ *Ibidem*.

¹⁶¹ “No Delta do Níger, mais de 13 milhões de barris de petróleo vazaram para as fontes de água.” One Earth Future, “Stable Seas: Gulf of Guinea”, 32.

¹⁶² Jacobsen, “Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters”, 59.

¹⁶³ *Ibidem*, p. 61.

Uma motivação que surge num âmbito distinto é a impunidade que provém diretamente dos altos níveis de corrupção existente e de uma certa incapacidade do estado em terminar a atuação ilegal.

Diversos membros de grupos piratas partilham os ataques que fazem ou os resgates que recebem em plataformas de redes sociais como por exemplo o Facebook¹⁶⁴ e não é realizada nenhum tipo de investigação. Como afirma um pirata numa entrevista: “Está tudo corrompido, em todos os níveis”¹⁶⁵.

A atividade pirata para as populações do Delta do Níger é vista como uma ação de baixo risco, mas com uma alta remuneração. A corrupção concede inúmeras oportunidades aos piratas de escapar e fugir à justiça, bem como estabelece diversas metodologias para a obtenção de impunidade como o suborno.

Em suma, consegue-se perceber que à semelhança da análise da evolução da pirataria e ao facto de esta ter estado sempre correlacionada a questões do domínio terrestre, o mesmo se sucede no GdG, sendo que há uma ponte direta com a região do Delta do Níger, enquanto zona onde começa e acaba a pirataria. Os piratas organizam os seus recursos em terra, e embarcam para alto mar a partir da mesma, regressando com reféns que são libertados após o pagamento pelo resgate ser pago.

5.1. Investigação precária

Diversos membros dos grupos de piratas que praticam a sua atividade em regiões *offshore*, mesmo que sejam descobertos por autoridades nacionais nigerianas, raramente são realizadas investigações sobre os mesmos.

¹⁶⁴ *Ibidem*, p. 60.

¹⁶⁵ *Ibidem*, p. 61.

Conseqüentemente, os financiadores dos ataques também conseguem escapar por não haver qualquer tipo de apuração.

“Eles mencionaram um homem encarregado de vender o petróleo... um político sênior, mas nada foi feito para investigar qualquer uma dessas pessoas nomeadas – nunca vimos nenhum tipo de acompanhamento.”¹⁶⁶

5.2. Fuga ao processo de acusação

Em épocas de campanha legislativa, os políticos têm como referência a contratação de piratas para a intimidação dos seus oponentes, e, em contrapartida, retribuem protegendo os piratas da condenação de prisão, ou, em casos nos quais estes já se encontrem nesse sistema, auxiliar no processo de libertação.

O envolvimento e a relação de personagens políticas com grupos de piratas, concede aos mesmos uma determinada proteção que permite em caso de acusação a sua ilibação.

A autoridade de segurança marítima nigeriana constitui, igualmente, uma fonte de corrupção, através de determinados membros que dificultam a investigação quando a mesma está em curso, isto é, não cooperam e recusam-se a seguir as diretrizes definidas.

5.3. Dificuldade em obter provas

Para além da corrupção entre personagens políticas e autoridades de segurança, os piratas também podem escapar à acusação por falta de evidências e provas, que decorrem pela eficiência da fuga, ou, em determinados casos, pela forma como as provas são tratadas e analisadas.

¹⁶⁶ *Ibidem*, p. 77.

A partilha de informação entre agências de segurança e a marinha nigeriana é um procedimento comum, todavia a recolha de provas é recorrentemente realizada por militares que atuam como uma entidade da lei, mas não são considerados oficialmente profissionais especializados nesta matéria. Em consequência, a maior parte das provas que são reunidas não cumprem com os requisitos para serem utilizadas em julgamento.

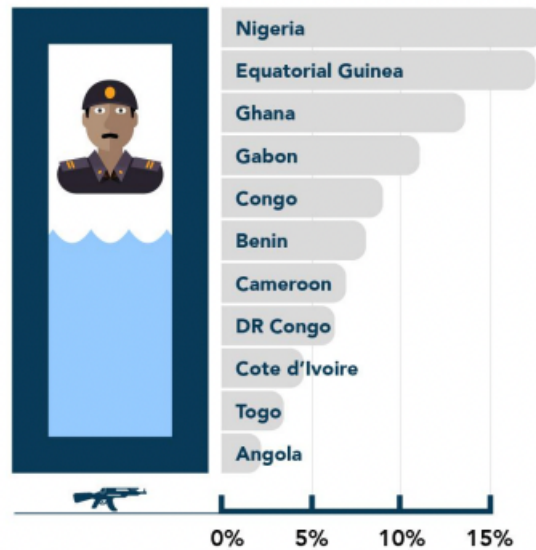
A vontade em melhorar e progredir por parte das instituições assim como do estado nigeriano é notória, contudo é necessário resolver estes pequenos impasses que, no panorama geral, são vistos como as principais barreiras ao avanço de processos.

6. Esforço nigeriano

No âmbito da análise dos esforços regionais que têm sido implementados para combater a pirataria, o principal ator tem sido a Nigéria, não havendo matéria suficiente por parte dos outros países do GdG para se realizar uma análise e compará-los entre si.

A Nigéria, enquanto principal origem para a manifestação da pirataria devido à sua precariedade e instabilidade nacional, nos últimos anos tem demonstrado um esforço significativo na inovação de medidas antipirataria.

O país tem-se preocupado no investimento naval, nomeadamente visando a obtenção de equipamentos a serem utilizados pela sua marinha. Adicionalmente, a sua tripulação marítima aumentou gradualmente durante os últimos anos, representando a maior parcela de militares diante de outros países vizinhos.



Source: *Military Balance, 2021*

Figura 13 "Balanço Militar (2021)"

Fonte: Bell et al., "Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States", 15.

Como se pode analisar pelo gráfico apresentado, apenas a Guiné Equatorial consegue posicionar-se ao pé da Nigéria relativamente ao número elevado de militares que estão empregues na marinha. Diversamente, posicionam-se no final da ordenação o Togo e Angola que nos últimos anos demonstraram uma diminuição acentuada do investimento na marinha.

Note-se que os objetivos da dimensão marítima não se focam simplesmente no combate à pirataria. De facto, os recursos não são todos direcionados e utilizados em operações de vigilância e combate, sendo que apenas uma parcela de militares e recursos dedica-se a esta missão.

Embora seja complicado determinar os valores exatos da despesa tida pelos países em serviços navais devido à falta de demonstração de gastos a nível público, o relatório "Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost analysis for coastal states" apresenta uma aproximação destes valores.

Gastos Navais Anuais de Combate à Pirataria

País	Multiplicador anti-pirataria	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Angola	20%	\$12.80	\$8.28	\$5.20	\$6.04	\$4.15	\$3.18	\$1.78
Benim	50%	\$1.24	\$1.31	\$3.41	\$4.03	\$3.14	\$2.34	\$1.99
Camaraões	50%	\$18.77	\$16.25	\$20.47	\$21.04	\$22.50	\$20.65	\$12.40
Congo	20%	\$11.52	\$11.30	\$9.04	\$7.70	\$4.72	\$4.82	\$5.00
Costa do Marfim	20%	\$5.85	\$6.77	\$5.98	\$6.53	\$6.82	\$6.55	\$3.21
República Democrática do Congo	20%	\$4.55	\$7.37	\$8.73	\$8.88	\$2.88	\$3.28	\$4.60
Guiné E uatorial	20%	\$0.15	\$0.15	\$0.28	\$0.28	\$0.28	\$0.28	\$0.24
Gabão	20%	\$3.89	\$4.19	\$4.34	\$6.43	\$5.60	\$5.72	\$5.96
Gana	20%	\$7.15	\$6.37	\$5.03	\$4.77	\$5.45	\$6.01	\$6.45
Nigéria	60%	\$135.00	\$112.80	\$70.37	\$62.24	\$194.44	\$191.96	\$229.14
Togo	50%	\$1.04	\$0.83	\$0.97	\$1.04	\$1.23	\$1.25	\$1.41
Total da região		\$201.96	175.61	133.82	128.97	251.21	\$246.05	\$272.17

Tabela 7 "Gastos Anuais de Combate à Pirataria"

Fonte: Bell et al., "Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States", 21.

Dos países em análise, é possível identificar que a Nigéria apresenta, novamente, números muito elevados relativamente às despesas tidas em segurança; não se trata de um investimento gradual, todavia é possível reconhecer o esforço tido.

Apesar do investimento ser baixo na maioria dos países, é importante realçar que a matéria de defesa está em fase de evolução nesta região. Assim, as potencialidades de hoje são melhores e mais evoluídas daquelas que eram há uns anos.

As marinhas têm vindo a melhorar o seu equipamento de acordo com as necessidades atuais, e os barcos-patrolha são a componente no qual há maior investimento pela necessidade constante de vigilância.

A Nigéria desenvolveu a sua capacidade independente de construção naval e de acordo com o comodoro da marinha nigeriana, Suleman Dahun, procedeu-se à compra de diversos navios sendo possível desta forma realizar progressos relevantes na ação de vigilância e controlo naval¹⁶⁷.

¹⁶⁷ Segundo o oficial, a marinha nigeriana obteve um total de 18 plataformas nos últimos seis anos, incluindo 172 barcos de patrulha, 114 barcos infláveis rígidos, 2 barcos de defesa, 12 barcos classe "manta", 3 barcos da classe "whaler", 3 reboques, 2 embarcações, 22 barcos de ataque rápidos, 14 drones, 4 helicópteros, 14

A iniciativa nigeriana não se representa apenas pelo investimento em embarcações e no fator humano. Inclui, igualmente, a participação em sistemas e projetos, como também a elaboração de reformas legais.

“É de salientar que ao longo dos últimos meses houve um decréscimo acentuado do número de atos de pirataria na região do Golfo da Guiné, em muito devido a um maior controlo das águas nigerianas por parte das autoridades deste país.”¹⁶⁸

6.1. Sistema de domínio marítimo *Falcon Eye*

A Nigéria procedeu à encomenda do sistema marítimo *Falcon Eye* realizada pela *Falcon Technologies* com sede nos Emirados Árabes Unidos, que tem como objetivo monitorizar toda a região desde as águas nacionais do país até à zona económica exclusiva dos outros centros presentes em Abuja, Lagos, Yenagoa e Calabar.

Este sistema de vigilância considerado eficiente e abrangente, usa um conjunto de radares, sensores, sistemas eletro-óticos e câmaras fotográficas que apresentam uma análise completa dos movimentos ilícitos que ocorrem.

Após este momento, o sistema compartilha a informação com diversos organismos de segurança como a marinha nigeriana, a Agência de Administração e Segurança Marítima (NIMASA), a Autoridade Portuária da Nigéria e a Polícia.

Como afirmou o vice-presidente da Nigéria Yemi Osinbajo, este programa pretende “que a marinha nigeriana combata eficazmente quaisquer crimes marítimos que possam perturbar a conduta do comércio marítimo”¹⁶⁹.

barcos da classe “River Town”, 12 barcos-casa e 4 navios capitais Bell et al., “Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States”, 17.

¹⁶⁸ Entrevista ao Comandante Portela Guedes. Anexo 1.

¹⁶⁹ Bell et al., “Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States”, 19.

6.2. Projeto *Deep Blue*

O projeto *Deep Blue* composto por elementos do Ministério Federal dos Transportes, Ministério da Defesa (englobando o exército, a marinha e a força área nigeriana), o Departamento de Serviços do Estado, o Gabinete do assessor de Segurança Nacional, a polícia nigeriana e a NIMASA, consiste num investimento de 195 milhões de dólares em embarcações, plataformas de consciencialização do domínio marítimo e ativos tanto em termos terrestres, como marítimos.

Visa constituir um sistema integrador permitindo, sempre que as condições exigirem há uma cooperação com o Centro de Comando, Controle, Informática, Comunicação e Inteligência (C4i), instalações de treinamento, bem como bases operacionais. Por exemplo desde agosto de 2019¹⁷⁰ o C4i fornece informações sobre o domínio marítimo em tempo real.

6.3. Lei de supressão de Pirataria e Outras Infrações Marítimas (2019)

Apesar dos problemas sociais, económicos, políticos e ambientais nigerianos serem os principais condicionamentos ao desenvolvimento e permanência da pirataria no GdG, sendo este facto reconhecido em termos nacionais e internacionais, até 2019 havia uma lacuna jurisdicional relativamente a processos contra piratas por parte da entidade política.

Embora a denúncia e acusação da atividade pirata seja complicada de conduzir a julgamento, a proclamação da Lei de Supressão de Pirataria e outras Infrações

¹⁷⁰ Ano da sua fundação.

Marítimas (SPOMO ACT) surge para modificar esta situação, implementando uma circunstância legal para acusação e punição de piratas.

Aprovada pela 9ª Assembleia Nacional, a lei encontra-se em consonância com a definição de pirataria da UNCLOS, presente no artigo 101 e com a legislação da SUA. Deste modo, o propósito é ajustar à disposição nacional às principais providências legais do entendimento da pirataria, bem como definir os encargos das instituições envolvidas para evitar a sobreposição de responsabilidades.

O principal objetivo desta lei é a diminuição da incidência de crimes ilícitos e infrações marítimas em águas nacionais e internacionais através da contenção da atividade dos piratas nigerianos.

A lei confere aos Supremos Tribunais Federais em Harcourt e Lagos, a competência exclusiva para deliberar e sentenciar qualquer assunto relacionado com a pirataria marítima, todavia não tem legitimidade para levar a julgamento a ação de piratas em crimes organizados transnacionais, criando uma lacuna e possibilidade para os piratas agirem em outros quadros circunstanciais e saírem ilesos.

Este feito representa, no entanto, um grande marco para a Nigéria e o seu combate contra a pirataria, podendo servir de modelo a outras nações regionais para a implementação de leis domésticas e pode representar o início de uma parceria regional para a criação de um instrumento jurídico vigente.

7. Cooperação internacional

A pirataria contemporânea é considerada um desafio muito importante da política e segurança internacional visto que as ameaças associadas a esta prática são multifacetadas e as consequências provenientes têm um impacto direto significativo na

esfera política, social, humana, ambiental e económica. Isto é, constitui uma ameaça real à segurança e ao bem-estar das populações de diversos estados.

Para que a cooperação possa ser abrangente e multissetorial, destacar-se-ão algumas iniciativas das principais organizações e países que atuam no GdG, realçando desde logo as organizações que se focam principalmente na análise e partilha de informações. Entre estas, distinguem-se a Organização Internacional de Polícia Criminal (INTERPOL), o Centro de Relatórios de Pirataria do Bureau Marítimo Internacional o Conhecimento do Domínio Marítimo para o Comércio – Golfo da Guiné (MDAT-GoG).

7.1. Organização das Nações Unidas (ONU)

A pirataria no GdG foi abordada pelo CSNU em dois momentos diferentes, todavia inseridos na mesma circunstância: o momento em que o GdG ultrapassou os números da pirataria relativamente ao Golfo do Áden.

Em primeira instância, por meio da Resolução 2018 (2011) começou-se por condenar os atos de AMACN e pirataria, apelar ao desenvolvimento de medidas de combate e foi realçada a importância de uma colaboração com a OMI de modo a identificar com maior facilidade os navios que circulem na região.

Em segunda instância, com a aprovação da Resolução 2039 (2012), foi expressa a acentuada preocupação com o aumento da insegurança marítima na região apelando novamente à elaboração de uma estratégia marítima comum. É, contudo, importante realçar o 3º artigo desta resolução que atribui a responsabilidade primordial aos estados do GdG no combate à pirataria.

7.2. Organização Marítima Internacional (OMI)

A OMI começou por contribuir para o combate à pirataria através da adoção de uma estratégia para a concretização de normas eficientes para a segurança marítima na África Ocidental e Central, utilizando as orientações do CCY como bússola.

O principal objetivo deste planeamento é conseguir que haja uma consonância entre os estados do GdG em promulgar jurisprudência nacional que criminalize crimes marítimos como a pirataria.

No decurso da 28ª sessão da Assembleia da OMI, foi outorgada a Resolução 1069 (2013) que aborda a importância da prevenção e suspensão do AMACN e da pirataria, bem como incentiva à existência de uma cooperação estreita entre o domínio regional e internacional para que a resposta possa ser vigorosa e íntegra.

Dado o aumento substancial dos ataques na região e, principalmente, o caso da captura do navio porta-contentores designado por “Mozart”, em 2021 que resultou com o sequestro e morte de 15 tripulantes, o secretário-geral Kitack Lim demonstrou recentemente a sua preocupação pelos números elevados de ataque, e ressaltou a importância de um trabalho conjunto e cooperativo.

A Carta Circular n.º 4382 (2021) demonstra a necessidade de aprimorar as medidas de segurança e realça a importância da colaboração da NIMASA e do ICC, tal como referência à necessidade de concretizar melhores práticas de gestão entre a tripulação dos navios para se conseguir evitar, atrasar ou relatar incidentes.

7.3. Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO)

A NATO, enquanto aliança defensiva, mas com uma perspetiva atlântica, tem sido sensível a ameaças no mar, tendo respondido às solicitações da ONU para colaborar na segurança marítima, ainda que sejam fora da zona de influência.

Perante a mudança do paradigma internacional e o crescente fenómeno da globalização, certos problemas regionais refletem-se em diversidades internacionais e intensificam a prática multilateral e a necessidade de uma resposta conjunta.

Recentemente foi lançado pela organização o programa “Global Maritime Risk” que assume como objetivo o combate da pirataria e assaltos à mão armada, seja na costa da Somália, no Oceano Índico Ocidental, no GdG, no Mar do Sul da China ou em qualquer outro lugar¹⁷¹ através de ações de fiscalização e implementação de condutas orientadoras de segurança.

Nesta circunstância, destaca-se a criação do Best Management Practices, para a África Ocidental, no qual é sistematizada a forma de realizar o planeamento da viagem incluindo orientações para o comandante e a tripulação em caso de ataque, da mesma maneira que alerta para a necessidade de existir um plano de comunicação de emergência onde são transmitidas orientações de como deve ser feita a comunicação dentro e para o exterior do navio.

7.4. União Europeia (UE)

A UE tem participado ativamente no revigoramento da arquitetura estratégica e securitária no GdG através do desenvolvimento de projetos, destacando-se a essência da sua ação pelo meio de dois documentos institucionais cruciais.

O parecer para a segurança marítima “Estratégia da União Europeia para o Golfo da Guiné”, elaborado em 2014, representa com grande rigor o panorama regional presente que impede a estabilização da segurança, assim como os esforços regionais que já foram

¹⁷¹ NATO Website, “Global Maritime Risk”.

alocados e a estratégia que se deve adotar para o futuro, deixando expressas através de objetivos a alcançar, as condutas que devem ser adotadas de modo multilateral.

A realização do plano de ação para a implementação da estratégia abordada, resultou na execução do documento “Council Conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020” que apresenta o apoio da UE às iniciativas a desenvolver no GdG, assim como aos estados-membros de acordo ao alinhamento da Estratégia de Segurança Marítima da UE.

Este planeamento permite assegurar a cooperação estreita entre a UE e os parceiros da África Ocidental e Central, tal como abordar todas as problemáticas presentes no para além da pirataria e do AMACN, isto é, a pesca ilegal, o tráfico de seres humanos, drogas e armas, entre outros.

Atualmente, o empenho da UE para melhorar a segurança marítima do GdG e promover a independência e capacitação dos estados costeiros é notório. Encontram-se vigor diversos projetos e programas inseridos na Estratégia e Plano de Ação do Golfo da Guiné que podem ser consultados no anexo 4.

7.5. G7 ++ Amigos do Golfo da Guiné

O organismo G7++ Amigos do Golfo da Guiné (G7++ FOGG)¹⁷² foi estabelecido durante a Cimeira do G8, em 2008 e visa reunir participantes diversos para se enfrentarem as ameaças marítimas no GdG.

A constituição do grupo começou por ter oito elementos, todavia após a saída da Rússia ficaram 7¹⁷³, que contam com os seus parceiros internacionais: Bélgica, Brasil,

¹⁷² Acrónimo em inglês.

¹⁷³ Reino Unido, Estados Unidos da América, Alemanha, Canadá, Itália, França, Japão.

Dinamarca, Índia, Noruega, Países Baixos, Portugal, Coreia do Sul, Espanha, Suíça, UNODC, IMO, UE e Interpol.

Através da promoção da segurança marítima na região, com o principal enfoque do combate à pirataria, o G7++ FOGG aposta igualmente na estabilidade da indústria petrolífera e marítima, tal como na CEEAC e CEDEAO.

A reunião de empresas privadas e públicas, tal como regionais e internacionais promove a aproximação e cooperação entre doadores internacionais e iniciativas regionais de segurança.

Nesta conjuntura, foi criado o Maritime Trade Information Sharing Center (MTISC-GoG), que foi modificado para MDAT-GoG em 2016.

Devido à conexão da pirataria com o ambiente terrestre, esta organização procura promover a segurança marítima dentro de uma linha muito específica para que a sua ação seja eficiente. Assim sendo, o principal foco é fornecer a capacidade e coordenação a iniciativas estatais.

7.6. Estados Unidos da América

Os EUA são considerados uma das principais potências com interesses geopolíticos no GdG e, de seguida, apresentar-se-ão algumas iniciativas que têm sido postas em prática.

7.6.1. United States Africa Command (AFRICOM)

Por meio dos esforços contínuos da AFRICOM, tem sido possível a interseção de piratas no GdG como representa o caso de sequestro do navio *MT MAXIMUS* em 2016, que reuniu esforços, em conjunto com a França, para assegurar a prosperidade da captura.

Nesta circunstância, encontrava-se em vigor a Parceria para a Implementação da Lei Marítima de África¹⁷⁴, programa que envolve a vertente analítica, de treino e participação em exercícios organizados pela AFRICOM e realiza programas marítimos, operações de vigilância e troca de informação com marinhas do GdG, como as do Gana, Costa do Marfim, Togo e Benim, e procedimentos essenciais para o patrulhamento da região.

Para além disso, o governo dos EUA tem ajudado progressivamente estes países a fortalecer os seus centros nacionais de operações marítimas através da padronização metodológica de mecanismos a manusear.

Os centros nacionais de operações devem estar equipados com sensores, radares, sistemas de informação automatizados e bancos de dados que permitam a fiscalização e supervisão do movimento nas águas do GdG para garantir os sucessos das operações.

A *Africa Partner Station*, enquanto iniciativa de cooperação marítima dos governos dos EUA, engloba as forças navais da AFRICOM e a sexta frota dos EUA, que constituem o componente militar primordial deste programa de qualificação marítima e executa o treinamento marítimo em águas do continente africano, englobando a vertente tecnológica e os sistemas necessários para o domínio marítimo.

De modo a comprovar a permanência do seu compromisso pela segurança do continente africano, em 2021, as forças navais americanas deram início a uma sequência de atividades multilaterais e cooperativas.

O navio expedicionário “USS Hershel Woody Williams” transformou-se no primeiro navio de guerra atribuído, ininterruptamente, à AFRICOM, que liderou esta

¹⁷⁴ Maritime Law Enforcement Partnership.

expedição, em conjunto com navios da marinha nigeriana e espanhola e membros do esquadrão especial de barcos do Gana (SBS).

O exercício realizado de treinamento envolveu a prática de operações de interdição marítima, e cenários hipotéticos de embarque, busca e apreensão numa situação de ataque, bem como estratégias para a evacuação de vítimas. Posteriormente, realizou-se um planeamento náutico e naval que foi conduzido por líderes da marinha da Nigéria e desenvolveram-se inúmeras atividades relacionadas.

Em 2022, realizou-se o exercício “Obangame Express”, considerado o de maior colaboração marítima da África Ocidental, no quadro do GdG, tendo abrangido participantes desde o Senegal até Angola, incluindo a CEDEAO e da CEEAC.

Os EUA compartilham interesses globais com as nações africanas na vertente securitária e pretendem que as regiões sejam protegidas e livres para a navegação de qualquer navio.

Enquanto regiões que concedem a prosperidade ao continente africano, é primordial o reforço das medidas e a cooperação adjacente com a Nigéria, visto que contém a maior marinha da região do GdG e tem realizado inúmeros esforços para o combate à pirataria como o Projeto *Deep Blue*.

Em suma, a AFRICOM tem reunido vários esforços para garantir a segurança no GdG, assim como para os parceiros africanos, que têm vindo a desenvolver as suas capacidades regionais.

8. Conclusões

De acordo com a questão secundária “Como se caracteriza a evolução da pirataria no GdG e que metodologia praticam os piratas do Delta do Níger?”, procurámos averiguar de que forma as ações de pirataria provenientes das operações dos piratas do Delta do

Níger evoluíram desde 2005 em termos geográficos, tendo concluído que se expandiram progressivamente a partir da costa nigeriana para águas internacionais.

Entre 2005 e 2009 os ataques de AMACN e pirataria estavam mais estritos à localização geográfica da Nigéria, nomeadamente a águas internacionais e riachos do Delta do Níger, onde acrescentava-se a regularidade da extorsão ilegal de petróleo para revenda. Posteriormente entre 2008-2015 este tipo de criminalidade foi se estendendo aos países vizinhos da Nigéria, num primeiro momento aos Camarões, Togo, Benim e Gana, entre 2008-2010, e num segundo momento alcançando as regiões do norte de Angola e à Costa do Marfim.

Em termos operacionais houve uma mudança significativa de enfoque, assiste-se a uma diminuição da prática do roubo, tanto de petróleo como das tripulações, e em contrapartida, a um aumento do sequestro por resgate.

Para a realização das operações é necessário um investimento *a priori* de elementos primordiais: armas, alimentação, combustível e barcos, exercício realizado pelos facilitadores de alto nível, da mesma maneira que um planeamento de que tipologia de embarcação será atacada, organizado pelos líderes e negociadores.

Dado à importância do rendimento que se consegue obter no sequestro por resgate, esta ação tornou-se uma característica muito importante da atuação atual dos piratas.

Não se trata só de apresar a carga que o navio transporta, mas também da componente humana que é mantida em campos de reféns preparados para tal. Neste sentido, para garantir que a ação é terminada com o maior sucesso possível os piratas têm aperfeiçoado o modelo de negociação através de canais específicos e do domínio da língua inglesa para tal efeito.

Embora apenas os piratas de alto mar se enquadrem na definição de pirataria da CNUDM, a distinção que é feita pelos diferentes grupos, incluindo os piratas costeiros e

de baixo alcance e criminosos ribeirinhos, do mesmo jeito que o conhecimento da sua forma de ação, motivações, objetivos, capacidades e áreas de operação, é fundamental para o entendimento do problema, das declarações da marinha nigeriana¹⁷⁵ e para a delimitação de esforços eficazes de combate à pirataria.

Os efeitos das ações piratas serão diferentes a nível internacional e a nível regional, visto que se trata de grupos e *modus operandi* distintos. Não obstante, como foi analisado anteriormente, os piratas têm flexibilidade relativamente à sua área de operação, podendo operar tanto em alto mar como em águas regionais.

A região do Delta do Níger tem se mantido como epicentro da pirataria e “residência” para inúmeros grupos piratas que operam diariamente dentro e fora da região.

Encontram-se, nesta conjuntura, dois principais fatores que, em conjunto, contribuem para o estímulo e apoio das ações da pirataria: as motivações que provêm da precariedade vivida em termos económicos, sociais, políticos e ambientais e a fragilidade securitária que cria uma lacuna propiciadora da continuidade das operações, visto que os processos de investigação e captura, a obtenção de provas, como também as punições são limitadas.

O tipo de atividades desenvolvidas tem-se alargado de tal forma que pode mesmo caracterizar-se como um conflito multifacetado centrado no Delta do Níger, conduzido sobretudo por questões locais e por grupos residentes, tendo por objetivo a indústria energética, assim como os meios usados para o processamento e comercialização das matérias-primas ou transformadas. Situação que, contudo, se vem alargando às pessoas

¹⁷⁵ “(...)”, por exemplo, para entender recentes declarações sobre os esforços da marinha nigeriana na prisão de “17 piratas suspeitos (...) com base na localização de operações militares, as apreensões feitas e as descrições de empreendimentos criminosos marítimos, esses “piratas” provavelmente não eram piratas de alto mar, mas criminosos ribeirinhos.” Jacobsen, “Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters”, 85.

envolvidas que são capturadas e usadas como reféns, mas também outros elementos da região que possam dispor de interesse.

Conclusões

Tendo em consideração a investigação realizada e as respostas dadas às questões secundárias, na secção “conclusões” de cada capítulo, pretende-se agora responder à questão de investigação central da dissertação, bem como apresentar uma proposta de abordagem à situação recorrente do Delta do Níger, e ao fenómeno da pirataria no GdG.

1. Resposta à questão de investigação

Com base nos resultados obtidos nesta pesquisa, à questão de investigação "De que forma a região do Delta do Níger influencia o fenómeno da pirataria no Golfo da Guiné?", parece que podemos concluir que devido às condições existenciais estatais da região, nesta são constituídos os principais piratas que propagam os ataques e operam nas zonas marítimas regionais e internacionais do GdG.

A perspetiva analítica defendida por Martim M Murphy, que realça as razões centrais que conduzem à prática da pirataria, podem ser identificadas em diversos setores da sociedade nigeriana, particularmente na região do Delta do Níger.

Considerando o paradigma da geopolítica da Nigéria, podem ser identificadas, nesta conjuntura, quatro razões enumeradas por Murphy para a prática regular da pirataria.

Em primeira instância, a existência de oportunidades legais e jurisdicionais no âmbito regional e internacional estabelecem uma lacuna onde o exercício da lei é debilitado e, desta forma, concede uma maior desinibição à prática da criminalidade.

A lei internacional refere-se ao domínio da pirataria como um objeto privado, cujo é alinhado de acordo à jurisprudência de cada estado soberano, que, de forma independente, cria a sua própria definição.

Como foi analisado anteriormente, o elo que correlaciona as diferentes definições cinge-se pelo fator do crime estar associado à pirataria. Todavia há uma divergência significativa recorrente na delimitação geográfica, decorrente do facto de alguns países como os EUA o Reino Unido ou a Malásia delimitarem as águas internacionais à pirataria, enquanto outros como as Filipinas considerarem apenas as águas regionais.

Mesmo que se use a definição decorrente da CNUDM, verifica-se que as águas territoriais, onde decorrem os designados “ataques armados”, são da exclusiva responsabilidade nacional, o que inibe a detenção de possíveis criminosos nas águas de outros estados. Ou, de outra forma, facilitando a fuga de possíveis criminosos para as águas territoriais de países vizinhos, a não ser que haja acordos mútuos prévios que permitam o seu acesso por outros estados.

Em síntese, enquanto no mar alto a segurança em relação à pirataria é de todos, no caso de crimes desta natureza cometidos em águas territoriais, os estados estão sós, a não ser que estabeleçam mecanismos de cooperação robustos.

No âmbito dos países do GdG, a jurisprudência relativamente a esta área de ação é bastante limitada. Somente em 2019, a Nigéria decretou a SPOMO ACT, que se encontra em concordância com as diretrizes da definição de pirataria pela CNUDM.

A segunda razão de Murphy refere-se à existência de um ambiente político permissivo que se reforça, principalmente, devido à prevalência da corrupção. Tal ação permite aos piratas a continuação da propagação da pirataria visto que as oportunidades para saírem impunes caso sejam capturados, são elevadas.

Embora a lei tenha como objetivo a estipulação do ordenamento na sociedade, vimos como esta intenção é corrompida pelos funcionários responsáveis. No caso do sistema de justiça criminal, integrando os magistrados e juizes, o terceiro grupo de

funcionários públicos que com mais recorrência aceita subornos, os processos de julgamento no país são fracos, e em muitos casos não se realizam e são arquivados.

Como se constatou anteriormente pelas entrevistas realizadas a piratas do Delta do Níger, raramente são realizadas investigações sobre os piratas, mas para além disso há uma relação assídua entre estes e os políticos pela troca de favores que são feitos. Isto é, os políticos são referidos como contratando regularmente grupos piratas de modo a realizarem ações de intimidação a oponentes políticos, e compensam-nos protegendo-os da prisão ou ajudando na sua libertação caso sejam capturados.

Adicionalmente no Delta do Níger, a recolha de provas de piratas é recorrentemente feita por militares, que não fazem parte de uma entidade jurisdicional (apesar de agirem como tal) e, por essa mesma razão, as provas reunidas não são válidas em julgamento.

Relativamente à análise que foi realizada, concluiu-se que o principal organismo institucional que aceita subornos é a polícia. Neste pressuposto, é expectável que inúmeros piratas consigam realizar os seus ataques subornando *a priori* ou *a posteriori* caso sejam capturados.

A precariedade do sistema policial conduz o país a uma situação em que a segurança é inadequada, terceira razão apontada por Murphy.

A ausência de honestidade e incumprimento da lei criam uma conjuntura propícia à regularidade da criminalidade. Em complemento, autoridade estatal no Delta do Níger, vista como, desonesta, principalmente devido à politização do Programa de Amnistia Presidencial e ao abandono do projeto da Comissão do Desenvolvimento da região demonstra não ter competência para estipular medidas securitárias e de desenvolvimento, o que origina um descontentamento por parte da população¹⁷⁶.

¹⁷⁶ Como realça o comandante Pedro Ribeiro: “Os estados mais pobres têm mais dificuldades em possuir meios e capacidades de controlarem os seus espaços marítimos e por isso impedir também a depredação

A última circunstância realçada neste parâmetro da geopolítica trata-se dos conflitos internos e da desordem que compõem o país.

A Nigéria é, atualmente, dominada por diversos problemas securitários que se sobrepõem uns aos outros causando um clima de instabilidade que está sempre presente. A ação dos grupos criminosos através do banditismo, a ação do *Boko Haram*, o conflito entre pastores *versus* fazendeiros, e a presença dos grupos separatistas principalmente no sul do país, asseguram a desordem que integra o país.

Os problemas securitários estendem-se de igual modo à região do Delta do Níger, que se encontra assoberbada de problemas relacionados com a criminalidade e com os confrontos de supremacia entre gangues e cultos, sendo os estados do Delta, Rivers e Edo, os três principais estados mais afetados.

Tendo em consideração o posicionamento e as circunstâncias geoestratégicas do Delta do Níger, consegue-se identificar, neste território, outra razão central apontada por Murphy: a presença de uma geografia favorável.

Em termos geográficos, o Delta do Níger com inúmeras enseadas, permite um acesso discreto às águas regionais do GdG e desimpedido às internacionais, o que resulta numa ligação muito direta com o mar, do mesmo modo que uma facilidade de navegação pelo mesmo. Assim, os piratas têm bastante facilidade em embarcar para alto mar, assim como para regressar e dispersar após os seus ataques.

O regresso, que é realizado frequentemente na companhia de grupos de reféns, estabelece a ligação da pirataria entre o domínio marítimo e terrestre. O Delta do Níger é composto por inúmeros rios e riachos que facilitam a deslocação de forma rápida e eficaz pela zona, assim como a dissimulação de esconderijos pois a região dispõe de uma

dos mesmos, tornando-se ainda e cada vez mais pobres, num processo cíclico e de difícil retorno” Anexo 2.

cobertura vegetal significativa que permite a camuflagem dos piratas bem como dos barcos¹⁷⁷.

“Todos aqueles que, nesta região, se dedicam à pirataria, na sua grande maioria pelos motivos já elencados, veem a sua atividade facilitada devido ao fácil acesso ao mar a partir desde Delta e, por este reunir condições que permitem aos piratas se esconderem com facilidade, ocultando as embarcações utilizadas na prática deste tipo de crime, assim como, esconder todos aqueles que são sequestrados das tripulações dos navios.”¹⁷⁸

Nesta conjuntura terrestre, encontram-se, como referido, os campos de reféns nos quais os piratas mantêm os homens que sequestram, com o objetivo a obter um rendimento pelo seu resgate, durante o momento em que as negociações são realizadas e até à receção do dinheiro.

As últimas razões apontada pelo autor tratam-se da aceitação cultural e recompensa da pirataria. Neste caso, a aceitação da prática é feita por parte da população, tal como das entidades policiais e jurídicas visto que desta complacência se obtém um ganho monetário.

Os campos de reféns estão localizados com grande recorrência perto de comunidades locais, que não transmitem qualquer informação à polícia quando é requerida, sendo que recebem, com regularidade, uma compensação económica pelo silêncio que praticam.

Dado à circunstância que se vive no Delta do Níger, há determinadas razões que conduzem à pirataria e não são abordadas por Murphy, podendo aplicar-se a outros casos onde este problema securitário seja predominante, nomeadamente: i) a poluição ambiental; ii) as questões económicas; iii) a vertente psicológica de revolta.

¹⁷⁷ Os piratas pertencentes à militância MEND afirma que: “A região do Delta é boa para fugir”. Real Truth Crime – Crime Documentary. “Ross Kemp: In Search of Pirates in Nigeria” Youtube

¹⁷⁸ Entrevista ao Comandante Portela Guedes. Anexo 1.

A poluição ambiental que resulta das atividades económicas da extração de petróleo e gás *onshore* são fulminantes para a população do Delta do Níger, que para além de assistir à deterioração da sua qualidade de vida, presencia a degradação dos setores tradicionais da sua economia, a agricultura e a pesca que poderiam empregar grande parte dos seus habitantes.

A elevada taxa de desemprego resulta por um lado, da falta de empregabilidade oferecida pelas empresas existentes, e por outro lado devido à degradação dos setores tradicionais económicos, que para além da poluição foram abandonados para conceder lugar ao petróleo e ao gás.

Esta situação afeta principalmente a secção juvenil, e é um dos principais problemas económicos do Delta do Níger, que consequentemente conduz os jovens e adultos ao envolvimento em atividades criminosas, nomeadamente, a pirataria.

As rendas obtidas através desta atividade são regularmente empregues às questões de sobrevivência do agregado familiar que se centra nas despesas básicas de alimentação, energia, vestuário, entre outros.

“Quem é que quer andar no perigo de carregar armas e roubar pessoas em alto mar? Eles sabem que a consequência disso é a morte. Neste caso eles arriscam porque já há o risco de morrer à fome.”¹⁷⁹

Por último, é importante realçar a vertente psicológica de revolta e injustiça que é sentida pela população e realça-se através do papel de agentes sociais que são interpretados por militâncias e grupos de piratas.

¹⁷⁹ Real Truth Crime – Crime Documentary. “Ross Kemp: In Search of Pirates in Nigeria” Youtube.

Segundo Erving Goffman “enquanto seres humanos, somos, provavelmente, criaturas sujeitas a impulsos variáveis, com energias e humores suscetíveis de mudarem de um momento para o outro”¹⁸⁰.

Pressupõe-se que o estilo de vida que cada homem leva está substantivamente relacionado com o ambiente que o rodeia.

Neste âmbito, os piratas do Delta do Níger mobilizam em profundidade o seu “eu” numa identificação com o papel social, onde representam a resistência ao abandono e iniquidade e simbolizam com o seu estilo de vida, que aos olhos dos próximos é possivelmente visto como de normalidade, apesar de ser uma ação bastante imoral dado o envolvimento de pessoas inocentes numa circunstância de ameaça e perigo, que para estas será traumatizante, e por vezes, um caso de vida ou morte.

A ação dos piratas do Delta do Níger remete-se para um ambiente de desigualdade, no qual a população que habita nesta região é a principal afetada. Assim, a defesa das suas principais causas é formada pelo sentimento de desobediência à lei, não pensando em primeira instância na estabilidade de um todo, sendo que esse dever é da competência do Estado que não o pratica.

Em suma, segundo Goffman, consegue-se perceber a posição social e psicológica dos piratas quando este afirma:

“... devemos saber ver que, em sociedades dotadas de sistemas de desigualdade social (...) os indivíduos poderão empenhar-se menos na ação cívica do que nós nos empenhamos.”¹⁸¹

2. Proposta de uma abordagem holística para a região

¹⁸⁰ Goffman, “Desempenhos”, 72.

¹⁸¹ IDEM, *Conclusão*, 286.

Segundo a abordagem realizada nesta dissertação relativamente aos esforços que têm sido feitos para mitigar a pirataria no GdG, reconhece-se o empenho de organizações internacionais como a UE e a NATO, da mesma maneira que países como os EUA, e, portanto, não se irá propor nenhuma iniciativa neste âmbito¹⁸².

A proposta que se apresenta de seguida direciona-se, por um lado, para o domínio estadual do Delta do Níger, visto que as condições da região influenciam diretamente a pirataria no GdG; e por outro lado para o domínio regional dado a fraqueza da capacidade de legislação, vigilância e recursos para enfrentar este problema securitário.

2.1. Abordagem Estadual

Para não cairmos em questões parcelares e de detalhe, julgamos necessário apresentar as duas dificuldades básicas, sem a resolução das quais não é possível eliminar a necessidade de adotar atos ilícitos (como a pirataria) para garantir a subsistência das pessoas: são elas a área da proteção ambiental e a do desenvolvimento social sustentado. Neste âmbito pretende-se sugerir três medidas a longo prazo.

Em primeira instância, é primordial o desenvolvimento de matéria jurídica e operacional para a condenação de ações relacionadas com o abastecimento ilegal e ataques de interdição.

É primordial perseguir e processar todos os agentes envolvidos no comércio de petróleo ilegal, e neste sentido os estados do GdG devem-se unir ao governo nigeriano de modo a conseguirem rastrear as redes criminosas cooperando, se necessário, com organizações internacionais. Nesta circunstância defende-se, igualmente, o combate à

¹⁸² Como realça o comandante Portela Guedes na entrevista realizada “As iniciativas externas e a cooperação multilateral são sem dúvida a melhor forma de melhorar a situação securitária na região do Golfo da Guiné. Se não fosse o grande incremento que este tipo de ações teve ao longo dos últimos anos, a pirataria marítima já teria tomado proporções alarmantes, e estaria, provavelmente fora de controlo”. Anexo 2.

corrupção, nomeadamente política, visto que são, com regularidade, figuras políticas que mantêm certos grupos armados e permitem a sua atividade ilegal.

No mesmo pé de igualdade, encontra-se a necessidade de impedir os ataques de interdição realizados por bunkers ou vândalos, que acrescentando ao abastecimento ilegal de petróleo causam uma poluição constante das terras e riachos do Delta do Níger.

Enquanto um problema mais localizado que se mantém dentro das fronteiras da Nigéria e não se propaga como o abastecimento ilegal de petróleo que é vendido posteriormente em locais como o mercado negro, esta ação deve estar mais circunscrita às competências do estado nigeriano, podendo, se necessário, ser requerida ajuda externa.

Em segunda instância, dado à poluição ambiental que contamina a região e ao pedido que se sucedeu anteriormente ao Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) para a avaliação da contaminação de óleo na região de *Ogoniland*, recomenda-se que a República Federal da Nigéria requeira novamente uma avaliação, mas para toda a região do Delta do Níger¹⁸³.

Após a análise ser efetuada e os resultados divulgados, proceder-se-ia ao planeamento e execução da limpeza da região, que deveria ser fiscalizada por uma entidade externa, neste caso, poderia ser o PNUMA, sendo que esta ação seria financiada pelo estado nigeriano, da mesma maneira que por todas as empresas petrolíferas que operam na região.¹⁸⁴ Sem a colaboração destas, a poluição regressará a curto prazo, tendo em conta os antecedentes na zona. O regresso à atividade dos setores tradicionais da vida local, como a pesca ou a agricultura, afiguram-se indispensáveis para superar as dificuldades atuais.

¹⁸³ Como afirma o comandante Pedro Ribeiro “(...) não existe nenhum grande programa de financiamento e apoio (...), neste caso específico à Nigéria para iniciar a recuperação da degradação ambiental, que, por exemplo, a exploração do petróleo e gás na região provoca e causa” Anexo 2.

¹⁸⁴ Esta ação poderia desenvolver-se igualmente em termos estaduais pelo meio da realização de um *Ledum Mitte Technical Report*, como já foi realizado anteriormente.

Para além desta limpeza, devia ser arquitetado e implementado outro programa de desenvolvimento económico e social para o Delta do Níger, que tivesse como público-alvo todas as faixas etárias da população e cuja ação fosse fiscalizada por atores externos, a título de exemplo: pela ONU, UE, UA ou por um ou mais países considerados credíveis para esta ação.

Neste contexto, o programa deveria abordar principalmente os seguintes problemas i) corrupção política; ii) estagnação económica; iii) questões de infraestrutura; iv) área educacional; v) problemas securitários, tendo especial atenção à apresentação de propostas específicas para as milícias, tal como grupos de piratas enquanto agentes sociais mais ativos nas ações de criminalidade.

Este programa de evolução teria como principal objetivo combater as instabilidades da região sobretudo pelo lado do desenvolvimento, de modo a permitir à população um *modus vivendi* diferente. O programa, naturalmente visando melhorar a segurança, seria dirigido sobretudo à melhoria das condições educacionais, de empregabilidade e infraestruturais.

2.2. Abordagem regional

Para a abordagem no âmbito regional, pretende-se sugerir duas medidas a curto prazo e uma medida a médio-longo prazo.

Em primeiro lugar, sendo a corrupção considerada um problema sistémico e que tendencialmente ultrapassa fronteiras, mas que prejudica a eficiência e o funcionamento das organizações, aconselha-se a adoção de uma conduta regional de modo a reduzir a regularidade desta ação.

Assim, parece importante que este assunto seja adquirido e valorizado a nível regional. Considera-se por isso necessário que o Conselho Consultivo da União Africana sobre a Corrupção, assuma um particular dinamismo, nomeadamente encorajando todos os países africanos a ratificar o documento “African Union Convention on Preventing and Combating Corruption”.

Parece também importante que esta organização desenvolva um plano estratégico destinado à análise da corrupção nos principais países do GdG, nomeadamente da Nigéria de modo a estabelecer linhas orientadoras de combate ao problema. A adoção de medidas sérias nesta área, não só poderia libertar fundos, mas teria grande sustentação social, dado o conhecimento geral e impacto desta questão na vida das pessoas.

Nesta linha de pensamento, a possibilidade de existirem funcionários públicos e organismos fora da influência do suborno resultaria na existência de julgamentos a piratas justos e adequados, mas também seria necessário existir legislação nesta matéria.

A segunda medida a curto prazo cinge-se com a implementação de jurisprudência no domínio da pirataria no GdG por parte dos estados integrantes.¹⁸⁵ Até à data apenas a Nigéria desenvolveu matéria neste domínio, com a elaboração do SPOMO ACT, todavia sendo uma iniciativa relativamente recente ainda se encontra em fase embrionária.

Igualmente, a nível regional e no que toca diretamente à pirataria, deverá existir uma cooperação estreita entre os países do GdG, única forma de impedir que os piratas usem, quer a fragmentação regional, quer as possibilidades de escape que a lei lhes confere.

Se não existirem acordos prévios que autorizem o acesso às águas territoriais de outros estados na perseguição de agentes suspeitos de terem cometido quer o crime de pirataria quer o de ataque armado a navio, a fuga dos possíveis culpados é mais fácil.

¹⁸⁵ Ideia defendida igualmente pelo comandante Portela Guedes na entrevista que foi realizada. Anexo 2.

Nomeadamente parece relevante que as leis de combate à pirataria incluam, igualmente, a possibilidade de existirem mandados de busca e captura que possibilitassem a perseguição em zonas marítimas nacionais dos diferentes países do GdG¹⁸⁶.

Apesar da articulação que existe entre a CEEAC e CEDEAO através do ICC, tal como da presença internacional, o supervisionamento na região é insuficiente o que possibilita a continuidade da atividade criminal.

Sendo este um desafio comum numa região em que os meios de vigilância naval são limitados, parece essencial uma cooperação ainda mais profunda e sistemática entre os meios navais existentes e as estruturas de gestão quer da vigilância, quer da pirataria.

Neste sentido, de modo a implementar uma vigilância marítima que conduza ao cumprimento da lei, recomenda-se a criação de uma guarda costeira conjunta com o objetivo de realizar patrulhas marítimas conjuntas¹⁸⁷ tendo em consideração os diferentes níveis de risco das zonas da conduta de Yaoundé.

Reconhece-se que esta iniciativa pode ser problemática devido a duas razões: em primeira instância à preocupação excessiva pelos assuntos territoriais que vem acompanhando as nações africanas, fazendo-as desvalorizar a segurança marítima¹⁸⁸, e em segunda instância, a proximidade que implica entre os estados e a desconfiança que pode causar no sentido de sentir-se que uma força externa pode estar a ganhar espaço e influência relativamente a assuntos internos de um estado.

¹⁸⁶ Como realça o capitão Pedro Ribeiro na entrevista dada: A ação dos estados do Golfo da Guiné “(...) deveria (poderia) passar por decisões e acordos políticos intraestatais”. Anexo 3.

¹⁸⁷ Sugestão apontada pelo comandante Portela Guedes na entrevista realizada. Anexo 2.

¹⁸⁸ O comandante Portela Guedes realçou na entrevista realizada os interesses em matéria territorial nacional que os estados possuem, desvalorizando recorrentemente assuntos marítimos, afirmando que “(...) Os Estados deste golfo, assim como a grande maioria das nações africanas, sempre estiveram, ao longo das últimas décadas demasiado preocupados com o controlo dos seus territórios em terra, nomeadamente, das suas fronteiras. Esse tipo de preocupação fez com que praticamente todos os países do Golfo da Guiné não estabelecessem políticas para as suas águas, nem adquirissem os meios necessários para que pudessem exercer a sua autoridade do Estado no mar” Anexo 1.

É primordial os países do GdG reconhecerem a pirataria como um problema estatal, mas também regional e internacional, e inteirarem-se que o código de conduta de Cotonou (2000), ao qual estão afetos, ao estabelecer os princípios de igualdade soberana, integridade territorial e da não intervenção em assuntos internos dos outros estados, garante uma grande segurança aos países nesse âmbito.

Tendo em consideração, igualmente, a escassez de recursos e os diferentes orçamentos que os estados têm disponíveis para serem alocados, é mais lógico uma união e uma fiscalização geral, do que de forma independente cada estado agir por si. Para além disso, o laço que se pode criar através desta iniciativa aumentará o sentimento de pertença e a compreensão da pirataria como um problema coletivo¹⁸⁹.

¹⁸⁹ Este ponto foi abordado igualmente nas duas entrevistas realizadas ao comandante Portela Guedes e ao capitão Pedro Ribeiro. Anexo 1 e Anexo 2.

Bibliografia

Abu-bashal, Adam. “Nigeria grappling with security challenges for over a decade” Anadolu Agency, May 2022. Disponível em: <https://www.aa.com.tr/en/africa/nigeria-grappling-with-security-challenges-for-over-a-decade/2620036> (consultado a 08-10-2022);

Abubakar, Babagana. “Gulf of Guinea Resources, Economy and Development; Yesterday, Today and Tomorrow”, (2016): 1-11. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/320806876_Gulf_of_Guinea_Resources_Economy_and_Development_Yesterday_Today_and_Tomorrow (consultado a 16-04-2022);

ACCORD. “Banditry in Nigeria: Insights from Situational Action and Situational Crime Prevention Theories” March, 2022. Disponível em: <https://www.accord.org.za/conflict-trends/banditry-in-nigeria-insights-from-situational-action-and-situational-crime-prevention-theories/> (consultado a 16-10-2022);

Adeboye, Adewale Olusola. “Viewpoint Addressing Boko Haram-Induced Mental Health Burden in Nigeria” *Health and Human Rights Journal* Volume 23/1 (June 2021): 71-73. Disponível em: <https://www.hhrjournal.org/2021/06/viewpoint-addressing-the-boko-haram-induced-mental-health-burden-in-nigeria/> (consultado a 16-10-2022);

Adejuyigbe, Aluseyi. “Piracy in the Gulf of Guinea: an unending menace” International Bar Association, December 2021. Disponível em: <https://www.ibanet.org/piracy-gulf-of-guinea> (consultado a 19-05-2022);

Adibe, Jideodor. “Separatism agitations in Nigeria: Causes and trajectories” Brookings, July 2017. Disponível em: <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2017/07/12/separatist-agitations-in-nigeria-causes-and-trajectories/> (consultado a 22-10-2022);

Agbibo, Daniel Egiegba and Benjamin Maiangwa. “Corruption in the Underdevelopment of the Niger Delta in Nigeria” *The Journal of Pan African Studies*, vol.5, nº.8 (December 2012): 108-122. Disponível em:

<https://journals.sagepub.com/doi/epub/10.1177/2158244020922895> (consultado a 28-10-2022);

Ali, Kamal-Deen. “Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea: Prospects and Challenges” PhD diss., University of Wollongong, 2014. Disponível em: <https://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=5102&context=theses> (consultado a 16-05-2022);

Ana, Godson Rowland. “Air Pollution in the Niger Delta Area: Scope, Challenges and Remedies (2011): 181- 195. Disponível em: <https://www.intechopen.com/chapters/18639> (consultado a 01-04-2022);

Anyiam, Herbert. “The legalities of Gulf of Guinea Maritime Crime with Suggested solutions” Center for International Maritime Security, 2014. Disponível em: <https://cimsec.org/legalities-gulf-guinea-maritime-crime-suggested-solutions/> (consultado a 01-05-2022);

“Ata Geral Redigida em Berlim em 26 de Fevereiro de 1885”. Disponível em: https://mamapress.files.wordpress.com/2013/12/conf_berlim.pdf (consultado a 16-04-2022);

Babolola, Aare Afe and Damilola S. Olawuyi. “Overcoming Regulatory Failure in the Design and Implementation of Gas Flaring Policies: The Potential and Promise of an Energy Justice Approach” Sustainability n° 14 (2022): 1-17 Disponível em: <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/11/6800/htm> (consultado a 12-11-2022);

Bashir, Muhammad Tariq. “Environmental, Public Health and Socio-Economic Issues of Oil Spillage in Niger Delta, Nigeria” International Journal of Engineering Research & Technology vol. 10 Issue 02. (February 2021): 62-65. Disponível em: <https://www.ijert.org/research/environmental-public-health-and-socio-economic-issues-of-oil-spillage-in-niger-delta-nigeria-IJERTV10IS020041.pdf> (consultado a 13-11-2022);

Bassist, Rina. “Piracy in the Gulf of Guinea: Those trying to curb it, and those standing in their way” *Africa Research Program*, vol. 7 nº1. February, 2022. Disponível em: <https://dayan.org/content/piracy-gulf-guinea-those-trying-curb-it-and-those-standing-their-way> (consultado a 02-05-2022);

BBC NEWS. “Sunday Igboho: The Nigerian separatist who wants a Yoruba nation” BBC NEWS, 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-55934275> (consultado a 22-10-2022);

Bell, Curtis., et all. “Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States” *Stable Seas*, November 2021. Disponível em: <https://www.stableseas.org/post/pirates-of-the-gulf-of-guinea-a-cost-analysis-for-coastal-states> (consultado a 01-05-2022);

BP. “Statistical Review of World Energy: 2021 | 70th edition”, 2021. Disponível em: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-oil.pdf> (consultado a 14-04-2022);

Campbell, John., and Nolan Quinn. “What’s Behind Growing Separatism in Nigeria?” *Council on Foreign Relations*, August 2021. Disponível em: <https://www.cfr.org/article/whats-behind-growing-separatism-nigeria> (consultado a 16-10-2022);

Cartwright, Mark. “Golden Age of Piracy” *WORLD HISTORY ENCYCLOPEDIA*, October 2021. Disponível em: https://www.worldhistory.org/Golden_Age_of_Piracy/ (consultado a 12-05-2022);

Center for Maritime Law & Security. “Gulf of Guinea Piracy: The Old the New and the Dark Shades” *Maritime Governance Brief*, Vol.2 Issue 1 (2020): 1-20. Disponível em: <https://www.cemlawsafrica.com/gulf-of-guinea-piracy/> (consultado a 30-04-2022);

Centro de Competência Economia Azul. “Economia Azul: A Nova Economia do Mar”. Disponível em: <https://www.economiaazul.pt/economia-azul-economia-do-mar> (consultado a 26-11-2022);

Chowwen, Anthony. “Delta State Labour Market Assessment” Foundation for Partnership Initiatives in the Niger Delta, 2021. Disponível em: <https://pindfoundation.org/delta-state-labour-market-assessment-report/> (consultado a 20-11-2022);

Comercial Crime Services. “Piracy & Armed Robbery Prone Areas and Warnings”. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings> (consultado a 01-05-2022);

Comissão do Golfo da Guiné. “Tratado da Comissão do Golfo da Guiné”. Disponível em: <https://cggrps.com/wp-content/uploads/Tratado-PT.pdf> (consultado a 16-04-2022);

Correia, Pedro de Pezarat. “Introdução à Geopolítica” Em Manual de Geopolítica e Geoestratégia, 91-107. Edições 70, 2018. Disponível em: <https://www.almedina.net/manual-de-geopol-tica-e-geoestrat-gia-1563810337.html> (consultado a 22-04-2022);

Council of the European Union. “Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020”, March, 2015. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/media/21521/st07168en15.pdf> (consultado a 19-06-2022);

Council of the European union. “EU Strategy on the Gulf of Guinea” Foreign Affairs Council meeting, Brussels, 17 March, 2014. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/media/28734/141582.pdf> (consultado a 02-04-2022);

“Crimes Act 1914”. Disponível em: <https://www.ilo.org/dyn/travail/docs/360/Crimes%20Act%201914.pdf> (consultado a 14-05-2022);

Decis, Hugo. “Gulf of Guinea: Stepping up to the maritime-security challenge” International Institute for Strategic Studies, 17th April, 2020. Disponível em: <https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2020/04/gulf-of-guinea-maritime-security-challenges> (consultado a 02-05-2022);

“Declaração de Luanda sobre a Paz e a Segurança na Região do Golfo da Guiné” (2012). Disponível em: <https://cggrps.com/wp-content/uploads/DeclaracaodeLuanda-29NOV2012PT.pdf> (consultado a 17-04-2022);

“Declaração dos Chefes de Estado e de Governo dos Estados da África Central e da África Ocidental sobre a Segurança no Espaço Marítimo Comum” (2013). Disponível em: <https://cggrps.com/wp-content/uploads/DECLARACAO-DE-YAOUNDE-PT.pdf> (consultado a 17-04-2022);

Department of Defense. “US Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea (2007-2018), May 2021. Disponível em: https://open.defense.gov/Portals/23/Documents/Security_Cooperation/Maritime_Security_Cooperation_Gulf_of_Guinea_2007-2018.pdf (consultado a 25-06-2022);

Dinne, Chinedu Ernest and Rasheed Akanji Okunola. “Corruption, violent crime and underdevelopment in the Niger Delta Region” In Corruption and Development in Nigeria, edited by Oláyínka Àkànle and David O.Nkpe, 160-209. New York: Routledge, 2022. Disponível em: <https://www.routledge.com/Corruption-and-Development-in-Nigeria/Akanle-Nkpe/p/book/9781032014425> (consultado a 12-11-2022);

Donner, Sabine., Hauke Hartmann, Claudia Härterich and Sabine Steinkamp. “BTI 2022 Country Report – Nigeria” Bertelsmann Stiftung (2022): 1-31. Disponível em: https://bti-project.org/fileadmin/api/content/en/downloads/reports/country_report_2022_NGA.pdf (consultado a 08-10-2022);

Ebiede, Tarila Marclint. “Instability in Nigeria’s Niger Delta: The Post Amnesty Programme and Sustainable Peace-Building” Friedrich Ebert Stiftung (2017): 10-33. Disponível em: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/fes-pscc/14403.pdf> (consultado a 12-11-2022);

Editorial Team. “Ghana wants more investment to improve maritime security” SAFETY4SEA, January 2020. Disponível em: <https://safety4sea.com/ghana-wants-more-investment-to-improve-maritime-security/> (consultado a 28-09-2022);

Eluemunor, Emeka. “Introduction to the study: Poverty and the Niger Delta” In Poverty Assessment of the Niger Delta, 6-9 Market Development and Niger Delta Programme and the Partnership Initiatives in the Niger Delta. Disponível em: https://beamexchange.org/uploads/filer_public/73/ff/73ffbabd-2447-4924-8a85-0a43f6f266dc/made-nigeria-poverty-assessment-report-final_compressed.pdf (consultado a 19-11-2022);

European Union. “EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea”, January 2021. Disponível em: https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en (consultado a 25-05-2022);

Fage, Jd and William Tordoff. “A ascensão do Islão e o Império Árabe no Norte de África” em História da África, 153-169. Portugal: Edições 70, 2014. Disponível em: <https://www.fnac.pt/Historia-da-Africa-FAGE-J-D-E-WILLIAM-TORDOFF/a280069> (consultado a 12-05-2022);

Freedom House. “Nigeria: Freedom in the World 2022 Country Report” Freedom House 2022. Disponível em: <https://freedomhouse.org/country/nigeria/freedom-world/2022> (consultado a 08-10-2022);

Finlayson, Caitlin. “Sub-Saharan Africa” in World Regional Geography. PRESSBOOKS, 2019. Disponível em: <https://worldgeo.pressbooks.com/chapter/sub-saharan-africa/> (consultado a 17-04-2022);

Foundation of Partnership Initiatives in the Niger Delta., Partners for Peace and Niger Delta Partnership Initiative. “Niger Delta Annual Conflict Report: January-December (2020): 1-11. Disponível em: <https://pindfoundation.org/wp-content/uploads/2021/02/Niger-Delta-Annual-Conflict-Report-2020.pdf> (consultado a 28-10-2022);

Gard. “Piracy Trends and hotspots”, 23 February, 2022. Disponível em: <https://www.gard.no/web/updates/content/33156646/piracy-trends-and-hotspots> (consultado a 01-05-2022);

Gas Exporting Countries Forum. “GECF Country List.” Disponível em: <https://www.gecf.org/countries/country-list.aspx> (consultado a 22-04-2022);

Gaspar, Rita Suriana Amaro. “O papel da Comissão do Golfo da Guiné na Segurança Marítima em África”. *Revista Transversos*, (10 de Agosto, 2017): 236- 251. doi: 10.12957/transversos.2017.28638. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/transversos/article/view/28638/21050> (consultado a 02-04-2022);

Ginga, Damião Fernandes Capitão. “A insegurança marítima na África Subsariana e os seus Reflexos na Economia dos Estados” *Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, vol.9, nº18 (Julho/Dezembro 2020): 204-227. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/348889920_A_INSEGURANCA_MARITIMA_NA_AFRICA_SUBSARIANA_E_OS_SEUS_REFLEXOS_NA_ECONOMIA_DO_S_ESTADOS (consultado a 11-05-2022);

Guedes, Armando M. Marques “A Guerra Naval e o Direito”, *Nação e Defesa* nº24 (Out-Dezembro 1982): 81. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/2822> (consultado a 10-07-2022);

Guedes, Henrique Portela. “Gulf Pirates Switch from oil tanker hijacking to kidnap and ransom” *Warships International Fleet Review* (September 2018): 34. (consultado a 18-05-2022);

Guedes, Henrique Portela. “Maritime Piracy in the Gulf of Guinea”. Atlantic Centre: For Defence Capacity Building Policy Brief Issue 04, October, 2020. Disponível em: https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/ac/pub/acpubs/Documents/Atlantic-Centre_PB_04.pdf (consultado a 08-04-2022);

Guedes, Henrique Portela. “Pirataria Marítima Alavanca a África para a Consciencialização Marítima” *Revista da Marinha* nº998 (julho/agosto 2017): 34-37. (consultado a 12-05-2022);

Goffman, Erving. “Desempenhos” Em *A apresentação do eu na vida de todos os dias*, 29-97. Lisboa: Relógio d’Água, 1993. Disponível em: <https://relogiodagua.pt/produto/a-apresentacao-do-eu-na-vida-de-todos-os-dias/> (consultado a 03-12-2022);

Goffman, Erving. “Conclusões” Em *A apresentação do eu na vida de todos os dias*, 279-297. Lisboa: Relógio d’Água, 1993. Disponível em: <https://relogiodagua.pt/produto/a-apresentacao-do-eu-na-vida-de-todos-os-dias/> (consultado a 03-12-2022);

Hassan, Daun and Sayed M. Hasan. “Origin, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis” *International Journal of Law, Crime and Justice* (2016): 1-9. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/312346762_Origion_development_and_evolution_of_maritime_piracy_A_historical_analysis (consultado a 11-05-2022);

Herring, Nathan D.CIV. “West Africa Piracy Case Highlights U.S Capacity Building Efforts” AFRICOM, March 2016. Disponível em: <https://www.africom.mil/article/28044/west-africa-piracy-case-highlights-u-s-capacity-building-efforts> (consultado a 26-06-2022);

Hilse, Gwendolin. “A educação em três países africanos” Deutsche Welle, Junho 2021. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/a-educa%C3%A7%C3%A3o-em-tr%C3%AAs-pa%C3%ADses-africanos/av-57926108> (consultado a 28-10-2022);

ICC International Maritime Bureau. “Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 1 January – 30 september 2021” October, 2021. Disponível em: https://www.iccccs.org/reports/IMB_piracy_and_armed_robbery_report_January-September_2021.pdf (consultado a 27-04-2022);

ICS, et.,all. “BMP WEST Africa”. Disponível em: https://shipping.nato.int/systems/file_download.ashx?pg=1327&ver=10 (consultado a 10-07-2022);

Ikudayisi, Ayodele Emmanuel e Timothy Oluseyi Odeyale. “Designing for Cultural Revival: African Housing in Perspective” *Journal Space and Culture*, (2019): 1-5. DOI:

10.1177/1206331218825432. Disponível em:
<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1206331218825432?journalCode=saca>
(consultado a 15-04-2022);

Infopédia. “Navio-mãe” Definição. Disponível em:
<https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/navio-m%C3%A3e> (consultado
a 14-05-2022);

Inter-Regional Coordination Centre (ICC) “Iniciativas de Segurança Marítima” (2018).
Disponível em: <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2018/03/Trimua-PORT.pdf>
(Consultado a 09-04-2022);

International Chamber of Shipping. “Piracy in West Africa 2020” Disponível em:
<https://www.ics-shipping.org/current-issue/piracy-in-west-africa/> (Consultado a 02-05-
2022);

International Chamber of Commerce. “Piracy & Armed Robbery Prone Area and
Warnings: West Africa (Gulf of Guinea)”. Disponível em: [https://www.icc-
ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings](https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings) (consultado a 25-
05-2022);

International Chamber of Commerce. “Pirates are kidnapping more seafarers off West
Africa, IMB reports”, 14 October, 2020. Disponível em: [https://iccwbo.org/media-
wall/news-speeches/imb-piracy-report-2020/](https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/imb-piracy-report-2020/) (consultado a 02-05-2022);

International Crisis Group. “Facing the Challenge of the Islamic State in West Africa
Province” Africa Report nº 277 (May 2019): 11-14. Disponível em:
[https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/nigeria/273-facing-challenge-islamic-
state-west-africa-province](https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/nigeria/273-facing-challenge-islamic-state-west-africa-province) (consultado a 16-10-2022);

International Crisis Group. “Violence in Nigeria’s Northwest: Rolling Back the Mayhem”
Africa Report nº288 (May 2020): 15-20. Disponível em:
[https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/nigeria/288-violence-nigerias-north-
west-rolling-back-mayhem](https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/nigeria/288-violence-nigerias-north-west-rolling-back-mayhem) (consultado a 16-10-2022);

International Hydrographic Organization. “Limits a of Oceans and Seas” 3rd Edition (1953): 19. Disponível em: <https://epic.awi.de/id/eprint/29772/1/IHO1953a.pdf> (consultado a 14-04-2022);

International Maritime Organization. “Circular Letter n° 4382: Piracy in the Gulf of Guinea”, February 2021. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/Circular%20Letter%20No.4382%20-%20Piracy%20In%20The%20Gulf%20Of%20Guinea%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/Circular%20Letter%20No.4382%20-%20Piracy%20In%20The%20Gulf%20Of%20Guinea%20(Secretariat).pdf) (consultado a 10-07-2022);

International Maritime Organization. “IMO urges action to deter piracy in the Gulf of Guinea”, February 2021. Disponível em: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/03-piracy-Gulf-of-Guinea.aspx> (consultado a 19-05-2022);

International Maritime Organization. “Resolution A.1025 (26): Code of Practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships”, January 2010. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A.1025.pdf> (consultado a 12-05-2022);

International Maritime Organization. “Resolution A.1069 (28): Prevention and Supression of Piracy Armed Robbery Against Ships and Illicit Maritime Activity in the Gulf of Guinea”. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1069\(28\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1069(28).pdf) (consultado a 14-05-2022);

Institute for Economics & Peace. “Global Terrorism Index 2022: Measuring the impact of terrorism”. Institute for Economics & Peace, (March 2022): 1-55. Disponível em: <https://www.visionofhumanity.org/wp-content/uploads/2022/03/GTI-2022-web-09062022.pdf> (consultado a 22-10-2022);

Inyang, Bassey. “Militancy and Youth Restiveness in the Niger Delta Region of Nigeria” LWATI: A Journal of Contemporary Research, n°.15 (2018): 194-214. Disponível em: <https://www.ajol.info/index.php/afrev/article/view/179873> (consultado a 28-10-2022);

Jacobsen, Katja Lindskov. “Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters” Global Maritime Crime Programme UNODC, 2020. Disponível em: https://www.unodc.org/res/piracy/index_html/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_between_brown_and_blue_waters.pdf (consultado a 30-04-2022);

Joubert, Lydelle. “The State of Maritime Piracy 2020: Assessing the Human Cost” One Earth Future and Stable Seas, 2020. Disponível em: <https://www.stableseas.org/post/state-of-maritime-piracy-2020> (consultado a 27-04-2022);

Joubert, Lydelle. “What We Know About Piracy” One Earth Future, May 2020. Disponível em: <http://www.safeseas.net/wp-content/uploads/2020/05/What-We-Know-About-Piracy.pdf> (consultado a 30-04-2022);

Journal L’Illustration. “Caricature de la Conférence de Berlin de 1885”, 1885. Disponível em: <https://www.lipe-europe.eu/wp-content/uploads/2020/11/Caricature-de-la-Conf%C3%A9rence-de-Berlin-de-1885-Journal-L’Illustration-1885.-%C2%A9-Wikimedia-Commons-domaine-pu.pdf> (consultado a 04-04-2022);

Kachikwu, Ibe. “Crude Oil Theft, Illegal Bunkering: Lessons from Ojumole Well Fire?” This Day, 2018. Disponível em: <https://www.thisdaylive.com/index.php/2019/05/18/crude-oil-theft-illegal-bunkering-lessons-from-ojumole-well-fire/> (consultado a 16-09-2022);

Kasali, Toluwalola. “Bad governance and political selection in Nigeria has a human cost” The London School of Economics and Political Science, December 2020. Disponível em: <https://blogs.lse.ac.uk/africaatlse/2020/12/18/bad-good-governance-political-selection-in-nigeria-elections-human-cost/> (consultado a 09-10-2022);

Konan, boniface. “Arquitetura de Iaundé para a Proteção e Segurança Marítima (YAMS). Relatório apresentado na Conferência “Aprimoramento da Segurança Marítima em África: Diálogo Marítimo Pan-Africano 2019 no Centro Regional para a Segurança Marítima da África Oriental (CRESMAO)”. Disponível em: <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2020/06/2019-05-MSS-Namibia-3-Konan-PT.pdf> (consultado a 02-04-2022);

Laccino, Ludovica. “Nigeria: Pro-Biafrans ’the next Boko Haram’ if they join forces with Niger Delta militants” *International Business Times*, 2015. Disponível em: <https://www.ibtimes.co.uk/nigeria-pro-biafrans-next-boko-haram-if-they-join-forces-niger-delta-militants-1521525> (consultado a 19-11-2022);

Marques, Joaquim Ferreira. “Desafios de segurança no Golfo da Guiné” *Relações Internacionais* (Março, 2018): 091-100. Disponível em: <https://doi.org/10.23906/ri2018.57a06>.
http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art06_JFM.pdf (consultado a 04-05-2022);

“Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997”. Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1997/28/pdfs/ukpga_19970028_en.pdf (consultado a 12-15-2022);

Ministério Público. “Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima” Disponível em: http://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/convencao_supressao_atos_ilicitos_contra_seguranca_navegacao_maritima_e_protocolo.pdf (consultado a 20-05-2022);

Minor, Olivia. “Ghana and Nigeria Shore Up Efforts to Combate Piracy in The Gulf of Guinea” *Londonpolitica*. Disponível em: <https://londonpolitica.com/ssafrica/piracyinguinea> (consultado a 28-09-2022);

Morcos, Pierre. “A transatlantic Approach to Address Growing Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea” *Center for Strategic & International Studies* February, 2021.

Disponível em: <https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea#:~:text=With%2060%20percent%20of%20Africa's,of%20proven%20natural%20gas%20reserves> (consultado a 05-06-2022);

Moreira, Adriano. “Situação internacional portuguesa”. *Análise social*, vol. XXV (2000): 323. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1218810566N2qVI4ev0Ez61VI2.pdf> (consultado a 17-04-2022);

Moronfolu, Gbolahan Samuel. “Insecurity Challenges in Nigeria: Way out of seeming despondency” This Day, May 2022. Disponível em: <https://www.thisdaylive.com/index.php/2022/04/18/insecurity-challenges-in-nigeria-way-out-of-seeming-despondency/> (consultado a 09-10-2022);

Moss, Kelly. “Policy Beyond Counter-Piracy: Improving maritime enforcement capacity, fisheries, coastal welfare and rule of law in the Gulf of Guinea.” One Earth Future and Stable Seas Policy Brief, October, 2020. Disponível em: <https://www.stableseas.org/post/policy-beyond-counter-piracy-in-the-gulf-of-guinea> (consultado a 02-04-2022);

Murphy, Martin N. “Contemporary Piracy: The Who, The Why and The Where: reasons of piracy” In *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy & Maritime Terrorism in the Modern World*, 24-45. United Kingdom: HURST Publishers, Ltd, 2008. Disponível em: https://libgen.is/search.php?req=Murphy+Small+Boats%2C+Weak+States%2C+Dirty+Money%3A+Piracy+%26+Maritime+Terrorism+in+the+Modern+World&lg_topic=libgen&open=0&view=simple&res=25&phrase=1&column=def (consultado a 18-07-2022);

National Bureau of Statistics. “Labor Force Statistics: Unemployment and Underemployment Report: Abridged Labour Force Survey Under COVID-10 (Q2 2020)” (August 2022): 13-69. Disponível em:

https://www.nigerianstat.gov.ng/pdfuploads/Q2_2020_Unemployment_Report.pdf

(consultado a 23-10-2022);

National Assembly of the Federal Republic of Nigeria. “Suppression of piracy and other maritime offences act, 2019”, May 2019. Disponível em: <https://placbillstrack.org/8th/upload/Suppression%20of%20Piracy%20and%20Other%20Maritime%20Offences%20Act%202019.pdf> (consultado a 26-05-2022);

National Oil Spill Detection and Reponse Agency. “Nigerian Oil Spill Monitor” 2022. Disponível em: <https://nosdra.oilspillmonitor.ng/oilspillmonitor.html> (consultado a 19-11-2022);

NATO. “Global Maritime Risk: West Africa/Gulf of Guinea” NATO Website. Disponível em: <https://shipping.nato.int/nsc/operations/global-maritime-risk/west-africa-gulf-of-guinea> (consultado a 01-07-2022);

Nascimento de Sousa, Hamilton Neto. “A Segurança Marítima no Golfo da Guiné: a Arquitetura atual e o contributo da União Europeia” *Centro de Investigação e Desenvolvimento sobre o Direito e Sociedade* (Abril, 2018): 1- 27. Disponível em: https://www.academia.edu/36394288/A_seguran%C3%A7a_Mar%C3%ADtima_no_Golfo_da_Guin%C3%A9_A_Arquitetura_Atual_e_o_Contributo_da_Uni%C3%A3o_Europeia (consultado a 08-04-2022);

New African. “Recalling Africa’s harrowing tale of first slavers – The Arabs – as UK Slave Trade Abolition is commemorated” *New African Magazine*, 27th March, 2018. Disponível em: <https://newafricanmagazine.com/16616/#> (consultado a 03-09-2022);

New African Magazine. “Nigeria Navy takes giant strides in Gulf of Guinea security”, 2022. Disponível em: <https://newafricanmagazine.com/27912/> (consultado a 02-05-2022);

Nowak, Matthias and André Gsell. “Handmade and Deadly: Craft Production of Small Arms in Nigeria” *Briefing Paper* (June 2018): 1-20. Disponível em:

<https://www.smallarmssurvey.org/resource/handmade-and-deadly-craft-production-small-arms-nigeria> (consultado a 19-11-2022);

NOIPOlls., CDD-Ghana and Afro Barometer. “With lived poverty on the rise, Nigerians rate government performance as poor” Afrobarometer Dispatch n°. 395 (October 2020): 1-9. Disponível em: https://www.afrobarometer.org/wp-content/uploads/2022/02/ad395-lived_poverty_on_the_rise_in_nigeria-afrobarometer_dispatch-8oct20.pdf (consultado a 23-10-2022);

Norbert, Fru Suh I. “Insecurity in the Gulf of Guinea (GoG): Reiventing the Past to Explain the Origin and Development of Maritime Insecurity”. *The Journal of Territorial and Maritime Studies*, Vol. 4, No.2 (Summer/Fall 2017): 32-51. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/26664152?refreqid=excelsior%3A375073293befb523bb9032ea9cb34be2> (consultado a 02-04-2022);

Nunes, Carlos Costa. “O Golfo da Guiné e o abastecimento energético de Portugal” *Relações Internacionais* (Junho, 2015): 061-082. Disponível em: http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri46/n46a05.pdf (consultado a 04-05-2022);

Nwalozie, Chijioke J. “Exploring Contemporary Sea Piracy in Nigeria, the Niger Delta and the Gulf of Guinea” *Journal of Transportation Security* (2020): 159-178. Disponível em: https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7457895/pdf/12198_2020_Article_218.pdf (consultado a 04-05-2022);

Nwankwo, Cletus Famous. “Grammar of Geopolitics: Geopolitical Imaginations of Farmer-herder Conflicts in Nigeria” *Journal of Geography* n° 44 (2002): 5-7. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/341294696_Spatial_pattern_of_climate_change_and_farmer-herder_conflict_vulnerabilities_in_Nigeria (consultado a 16-10-2022);

Nwaoku, Obinna. “Environmentalists lament decline of life expectancy in N’Delta to 41 years” The Guardian, 2022. Disponível em: <https://guardian.ng/news/environmentalists-laments-decline-of-life-expectancy-in-ndelta-to-41-years/> (consultado a 22-10-2022);

Okafor-Yarwood, Ifesinachi., Timothy Walker and Denys Reva. “Gulf of Guinea piracy: a symptom, not a cause, of insecurity”. Institute for Security Studies, 10 February, 2021. Disponível em: <https://issafrica.org/iss-today/gulf-of-guinea-piracy-a-symptom-not-a-cause-of-insecurity> (consultado a 01-05-2022);

Okoi, Obaseam and MaryAnne Iwara. “The Failure of Governance in Nigeria: An Epistocratic Challenge” Georgetown Journal of International Affairs, April 2021. Disponível em: <https://gjia.georgetown.edu/2021/04/12/the-failure-of-governance-in-nigeria-an-epistocratic-challenge/> (consultado a 09-10-2022);

Okoli, Al Chukwuma and Anthony Chinedu Ugwu. “Of Marauders and Brigands: Scoping the threat of rural banditry in Nigeria’s northwest” Brazilian Journal of African Studies v.4, n°.8 (Jul./Dec 2019): 201-217. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/338761033_OF_MARAUDERS_AND_BRIGANDS_SCOPING_THE_THREAT_OF_RURAL_BANDITRY_IN_NIGERIA'S_NORTH_WEST (consultado a 28-10-2022);

Olanrewaju. Loromeke and Adekoye. “Multiculturalism, Value Differences and Cross-Cultural Conflict in Nigeria” Journal of African Union Studies n°1, Vol.6 (April 2017): 39-62. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/26885836> (consultado a 16-10-2022);

Oluyemi, Opeoluwa Adisa. “The military Dimension of Niger Delta Crisis and Its Implications on Nigeria National Security” Sage journals, vol.10, Issue 2 (April-June 2020): 1-11. <https://journals.sagepub.com/doi/epub/10.1177/2158244020922895> (consultado a 28-10-2022);

Omomowo, Kolawole E. “Rule of law? The breakdown of the social contract and the corruption of development in Nigeria” In Corruption and Development in Nigeria, edited by Oláyinka Àkànle and David O.Nkpe, 138-160. New York: Routledge, 2022.

<https://www.routledge.com/Corruption-and-Development-in-Nigeria/Akanle-Nkpe/p/book/9781032014425> (consultado a 12-11-2022);

One Earth Future. “Near-term Mitigation of Piracy in the Gulf of Guinea” Stable Seas, October 2020. Disponível em: https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/10/near_term_mitigation_of_piracy_in_the_gulf_of_guinea.pdf (consultado a 04-05-2022);

One Earth Future. “Stable Seas: Gulf of Guinea” Executive Summary for Stable Seas: a program of One Earth Future, April, 2020. Disponível em: <https://www.stableseas.org/post/stable-seas-gulf-of-guinea> (consultado a 16-04-2022);

Online Etymology Dictionary. “Pirate”. Disponível em: https://www.etymonline.com/word/pirate#etymonline_v_16375 (consultado a 25/09/2022);

Organização das Nações Unidas. “Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e Acordo relativo à Aplicação da Parte XI da Convenção” Dezembro, 1982. Disponível em: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)&from=EL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623(01)&from=EL) (consultado a 12-05-2022);

Osada, Oluwaseun Samuel. “A Historical Analysis of Ethnic Conflict in Nigeria” Research Gate (November 2012): 1-17. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/354312996_A_Historical_Analysis_of_Ethnic_Conflict_in_Nigeria (consultado a 16-10-2022);

Osinowo Adejimi, Adeniyi. “O Combate À Pirataria No Golfo Da Guiné”. Centro de Estudos Estratégicos em África n°30 (2015): 1-9. Disponível em: <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30PT-O-Combate-%C3%80-Pirataria-No-Golfo-Da-Guin%C3%A9.pdf> (consultado a 08-04-2022);

Pedra, José João. “A pirataria marítima na Somália”, Janus (2011-2012): 68-69. Disponível em:

https://www.janusonline.pt/arquivo/popups2011_2012/2011_2012_2_8.pdf (consultado a 11-07-2022);

Philip Nwosu. “Gulf of Guinea accounts for 4.5 million barrels of oil daily – CNS” The Sun: Voice of the Nation, 12th May, 2022. Disponível em: <https://www.sunnewsonline.com/gulf-of-guinea-accounts-for-4-5million-barrels-of-oil-daily-cns/> (consultado a 04-09-2022);

Pichon, Eric and Marian Pietsch. “Piracy and armed robbery off the coast of Africa” European Parliamentary Research Service, March, 2019: 1-24. Disponível em: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA\(2019\)635590_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA(2019)635590_EN.pdf) (consultado a 03-04-2022);

Pichon, Eric and Marian Pietsch. “Piracy in the Gulf of Guinea: EU and international action” European Parliamentary Research Service, March, 2020. Disponível em: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI\(2020\)649333_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI(2020)649333_EN.pdf) (consultado a 30-04-2022);

Pinto, Paulo Sousa. “Os Dias da História – A Conferência de Berlim” RTP Ensina, 2017. Disponível em: <https://ensina.rtp.pt/artigo/a-conferencia-de-berlim/> (consultado a 14-04-2022);

Porto Editora. “Golfo da Guiné na Infopédia”. Porto: Porto Editora. Disponível em: [https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/\\$golfo-da-guine](https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/$golfo-da-guine) (consultado a 17-04-2022);

Presidential Decree. “Anti-piracy and anti-highway robbery law of 1974”, August, 1974. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/PHL_decree_1974.pdf (consultado a 12-05-2022);

PricewaterhouseCoopers. “PwC HELM Circumnavigation: An integrated approach to the economy of the sea: Guinea Gulf in the World” Edition nº2 (February 2020): 30-41. Disponível em: <https://www.pwc.pt/publicacoes/leme/pwc-helm-guinea-gulf-2020.pdf> (consultado a 03-04-2022);

Protein Research Foundation. “Law on Punishment of and Measures against Acts of Piracy”, 2009. Disponível em: https://www.cruiselaws.com/CruiseLaws/Cruise_Laws_Japan_Cruise_Laws_Measures_Against_Acts_Of_Piracy_Laws.pdf (consultado a 14-05-2022);

Real Truth Crime – Crime Documentary. “Ross Kemp: In Search of Pirates in Nigeria (Episode 2)| Full Documentary | True Crime, 2019. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=7-ynVVffpvo&ab_channel=ReelTruthCrime-CrimeDocumentary (consultado a 10-08-2022);

Rinkel, Serge. “Piracy and Maritime Crime in the Gulf of Guinea: Experience-based Analyses of the Situation and Policy Recommendations” *Sicherheitspolitik*, nº41 (August 2015): 1-23. Disponível em: <https://www.ispk.uni-kiel.de/de/publikationen/kieler-analysen-zur-sicherheitspolitik/serge-rinkel-piracy-and-maritime-crime-in-the-gulf-of-guinea-experience-based-analyses-of-the-situation-and-policy-recommendations> (consultado a 04-05-2022);

RiskIntelligence. “Gulf of Guinea piracy: Threat analysis and trends”, March, 2021. Disponível em: https://dua.dupi.com/wp-content/uploads/sites/16/2021/03/Whitepaper_GulfofGuinea_2021.pdf (consultado a 29-04-2022);

RiskIntelligence. “Piracy in the Gulf of Guinea: Are the current efforts working? Updated threat analysis and trends”, July, 2021. Disponível em: <https://www.riskintelligence.eu/whitepaper-piracy-in-the-gulf-of-guinea-2021> (consultado a 29-04-2022);

Schick, Leonore., Paul Myles and Okonta Emeka Okelum. “Gas flaring scorches Niger Delta” Deustche Welle, 2018. Disponível em: <https://www.dw.com/en/gas-flaring-continues-scorching-niger-delta/a-46088235> (consultado a 20-11-2022);

Security Council of United Nations. “Resolution 1846 (2008): On acts of piracy and armed robbery against vessels in territorial waters and high seas off the coast of Somalia”,

December 2008. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/642811> (consultado a 08-07-2022);

Security Council of United Nations. “Resolution 1851 (2008): On fight against piracy and armed robbery at sea off the Coast of Somalia”, December 2008. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/643822> (consultado a 09-07-2022);

Security Council of United Nations. “Resolution 2018 (2011): On acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of the states of the Gulf of Guinea”, October 2011. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/714712?ln=ru> (consultado a 26-06-2022);

Security Council of United Nations. “Resolution 2039 (2012): On acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of the states of the Gulf of Guinea”, February 2012. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/721780> (consultado a 01-07-2022);

Shell website “Spill Counts by Category”, 2022. Disponível em: <https://www.shell.com.ng/sustainability/environment/oil-spills/oil-spill-stacked-chart-view.html> (consultado a 20-11-2022);

Shell. “Nigeria Briefing Notes: For 2021 Business Activities”, 2021. Disponível em: https://www.shell.com.ng/media/nigeria-reports-and-publications-briefing-notes/fact-sheet-2021-key-developments/_jcr_content/par/toptasks_68638909_co.stream/1653314607835/69fc020fd40d0764f3d455c7cf3e3b89855f9512/shell-nigeria-briefing-notes-2021-updated.pdf (Consultado a 25-11-2022);

Shell website. “Spill Response and prevention in Nigeria”, 2021. Disponível em: <https://reports.shell.com/sustainability-report/2021/our-core-values/safety/spill-response-and-prevention-in-nigeria.html> (consultado a 20-11-2022);

Stable Seas. “Fisheries” 2020 Maritime Security Index. Disponível em: https://www.stableseas.org/_files/ugd/1e2140_530c60b1411f473fb4058f9ee5a82054.pdf (consultado a 16-04-2022);

Stable Seas. “Illicit Trades” 2020 Maritime Security Index. Disponível em: https://www.stableseas.org/_files/ugd/1e2140_53b96057ee094ec8a368d6ff2588b638.pdf (consultado a 16-04-2022);

Stable Seas. “Maritime Mixed Migration” 2020 Maritime Security Index. Disponível em: https://www.stableseas.org/_files/ugd/1e2140_dedeb54bccff4f79888e19a054dc2518.pdf (consultado a 16-04-2022);

Stable Seas. “2020 Maritime Security Index: Coastal Welfare”, 2020. Disponível em: https://www.stableseas.org/_files/ugd/1e2140_da096261f5fa4ee9be6d29bd25ffe563.pdf (consultado a 29-04-2022);

Stable Seas. “2020 Maritime Security Index: Piracy & Armed Robbery”, 2020. Disponível em: https://www.stableseas.org/_files/ugd/1e2140_03f3aba5241f4a4ba1d5f08d47a755c4.pdf (consultado a 29-04-2022);

Solomon, Leera., Okorite George-West and Isetima Kelsy Alalibo. “Environmental Pollution in the Niger Delta and Consequential Challenges to Sustainable Development of the Region: the Role of an Individual” *Researcher* n.º.9 (2017): 10-12. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/319043602_Environmental_Pollution_in_the_Niger_Delta_and_Consequential_Challenges_to_Sustainable_Development_of_the_Region_the_Role_of_an_Individual (consultado a 19-11-2022);

Tade, Oludayo. “Public corruption encounters in Nigeria, 2016-2019” in *Corruption and Development in Nigeria*, 118-136. New York: Routledge, 2022. Disponível em: <https://www.routledge.com/Corruption-and-Development-in-Nigeria/Akanle-Nkpe/p/book/9781032014425> (consultado a 12-11-2022);

Tanko, Aliyu. “Nigeria’s security crises – five different threats” *BBC NEWS*, July 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-57860993> (consultado a 08-10-2022);

The Economist. “How Kidnappers, zealots and rebels are making Nigeria ungovernable”
The Economist, 2021. Disponível em: <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/how-kidnappers-zealots-and-rebels-are-making-nigeria-ungovernable/21805737>
(consultado a 22-10-2022);

The Economist. “West Africa has become the world’s piracy hotspot”, 2019. Disponível em: <https://www.economist.com/graphic-detail/2019/07/03/west-africa-has-become-the-worlds-piracy-hotspot> (consultado a 01-05-2022);

The World Bank. “The World Bank in Nigeria”. Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/country/nigeria/overview> (consultado a 09-10-2022);

The world Bank. “2022 Global Gas Flaring Tracker Report” (2022): 10. Disponível em: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/1692f2ba2bd6408db82db9eb3894a789-0400072022/original/2022-Global-Gas-Flaring-Tracker-Report.pdf> (consultado a 20-11-2022);

This Day. “Analysing Ethnicity, Ethnic Crises in Nigeria and its Management” This Day, 2020. Disponível em: <https://www.thisdaylive.com/index.php/2021/04/21/analysing-ethnicity-ethnic-crises-in-nigeria-and-its-management/> (consultado a 09-10-2022);

Transparency International. “Corruption Perceptions Index 2021: African Union”. Regional Maps, 2021. Disponível em: <https://www.transparency.org/en/cpi/2021>. (consultado a 14-04-2022);

Transparency International. “What is Corruption?”. Disponível em: <https://www.transparency.org/en/what-is-corruption> (consultado a 14-04-2022);

Tsimitakopoulos, Keryn. “The Niger Delta Basin: Reform has finally come, but can it revive investment in the oil and gas sector?” S&P Global Commodity Insights, January 2022. Disponível em: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/ci/research-analysis/the-niger-delta-basin-reform-has-finally-come-but-can-it-reviv.html>
(consultado a 05-10-2022);

Ugboma, Paul Peters. “Environmental Degradation in Oil Producing Areas of Niger Delta Region, Nigeria: The Need for Sustainable Development” *International Journal of Science and Technology* vol. 4 n°10 (2015): 75-85. Disponível em: <https://www.ajol.info/index.php/stech/article/view/119190> (consultado a 19-11-2022);

Umar, H.A., M.F Abdul Khanan, C. Ogbonnaya, M.S Shiru, A. ahmad, A.I Baba. “Environmental and socioeconomic impacts of pipeline transport interdiction in Niger Delta, Nigeria” *Heliyon* n°7 (2021): 1-9. Disponível em: http://eprints.utm.my/id/eprint/95538/1/HAUmar2021_EnvironmentalAndSocioeconomicImpactsOfPipeline.pdf (consultado a 12-11-2022);

União Africana. “Carta sobre a Proteção e a Segurança Marítimas e o Desenvolvimento em África (Carta de Lomé)”, 2016. Disponível em: https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-0060_-_lome_charter_p.pdf (consultado a 15-04-2022);

União Africana. “Estratégia Marítima Integrada de África 2050”. Disponível em: https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050_aim_strategy_pt_0.pdf (consultado a 17-04-2022);

United Nations Conference on Trade and Development. “Review of Maritime Transport 2021”. Disponível em: <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021> (consultado a 03/05/2022);

United Nations Development Programme. “Human Development Report 2020: The next frontier – Human development and the Anthropocene”, 2020. Disponível em: <https://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2020.pdf> (consultado a 14-04-2022);

United Nations Office for West Africa. “Maritime Security in Gulf of Guinea”. Disponível em: <https://unowa.unmissions.org/maritime-security-gulf-guinea> (consultado a 18-05-2022);

United Nations Office on Drugs and Crime. “Main cocaine trafficking route as described by reported seizures, 2013-2017. Disponível em:

https://wdr.unodc.org/wdr2019/prelaunch/Main_cocaine_trafficking_routes_as_described_by_reported_seizures_20132017.pdf (consultado a 23-10-2022);

United Nations Office on Drugs and Crime. “3-day simulated trial on oil tanker attack helps reinforce maritime legislation in Ghana to combat piracy”. November, 2020. Disponível em: <https://www.unodc.org/westandcentralafrica/en/2020-11-07-maritime-piracy-mock-trial-ghana.html> (consultado a 28-09-2022);

“United States Code: Title 18 – Crimes and Criminal Procedure”. Disponível em: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2020-title18/pdf/USCODE-2020-title18-partI-chap81-sec1651.pdf> (consultado a 13-05-2022);

United States Department of State. “Gulf of Guinea Maritime Security and Criminal Justice Primer” 2015. Disponível em: https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.pdf (consultado a 01-05-2022);

US. Naval Forces Europe and Africa and US. Sixth Fleet Public Affairs. “Gulf of Guinea Partners Complete Maritime Security Exercise” America’s Navy, August 2021. Disponível em: <https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/Article/2727817/gulf-of-guinea-partners-complete-maritime-security-exercise/> (consultado a 25-06-2022);

Ushie, Ekwuore Monday and Fidelis Ngaji Akwaji. “Corruption and the criminal justice system” In Corruption and Development in Nigeria, edited by Oláyínka Àkànlé and David O.Nkpe, 227-246. New York: Routledge, 2022. Disponível em: <https://www.routledge.com/Corruption-and-Development-in-Nigeria/Akanle-Nkpe/p/book/9781032014425> (consultado a 13-11-2022);

Ushie, Ekwuore Monday and John Thompson Okpa. “Corruption and the development debacle in the Niger Delta region” In Corruption and Development in Nigeria, edited by Oláyínka Àkànlé and David O.Nkpe, 227-246. New York: Routledge, 2022. Disponível em: <https://www.routledge.com/Corruption-and-Development-in-Nigeria/Akanle-Nkpe/p/book/9781032014425> (consultado a 12-11-2022);

Veríssimo, Gilberto. “Introdução à Geopolítica de África” Em Elementos de Geopolítica e Geoestratégia, 201-238. Ler Devagar, 2017. Disponível em: <https://lerdevagar.com/elementos-de-geopolitica-e-geoestrategia/> (Consultado a 09-04-2022);

Veríssimo, Gilberto. “Teoria Geral da Geopolítica e Geoestratégia” Em Elementos de Geopolítica e Geoestratégia, 35-117. Ler Devagar, 2017. Disponível em: <https://lerdevagar.com/elementos-de-geopolitica-e-geoestrategia/> (consultado a 09-04-2022);

VICE News. “Pirates are Running Wild off West Africa’s Coast | System Error, August 21, 2021. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=6XtuPckOb4U&list=WL&index=89&ab_channel=VICENews (consultado a 10-08-2022);

Zucatto, Giovana Esther and Michele Baptista. “Pirataria no Golfo da Guiné”. Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, Model United Nations (2014): 531-565. ISSN: 2318-3195. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/files/ZOP2.pdf> (consultado a 08-04-2022).

Anexos

Anexo 1. Entrevista realizada ao Comandante Henrique Portela Guedes

Guião de Entrevista

20 de Novembro de 2022

“A pirataria marítima no Golfo da Guiné: a influência da região do Delta do Níger.”

Entrevistado:

- Comandante Henrique Portela Guedes.

Entrevistadora:

- Patrícia Inês Vaz, aluna de mestrado (Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa).

Contextualização:

- Realização de entrevista ao Comandante Henrique Portela Guedes, no âmbito do desenvolvimento da dissertação para a obtenção do grau de mestre, com a questão de investigação “De que forma a região do Delta do Níger influencia o fenómeno da pirataria no Golfo da Guiné”.

Objetivo:

- Complementar a análise documental e textual que foi realizada para a elaboração da dissertação com entrevistas a especialistas em matéria de segurança marítima.

Questões:

1. Como caracteriza a pirataria na região do Golfo da Guiné?

A pirataria marítima na região do Golfo da Guiné, tal como a existente noutros locais a nível mundial, está associada, entre outros fatores, à existência de grandes rotas marítimas. Neste caso, em concreto, cruzam-se nesta região várias rotas marítimas, por exemplo, de África para a Europa e para os Estados Unidos e vice-versa, e outras que têm origem nos países do Golfo da Guiné e como destino uma miríade de países, estando estas associadas, essencialmente, ao transporte de hidrocarbonetos.

A grande maioria dos ataques de pirataria marítima, na região do Golfo da Guiné, têm como perpetradores os piratas nigerianos, os quais utilizam diferentes “Modus Operandi”. Por exemplo, se o preço do crude está mais alto, por vezes, direcionam os

seus atos de pirataria para os navios-tanque de transporte de combustível. Estes, uma vez interceptados, veem a sua carga ser parcialmente roubada. Este tipo de operação obriga à utilização, por parte dos piratas, de navios-tanque de menores dimensões, para onde é trasfegado o combustível roubado. Esta operação pode levar mais que um dia, sendo por isso muito arriscada, pois os piratas correm risco de serem descobertos. O navio-tanque, com o crude roubado, dirige-se depois para terra, para um local previamente definido, onde não exista controlo das autoridades, e faz a trasfega do crude para camiões, sendo depois vendido no mercado negro. Este tipo de atos requer uma boa organização, pois, o processo logístico que tem subjacente, apresenta um elevado grau de complexidade.

Outro tipo de atos de pirataria, que ocorre com mais frequência na região, é o sequestro de tripulantes dos navios, com o objetivo, *a posteriori*, da obtenção de um resgate pela sua libertação. Estes atos são mais fáceis e rápidos de praticar. Os piratas, normalmente, sequestram os elementos da tripulação que lhes dão mais garantias de que os armadores dos respetivos navios pagarão o resgate para a sua libertação, como sejam, o Comandante, o Imediato (segundo-Comandante), o Engenheiro e alguns outros oficiais. Muitas vezes a seleção dos elementos a raptar tem a ver com as nacionalidades dos mesmos, pois, há algumas, onde a probabilidade de se obter um bom dinheiro, em troca da libertação dos reféns, é mais provável.

É de salientar que ao longo dos últimos meses houve um decréscimo acentuado do número de atos de pirataria na região do Golfo da Guiné, em muito devido a um maior controlo das águas nigerianas por parte das autoridades deste país.

2. De que forma as iniciativas externas e a cooperação multilateral podem minorar esta problemática securitária?

As iniciativas externas e a cooperação multilateral são sem dúvida a melhor forma de melhorar a situação securitária na região do Golfo da Guiné. Se não fosse o grande incremento que este tipo de ações teve ao longo dos últimos anos, a pirataria marítima já teria tomado proporções alarmantes, e estaria, provavelmente, fora de controlo.

Os Estados deste golfo, assim como a grande maioria das nações africanas, sempre estiveram, ao longo das últimas décadas, demasiado preocupados com o controlo dos seus territórios em terra, nomeadamente, das suas fronteiras. Esse tipo de preocupação fez com que praticamente todos os países costeiros do Golfo da Guiné não estabelecessem políticas para as suas águas, nem adquirissem os meios necessários para que pudessem exercer a sua autoridade do Estado no mar. Estas situações só têm vindo a ser

ultrapassadas, com algum ténue sucesso, através de um vasto leque de iniciativas externas e de cooperação multilateral, ou bilateral.

Na última década, as atividades em prol do combate à pirataria têm-se multiplicado nesta região e têm assentado, essencialmente, no desenvolvimento de mecanismos com vista a assegurar uma estratégia estruturada e abrangente para enfrentar, de forma sustentada, este fenómeno. Esta tem sido delineada, tendo como base diversas orientações - que foram surgindo nos últimos anos, como resultado de várias cimeiras e conferências que têm ocorrido em África, como, por exemplo, a dos Chefes de Estado e de governo dos Estados da África Central e Ocidental, sobre segurança no domínio marítimo comum, que se realizou em “Yaoundé”, em 2013, nos Camarões - assim como, um conjunto de iniciativas no qual se inclui a formação, o treino das Marinhas dos Estados deste Golfo e os exercícios conjuntos, os quais têm permitido, não só, melhorar a interoperabilidade entre Marinhas, mas, também, a troca de informação e o fomento de sinergias.

Outro fator de extrema importância, e sem o qual não se consegue pôr em prática tudo o que foi dito anteriormente, é a necessidade de aquisição de meios navais, apesar de todas as dificuldades inerentes, a curto, médio e longo prazo, em termos dos custos associados ao pessoal, à formação, à manutenção, aos sobressalentes, etc., que permitam aos países deste golfo patrulhar as suas águas.

3. Considera que existe um inter-relacionamento entre a situação socioeconómica do Delta do Níger e a prática da pirataria na região?

No que respeita à relação entre a situação socioeconómica do Delta do Níger e a prática de pirataria na região, na minha opinião, há de facto uma relação muito direta entre as duas situações. Para se perceber melhor essa interligação, basta só termos em atenção que a pirataria está muito associada a áreas onde existem Estados falhados ou frágeis. Sendo certo que neste caso concreto estamos a falar da Nigéria, que nada tem a ver com um Estado falhado, mas que tem, contudo, muitas fragilidades, principalmente se tivermos em conta as políticas sociais, pois estas são praticamente inexistentes.

A ausência destas gera, por si só, elevadas taxas de iliteracia, de desemprego, assim como, elevados níveis de pobreza, o que, associado a uma grande densidade demográfica, na sua maioria de jovens, faz com que estejam reunidas as condições para que exista um razoável número de pessoas que se queiram dedicar à pirataria marítima. Estas veem neste tipo de atividade uma forma fácil e rápida de ganhar dinheiro para o seu

sustento e das suas famílias, sem grandes riscos associados, pelo menos por enquanto, devido à falta de fiscalização por parte das autoridades estatais e pela inexistência de legislação apropriada, no que respeita, ao combate à pirataria marítima e à respetiva punição pela prática deste crime.

Os elevados níveis de poluição resultantes da extração de crude no Delta do Níger e nas suas redondezas, sem que seja tomada qualquer tipo de medida por parte do Estado nigeriano, para evitar ou para corrigir a situação, tem feito com que a agricultura e a pesca sejam praticamente inexistentes, devido à contaminação dos solos e das águas, o que vem fomentar ainda mais o desemprego e a dificuldade de subsistência das populações.

Todos aqueles que, nesta região, se dedicam à pirataria, na sua grande maioria pelos motivos já elencados, veem a sua atividade facilitada, devido ao fácil acesso ao mar a partir deste delta e, por este reunir condições que permitem aos piratas se esconderem com facilidade, ocultando as embarcações utilizadas na prática deste tipo de crime, assim como, esconder todos aqueles que são sequestrados das tripulações dos navios.

4. Que género de ações poderiam ser desenvolvidas a nível regional entre a Nigéria e os restantes estados do Golfo de modo a amenizar a pirataria?

Em relação às ações a desenvolver entre a Nigéria e os restantes Estados do Golfo da Guiné, tendo em vista reduzir o número de atos de pirataria na região, essas terão de passar, em muito, pelas atividades já mencionadas na resposta à questão 2, contudo, mesmo que estejam reunidas as condições para as colocar em prática, as mesmas só terão sucesso se houver uma consciencialização coletiva da necessidade de combater este fenómeno nas águas da região.

Há outras medidas que, apesar de serem mais difíceis de implementar, pois poem em causa a soberania dos Estados, poderiam ser um bom contributo para o combate a este fenómeno. Essas poderiam passar por patrulhas marítimas conjuntas, ou seja, utilizando meios navais de vários países, dentro das águas de um único país, permitindo assim um patrulhamento mais eficaz de uma determinada área, assim como, a autorização, por parte dos Estados do Golfo da Guiné do direito de perseguição contínua para além das suas fronteiras marítimas. Neste caso, por exemplo, se as autoridades navais do Gana estivessem perseguindo uma embarcação pirata, que cometeu um ato de pirataria nas suas águas, e esta fugisse para águas nigerianas, a embarcação do Gana poderia continuar a tentar capturá-la em águas nigerianas e, caso os piratas fossem capturados, poderiam ser entregues às autoridades nigerianas, ou ficarem a cargo das autoridades ganesas. Desta

forma evitar-se-ia que algumas embarcações piratas escapassem, apenas porque atravessam as fronteiras marítimas.

Outro ponto que considero de extrema importância para que o combate à pirataria marítima tenha algum sucesso, apesar de não estar diretamente relacionado só com a Nigéria, é que o Centro de Coordenação Inter-Regional, os Centros regionais de Segurança Marítima e os Centros de Coordenação Multinacional, existentes na África Ocidental e Central, consigam operar em condições que permitam uma boa troca de informações entre eles, contribuindo assim para uma boa cooperação entre todos os Estados regionais.

É também muito importante que os países desta região criem legislação própria para permitir o combate à pirataria marítima. A Nigéria, por exemplo, tornou-se o primeiro país do Golfo da Guiné a aprovar uma lei antipirataria, o que demonstra bem o esforço que este país está a fazer em prol do combate a este fenómeno.

Muitas outras ações poderiam aqui ser enumeradas, contudo, na minha opinião, erradicar este fenómeno é uma missão impossível, pois as suas causas são tão diversificadas e numerosas que é uma utopia pensar-se que se conseguirão acabar com todas elas. O objetivo principal deverá ser sempre tentar reduzir este tipo de atividade ao mínimo, algo que, tendo em conta o número de atos de pirataria na região, nos últimos meses, está a ser conseguido com as medidas já implementadas.

Agradecimento:

Eu, Patrícia Inês Vaz, venho desta forma agradecer ao Comandante Henrique Portela Guedes, pelo tempo disponibilizado para realizar esta entrevista e pela contribuição para o desenvolvimento da dissertação sobre a pirataria no Golfo da Guiné, estimulando, deste modo, o pensamento crítico.

Anexo 2. Entrevista realizada ao Capitão de mar e guerra, Pedro Alexandre Rodeia Ribeiro

Guião de Entrevista
20 de Novembro de 2022

“A pirataria marítima no Golfo da Guiné: a influência da região do Delta do Níger.”

Entrevistado:

- Capitão de mar e guerra, Pedro Alexandre Rodeia Ribeiro.

Entrevistadora:

- Patrícia Inês Vaz, aluna de mestrado (Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa).

Contextualização:

- Realização de entrevista ao Capitão-de-mar-e-guerra Pedro Alexandre Rodeia Ribeiro, no âmbito do desenvolvimento da dissertação para a obtenção do grau de mestre, com a questão de investigação “De que forma a região do Delta do Níger influencia o fenómeno da pirataria no Golfo da Guiné.”

Objetivo:

- Complementar a análise documental e textual que foi realizada para a elaboração da dissertação com entrevistas a especialistas em matéria de segurança marítima.

Questões:

1. Como caracteriza a pirataria na região do Golfo da Guiné?

A atual instabilidade na região do Golfo da Guiné (GdG) é reflexo das instabilidades internas em cada estado e por vezes entre estados do GdG.

No âmbito destas perguntas e respostas vou considerar o GdG como a região que inclui os Países Costeiros da África Ocidental (e águas costeiras) e GdG.

Nos últimos anos ocorreram 4 golpes de estado em países do GdG, alguns em países que, mesmo sem acesso ao mar, condicionam a actuação dos estados ribeirinhos, destabilizando-os. Esta instabilidade, que se propaga mais depressa e mais intensamente nuns estados que em outros do GdG, afetam e condicionam todos os aspetos (por ordem, na minha opinião) políticos e religiosos, sociais, económicos, de segurança marítima, ambientais, de natureza alimentar (escassez de alimentos), humanitária (tendo em conta

as novas formas de escravatura a que são sujeitos alguns dos pescadores e tripulantes dos navios de pesca) e a sanitária (a falta de fonte de proteína, etc., poderá levar as populações locais a procurarem outra fonte proteica em espécies terrestres, aumentando o risco de aparecimento de zoonoses pandémicas e outras doenças emergentes – também pandemias). Este impacto, em cada um dos países, tem um efeito de contaminação muito grande não só em países da região do GdG (regional) mas até a nível global (como se tem visto no aumento dos custos dos transportes marítimos, insegurança e limitação de circulação).

Fatores que podem ser muito relevantes, como por exemplo a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (Pesca INN) representa, hoje em dia, um grave problema desestabilizador dos países da região. Este problema torna-se ainda de maior dimensão e relevo (com grande impacto) quando estamos a considerar estados costeiros (ou ribeirinhos) e arquipelágicos com uma fraca capacidade de assegurar a sua soberania e fiscalização nas áreas de responsabilidade desse mesmo estado. Assim, estados mais pobres, têm mais dificuldades em possuir meios e capacidades de controlarem os seus espaços marítimos e por isso impedir também a depredação dos mesmos, tornando-se ainda e cada vez mais pobres, num processo cíclico e de difícil retorno.

Sendo um problema (este e outros com semelhantes impactos) de dimensão/escala mundial, é junto dos países mais pobres e ainda com alguns recursos piscícolas que tal ação depredatória é mais evidente, como em alguns países da costa ocidental de África e na região do GdG.

Este problema tem-se agravado nos últimos anos de forma exponencial. A necessidade e procura de cada vez mais quantidades e mais específico (espécies exóticas) levou à apanha sem controlo de todo um conjunto de espécies, protegidas ou não, com apanha limitada / controlada, ou não, em áreas onde este controlo e vigilância é fraco ou inexistente. Após se terem começado a efetuar registos fiáveis e rigorosos, confirmou-se um crescimento exponencial de à 10 ou 15 anos atrás (início em 2007), mas cuja depredação terá efetivamente começado anos antes, mas sem que existisse qualquer aviso ou alarme público (início em 1995 ou 2000). Coincide também com a falta e lacuna de pescados em outras áreas (e.g., Golfo de Áden e Oceano Indico) e aumento de necessidade alimentícia (e de população mundial) bem como de maior disponibilidade financeira (de uma minoria) para gastar quantidades exorbitantes de dinheiro em espécies exóticas (ou partes de espécies exóticas).

Os fatores que levaram ao seu “início” são conjugados e ambos levaram ao seu aumento brutal – agravamento brutal, afetando os países mais fragilizadas, económica, política e socialmente, com algumas reservas de pescado e existência de espécies exóticas, consequências das fragilidades destes países, e da sua menor capacidade de segurança e defesa, são muitos dos que se encontram na costa oeste de África, no GdG, Indonésia, Malásia, Indonésia e Tailândia, parte do Oceano Índico, e em crescendo, na costa oeste do Continente Sul Americano, nomeadamente Peru. Nesta e em outras questões o que acontece nas águas chinesas não é conhecido, mas pela necessidade de recurso, pelo número da sua população, a exploração das suas águas e reservas de pesca não serão, certamente, suficientes para colmatar as suas necessidades. Por esta razão são o país que mais contribui para a depredação e excesso (stress) de pesca em todo o mundo.

Neste enquadramento surge a pirataria, pela oportunidade, conivências aos mais diversos níveis em cada país, facilidade e impunidade e perspectiva de sucesso e lucro como resultados das ações, pelo menos até 2021, inclusive (grande decréscimo das ações de pirataria no GdG desde então).

A pressão para procurar outras fontes de rendimento, de *income*, de suporte às famílias mais pobres conjugado com a disponibilidade de recursos (homens capazes, com treino e alguma preparação em realizar ações violentas), de material (embarcações, combustível e equipamento vário) e a esperança / expectativa de total impunidade, como aconteceu até 2019/2020, levaram ao aumento das ações de pirataria. Aqui convém definir que pirataria está considerado como todas as ações (roubo, rapto, desvio navios, assassínios, etc.) em alto mar, sendo que em águas territoriais (até às 12 milhas náuticas de costa) se considera crime ou actos ilícitos da responsabilidade exclusiva de cada um dos respetivos estados costeiros (esta definição deve ser convenientemente efetuada).

Esta é a “fotografia” da região, que tem levado a que, mediante condições de oportunidade, tem dado origem (da mais grave para a menos grave) a crimes contra o ambiente, pirataria e roubo armado, migrações irregulares, tráfico humano e, sem ser exaustivo, tráfico de estupefacientes e de armas.

2. De que forma as iniciativas externas e a cooperação multilateral podem minorar esta problemática securitária?

Concordo que a intervenção (de várias formas) de entidades externas, estatais ou não estatais, locais, regionais e/ou de implantação global, podem influenciar positivamente a evolução desta situação de insegurança no GdG. Esta ação pode ser

efetuada de forma bilateral (mais eficaz) ou multilateral (mais demorada a estabelecer consensos e acordos e de resultados mais lentos).

Estas ações deveriam desenvolver-se (de forma prioritária) com o envolvimento da comunidade internacional onde a sua ação deveria (poderia) passar por decisões e acordos políticos intraestatais (bilaterais ou multilaterais); por sanções económicas a países prevaricadores ou apoiantes das ações (ou porque não tomam medidas para o evitar – e.g., combatendo santuários); efetuando um controlo rigoroso à origem destes atores (pessoas e materiais/ equipamentos, embarcações); e, eventualmente, com intervenção musculada nas áreas mais sensíveis ou de maior incidência de ações deste tipo. Estas ações podem ser sempre efetuadas de forma bilateral ou multilateral.

Caso se decida por uma possível intervenção no mar (na zona do GdG) através de forças navais que integrem marinhas /guardas-costeiras de terceiros países, elas devem sempre ocorrer com acordo e coordenação com as autoridades locais com responsabilidades de soberania e autoridade do estado no mar (nas suas águas). Assim, a forma como o fazem, a bordo de que embarcações o fazem, com o apoio de quem o fazem, é uma (ou várias) modalidade que estão em aberto. Todas estas modalidades devem ser tidas em conta e utilizadas todas as possíveis e disponíveis, ajustando às realidades nacionais locais.

Esta aparente situação de fragilidade de alguns estados costeiros na zona do GdG, com fraca capacidade de até agora impor a soberania, jurisdição e fiscalização do estado nas suas águas, dificilmente o conseguirá de um dia para o outro. O apoio da comunidade internacional é fundamental para que este processo seja efetuado e o seja num período de tempo ainda possível de reverter o resultado da insegurança e volatilidades, bem como depredação selvagem em curso, em algumas áreas.

Não se pode descurar o papel que entidades externas (internacionais) a estes estados da região do GdG têm na região. A ação destabilizadora de entidades estatais ou não estatais, em vários domínios (segurança, pesca ilegal, tráficos diversos – humano, armas drogas, exploração de recursos naturais, etc.) com presença física na região ou através de ações de terceiros por si alimentados criam condições para que a instabilidade prolifere, apesar de ter diversas causas. É o exemplo da atuação da WAGNER (Russa) e de muitas empresas da China (ou com capital maioritariamente chinês) na exploração (e depredação) de recursos (vários tipos) da região do GdG.

3. Considera que existe um inter-relacionamento entre a situação socioeconómica do Delta do Níger e a prática da pirataria na região?

Sim.

Em parte, esta explicação está muito ligada com o já expresso na resposta à questão 2, mas também com a depredação e inutilização dos recursos naturais dessa região.

Como exemplo elucidativo desta questão, não existe nenhum grande programa de financiamento e apoio (eg., da União Europeia ou dos EUA), neste caso específico à Nigéria, para iniciar a recuperação da degradação ambiental que, por exemplo, a exploração do petróleo e gás na região provoca e causa. Desde que a exploração do petróleo na região começou (anos 60/70) e mais tarde do gás, a contaminação dos solos, a poluição crescente de campos agrícolas e das águas do delta, levou a que as populações que viviam e subsistiam da pesca e da agricultura (que diminuíram a olhos vistos), deixaram de o fazer e viram-se forçadas a, abandonando a região, se estabelecessem nos grandes centros habitacionais (cidades). Como contrapartida pela exploração do petróleo e gás, as empresas são obrigadas a investir grandes montantes na recuperação ambiental da região e no apoio às populações aí residentes, mas isso não tem sido visível nem tem tido impacto na região, principalmente pelo desvio dessas verbas de forma mais ou menos formal e institucionalmente aceite, sempre em prejuízo das populações.

Algumas destas populações deslocadas são locais de recrutamento de operacionais para as mais diversas atividades ilegais e ilícitas, onde se incluiu pirataria. Se o risco e custo / benefício for duvidoso (“parece que compensa”) eles aderem ao recrutamento.

Todos os programas de recuperação ambiental que se conhecem na região, são de carácter bilateral, com ONGs (e organizações apoiadas pelas NU), envolvem populações locais de pequenos centros habitacionais (de pequena dimensão), e com volumes de financiamento muito pequeno (face ao dano causados pela exploração do petróleo).

Posso afirmar que, se a recuperação ambiental do Delta do Níger começasse amanhã, com um investimento proporcional ao que é colocado em grandes projetos de segurança (interna), de exploração de petróleo e gás em apoio às populações que lá vivem, nem daqui a 50 anos se conseguia voltar a pescar na maioria das águas do delta nem cultivar os campos adjacentes.

4. Que género de ações poderiam ser desenvolvidas a nível regional entre a Nigéria e os restantes estados do Golfo de modo a amenizar a pirataria?

De certo modo algumas das medidas identificadas na resposta à questão 2, também podem ser implementadas a nível regional.

Conheço um exemplo claro desta cooperação inter-estados regional: a proposta de criação de um corredor de tráfego marítimo (essencialmente para navios mercantes, mas sem excluir navios de pesca e outros) seguro, definido com coordenadas geográficas ao longo da costa sul da região do GdG, ao largo da Costa do marfim, passando pelo Gana, Togo, Benim e Nigéria, patrulhada com meios navais da Costa do Marfim, Gana e Nigéria (os países com meios navais de maior dimensão).

Existe um conjunto enorme de programas (ver anexo que envio, da EU) que apesar de pertencerem a entidades como a CEDEAO, CEDEAC, outras, fundamentalmente financiadas pela EU (e por vezes pelas NU) que interligam os estados da região na implementação de medias, soluções e procedimentos, mais ou menos comuns em busca de uma estabilidade na região do GdG. São bons exemplos os programas SWAIMS, PESCAO e PASSMAR.

Agradecimento:

- Eu, Patrícia Inês Vaz, venho desta forma agradecer ao Capitão-de-mar-e-guerra Pedro Alexandre Rodeia Ribeiro, pelo tempo disponibilizado para realizar esta entrevista e pela contribuição para o desenvolvimento da dissertação sobre a pirataria no Golfo da Guiné, estimulando, deste modo, o pensamento crítico.

Anexo 3. Entrevista realizada a estudante de M.A da Universidade Católica Portuguesa

Interview script **December 6th, 2022**

"Maritime piracy in the Gulf of Guinea: the influence of the Niger Delta region."

Interviewee:

- Student of M.A governance, Leadership and Democracy studies at Universidade Católica Portuguesa who prefer to remain as anonymous.

Interviewer:

- Patrícia Inês Vaz, master 's student (Institute of Political Studies, Universidade Católica Portuguesa).

Background:

- Conducting an interview with Selma Sanni, as part of the development of the dissertation for the degree of Master, with the research question "How does the Niger Delta region influence the phenomenon of piracy in the Gulf of Guinea".

Objective:

- To complement the documentary and textual analysis that was conducted for the preparation of the dissertation with interviews with experts in the field of the current regional situation, mainly Nigeria, and the Niger Delta region.

Questions:

- 1. From your point of view what are the main obstacles to the development of the Niger Delta region?**

Incessant Conflict, Insecurity, and Instability

With the Niger delta constantly being unstable and insecure due to acts of insurgencies; bunkering oil spillage and piracy, the resultant effect is not just a lack of development, but also obstruct development progressing. For example, multinational organizations may be put off investing assets in the region if they fear losing them. Competition for resources and political control, particularly over the revenue and related benefits which can be derived from the oil and gas industry, contributes to conflict.

The Federal Government Neglect

With weak political and institutional governance throughout the country, the Niger Delta has had its fair share of the debacle, resulting in the mismanagement of public resources, poor service delivery, and lax law enforcement. Also, there is no trust between the citizens and the government as the government in the eyes of masses cannot safeguard their lives, prosperity, and properties. Political and economic power in the Niger delta is mostly acquired through patronage or godfatherism. This organized nepotism is from the very top-the federal government and hence a perpetual neglect of the basic interest of the masses.

Over Dependence of The Economy on Oil

As a result of the nations over dependence on the oil and gas industry and the high level of embezzlement of public funds, pollution from oil spills has damaged many traditional agricultural and fishing livelihoods leaving little or nothing for the indigenous civilians to leverage on for their economic needs.

Unchecked Environment Pollution

While oil spillage and gas flaring are the primary environmental challenges that the Niger Delta faces, the ongoing erosion of these traditional livelihoods reduces people's ability to recover from economic and environmental shocks such as flooding. Furthermore, air and water pollution endanger the health of communities living near affected areas. This pollution can be traced to gross neglect of established regulations and poor operational standards from oil/gas companies.

2. In what way do you consider that the social and developmental matters have an impact on the security of the region, namely piracy and armed attack on ships?

In Nigeria, Piracy threatens the financial base of the economy which then cascades to other fundamental pillars of the nation. For example, the riverine areas of the south-south geopolitical region of the nation which has fishing as its major industry as well as international oil trade, has been heavily lagging in infrastructure, education, and social development due to incessant bunkering, gas flaring and seemingly governmental neglect.

3. What are the political, economic, and social mechanisms that can mitigate underdevelopment?

1. Proper stakeholders' consultations across civil society, community leadership and the state actors to have an eclectic view of the matter at hand.
2. Pragmatic approaches towards peacebuilding and conflict transformation should be adopted during and after the stakeholders meeting.
3. The need of a multi-governmental security collaboration across tiers and levels of government cannot be overemphasized in bringing out a lasting solution to the problems facing the Niger delta. This multi-dimensional approach must consider the nexus between community leaders the government in identifying pragmatic pain points and proffering an effective security blueprint in the region
4. An implementation of the Ledum Mitte Technical Report on the Niger Delta will go a long way in alleviating fundamental problems within the region.

4. What initiatives can be developed at the regional level, in agreement with other countries in order to improve the economic conditions of both Nigeria and its neighboring countries?

In other to integrate the interests of Nigeria's regional neighbors to her foreign policies and economic growth, common physical and institutional infrastructure can be promoted to that end. This requires the synergy in the following areas:

- Regulation of trade, investment, and domestic regional activities.
- The regulation of transport, ICT, and energy infrastructure across regional lines.
- Maintenance of a robust and inclusive Macroeconomic and financial policy amongst relevant stake holding states.
- The provision and effective management of other common public goods (e.g., shared natural resources, security, education) amongst regional stakeholders.

Acknowledgments:

- I, Patrícia Inês Vaz, hereby thank for the time made available to conduct this interview and for the contribution to the development of the dissertation on piracy in the Gulf of Guinea, thus stimulating critical thinking.

Anexo 4. Segurança da União Europeia: Ações relacionadas no Golfo da Guiné.



European Commission

EU MARITIME SECURITY – RELATED ACTIONS IN THE GULF OF GUINEA

CRIMGO Critical Maritime Routes Gulf of Guinea 2013 - 2016 - Maritime security -	SWAIMS Support to West Africa Integrated Maritime Security 2018 - 2023 - Maritime security -	SEACOP Seaport Cooperation Project 2010 - 2020 - Organised crime -	WeCAPS Improving Port Security in West and Central Africa 2018 - 2022 - Critical infrastructure protection -	Copernicus Security Service 2014 - ongoing - Maritime security -	PESCAO Improved regional fisheries governance in Western Africa 2017 - 2022 - IUU Fishing -	MARENDA Development of port database interchange mechanisms, marine environment protection and emergency response performance 2014 - 2017 - Critical infrastructure protection -	IPSEA Improvement of Port Safety and Efficiency in Africa 2014 - 2016 - Critical infrastructure protection -	EU-ECOWAS PSS EU Support to ECOWAS Regional Peace, Security and Stability Mandate 2013 - 2019 - Organised crime -	FlagPort WACAF 2014-2016 - Critical infrastructure protection -	PASSMAR Support Programme to the Maritime Security Strategy in Central Africa 2019 - 2024 - Maritime Security -
  Togo, Benin, Nigeria, Cameroon, Equatorial Guinea, Sao Tome and Philippe Gabon	  Mauritania, Cape Verde, Senegal, The Gambia, Guinea, Bissau, Guinea, Sierra Leone, Liberia, Cote d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Niger, Mali, Burkina Faso	  Cape Verde, Senegal, Sierra Leone, Ghana, Togo, Benin	  Senegal, Cape Verde, The Gambia, Guinea Bissau, Guinea, Sierra Leone, Cote d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Cameroon, Sao Tome and Principe, Equatorial Guinea, Gabon, Congo, Democratic Republic of the Congo, Angola	  Global	  Mauritania, Cape Verde, Senegal, The Gambia, Guinea Bissau, Guinea, Sierra Leone, Liberia, Cote d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Niger, Mali, Burkina Faso	  Cameroon, Cote d'Ivoire, Ghana, Nigeria, Senegal	 Ghana, Congo, Togo, Cote d'Ivoire, Cameroon	 Mauritania, Cape Verde, Senegal, The Gambia, Guinea Bissau, Guinea, Sierra Leone, Liberia, Cote d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Niger, Mali, Burkina Faso	 Angola, Benin, Nigeria, Sierra Leone, Togo	  Cameroon, Angola, Democratic Republic of the Congo, Congo Brazzaville, Equatorial Guinea, Gabon
ICSP	EDF	ICSP	ICSP	EC	EDF	EDF	EDF	EDF	EDF	EDF

