

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO – UFRJ
CENTRO DE CIÊNCIAS MATEMÁTICAS E DA NATUREZA – CCMN
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS – IGEO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

A PIRATARIA MARÍTIMA DO CHIFRE DA ÁFRICA E DO GOLFO DA GUINÉ:
SITUAÇÃO GEOGRÁFICA E ESCALAS DE AÇÃO

Mestranda

Luana Alves Lessa

Orientador

Professor Frédéric Monié

RIO DE JANEIRO

2019

LUANA ALVES LESSA

A pirataria marítima no Chifre da África e no Golfo da Guiné: situação geográfica e escalas de ação

Dissertação de mestrado apresentado ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro como parte das atividades requeridas para a obtenção do título de Mestra em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Frédéric Monié

RIO DE JANEIRO

2019

CIP - Catalogação na Publicação

L622p LESSA, LUANA ALVES
A pirataria marítima no Chifre da África e no
Golfo da Guiné: situação geográfica e escalas de ação
/ LUANA ALVES LESSA. -- Rio de Janeiro, 2019.
100 f.

Orientador: Frédéric Jean Marie Monié.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do
Rio de Janeiro, Instituto de Geociências, Programa
de Pós-Graduação em Geografia, 2019.

1. Geopolítica . 2. Situação geográfica. 3.
Escalas de ação. 4. Pirataria marítima. I. Monié,
Frédéric Jean Marie, orient. II. Título.

LUANA ALVES LESSA

A PIRATARIA MARÍTIMA DO CHIFRE DA ÁFRICA E DO GOLFO DA GUINÉ:
SITUAÇÃO GEOGRÁFICA E ESCALAS DE AÇÃO

Dissertação de mestrado apresentado ao Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de mestre.

Rio de Janeiro, 27 de agosto 2019.

Banca Examinadora



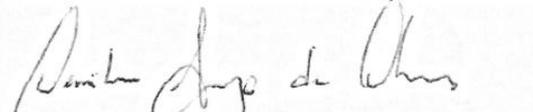
Dr.(a) Frédérie Monié



Dr.(a) Eve-Anne Buhler



Dr.(a) Gilberto Carvalho de Oliveira



Dr.(a) Denilson Araujo de Oliveira

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao professor Frédéric Monié por sua orientação, dedicação e paciência ao longo da minha jornada acadêmica, pois foram essenciais para a minha formação e conclusão da dissertação.

Aos professores Rebeca Steiman e Gilberto Oliveira, os meus mais sinceros agradecimentos pela imensa contribuição no meu exame de qualificação. Graças aos apontamentos dos senhores a presente pesquisa pôde ser aprimorada.

Agradeço aos professores Eve-Anne Buhler, Denilson Araujo de Oliveira e Gilberto Oliveira por participarem da minha banca de defesa da dissertação. Sem dúvidas, foi uma honra tê-los nessa etapa da minha formação.

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo auxílio financeiro à presente pesquisa, pois foi primordial para a minha manutenção no curso de mestrado.

Agradeço ao Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, seu corpo docente e a todos os seus funcionários, pela colaboração na minha formação.

Agradeço a todos os amigos do Grupo de Estudos Espaços e Sociedades da África Subsaariana, por terem me acompanhado por todo esse tempo, por dividirem os seus conhecimentos e apoiarem os meus sonhos. Deixo um agradecimento especial para a minha amiga Vivian Santos, que além de ter uma enorme contribuição na minha formação acadêmica, também me apoiou e incentivou nos momentos mais difíceis da minha trajetória.

Agradeço aos meus amigos do mestrado pelas boas discussões acadêmicas. Agradeço principalmente ao Alan Guedes, Caio Perdomo e Diego Sperle por terem me incentivado a concluir mais essa etapa.

A todos os meus familiares e amigos, agradeço por todo apoio, incentivo, dedicação e compreensão que tiveram ao longo da minha formação. Certamente vocês foram fundamentais para o meu equilíbrio emocional. Agradeço imensamente ao Rodrigo Galvão e sua família por auxiliarem de todas as formas possíveis para a concretização desse sonho.

Deixo os meus agradecimentos ao meu mestre da vida Daisaku Ikeda pelos direcionamentos e incentivos, que me permitiram ter o controle emocional necessário para concluir mais essa etapa da minha trajetória acadêmica. A todos os companheiros da Soka Gakkai, muito obrigada pelo apoio, pelas visitas e incentivos.

Sumário

1. INTRODUÇÃO	8
2. METODOLOGIA.....	12
2.1. Metodologia conceitual.....	12
2.2. Metodologia Operacional	13
3. A PIRATARIA MARÍTIMA CONTEMPORÂNEA	16
3.1. Discussão conceitual sobre Pirataria Marítima e Roubo Armado	16
3.2. A pirataria marítima no mundo globalizado	22
3.3. A importância estratégica e financeira das vias de circulação marítima.....	25
4. A PIRATARIA MARÍTIMA NO CHIFRE DA ÁFRICA E NO GOLFO DA GUINÉ	27
4.1. Os conflitos no Chifre da África e o surgimento da pirataria marítima	27
4.1.1. Estado Falido.....	27
4.1.2. Somália: da unidade nacional ao esfacelamento do território.....	31
4.1.3. Somália: Estado Falido e pirataria marítima	34
4.2. Surgimento e desenvolvimento da pirataria marítima do Golfo da Guiné	34
4.2.1. Zonas Cinzentas	34
4.2.2. Nigéria: Conflitos políticos – econômicos e pirataria marítima	36
4.3. Identificação e análise dos atores.....	39
4.4. Estruturação e modos operatórios da pirataria marítima no Chifre da África e no Golfo da Guiné.....	45
5. PIRATARIA MARÍTIMA E A SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DO CHIFRE DA ÁFRICA E DO GOLFO DA GUINÉ.....	50
5.1. Discussão conceitual.....	50
5.2. As configurações de <i>sítio</i> no Chifre da África e no Golfo da Guiné	53
5.3. As configurações de <i>situação</i> do Chifre da África e do Golfo da Guiné	64
6. AS ESCALAS DE AÇÃO DA PIRATARIA MARÍTIMA NO CHIFRE DA ÁFRICA E NO GOLFO DA GUINÉ.....	69
6.1. As escalas de ação: conceito e prática	69
6.2. A construção escalar e os espaços de atuação da pirataria marítima no Chifre da África e no Golfo da Guiné.....	76
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	85
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	87
ANEXO	95

Lista de cartogramas

Cartograma 1: Hidrologia da Somália	57
Cartograma 2: Atividades econômicas na Somália, 1992	58
Cartograma 3: Rede hidroviária da Nigéria.....	60
Cartograma 4: Bacia Hidrográfica do Níger	61
Cartograma 5: Distribuição espacial das atividades econômicas na Nigéria	63

Lista de figuras

Figura 1: Principais rotas de embarque de contêineres	25
Figura 2: Tipos de atores envolvidos na evolução das piratarias marítimas do Chifre da África e do Golfo da Guiné	40
Figura 3: Localização do Delta do Níger e os estados que os formam	44
Figura 4: Vegetação da Nigéria	59
Figura 5: Distribuição espacial dos campos de petróleo e gás no Delta do Níger	62
Figura 6: Principais linhas de comunicação marítima e seus espaços chaves.....	66
Figura 7: Especialização de ataques piratas na porção ocidental e oriental da África	76
Figura 8: Evolução das escalas de ação da pirataria marítima no Chifre da África	77
Figura 9: Casos de pirataria marítima na costa Ocidental da África (2006 – 2013)	81
Figura 10: Concentração de ataques piratas no Golfo da Guiné (2006 – 2013).....	81
Figura 11: Distância média entre a localização dos ataques e a costa.....	84

Lista de gráficos

Gráfico 1: Evolução dos ataques de pirataria marítima no Chifre da África	78
Gráfico 2: Evolução dos ataques de pirataria marítima no Golfo da Guiné.....	82
Gráfico 3: Evolução quantitativa de ataques no Chifre da África e no Golfo da Guiné	83

Lista de imagens

Imagem 1: Visão via satélite do Estreito de Bab-el-Mandeb	54
Imagem 2: Rede hidrográfica do Delta do Níger, na Nigéria.....	55
Imagem 3: Hidrografia do Delta do Níger.....	56

Lista de mapas

Mapa 1: Recorte espacial da pesquisa	9
Mapa 2: Divisão territorial da Somália no período colonial	31
Mapa 3: Principais bases da pirataria marítima no Chifre da África.....	43
Mapa 4: Morfologia litorânea do Chifre da África.....	54

Lista de Tabelas

Tabela 1: Espaços onde ocorreram ataques por piratas do Chifre da África	14
Tabela 2: Espaços onde ocorreram ataques por piratas do Golfo da Guiné	14
Tabela 3: Grupos de piratas que atuam no Chifre da África	40
Tabela 4: Grupos de piratas que atuam no Golfo da Guiné.....	45
Tabela 5: Especificações da pirataria marítima de acordo com a tipologia de áreas de risco..	65

Lista de abreviações

BIMCO - Baltic and International Maritime Council

CEDEAO - Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental

CEEAC - Comunidade Econômica dos Estados da África Central

CIA - Central Intelligence Agency

CMF - Combined Maritime Forces

CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CTF 151- Combined Task Force 151

ECOWAS - Economic Community of West African States

ICC - Centro de Coordenação Inter- Regional

IMB - International Maritime Bureau

IMO - International Maritime Organization

MEND - Movement for the Emancipation of the Niger Delta

MN - Marinha Nigeriana

NDPVF - Força Voluntária do Delta do Níger

NVCG - National Volunteer Coast Guard

UNDOC – United Nations Office on Drugs and Crime

ZEE - Zonas Econômicas Exclusivas

1. INTRODUÇÃO

A pirataria marítima é um fenômeno antigo que se perpetuou ao longo dos séculos, passando por fases de ascensão, declínio, por períodos de redistribuição espacial das ocorrências e de modernização dos modos operatórios. A localização geográfica dos ataques piratas acompanhou globalmente o crescimento e a expansão das rotas marítimas e das trocas comerciais.

No século XVI, os mares do Caribe se tornaram um grande espaço de atuação de piratas e corsários¹, que pilhavam e saqueavam embarcações que transportavam as riquezas das colônias americanas para a Europa². Nos séculos XVII e XVIII, a pirataria marítima passou a operar nas principais linhas de comunicação marítima, pois devido à expansão do capitalismo mercantil as mesmas se tornaram um espaço estratégico de acumulação.

Após o declínio da pirataria no século XIX³, houve um recrudescimento da atividade nos séculos XX e XXI. Esse ressurgimento é associado a diversos fatores, como: o aumento do fluxo da circulação marítima mercantil⁴, advindo das intensas trocas comerciais facilitadas pelo processo de globalização⁵; situações geográficas estratégicas para a atividade; e aos efeitos excludentes da globalização que podem potencializar as condições de subdesenvolvimento de alguns espaços. Dessa forma, a pirataria marítima contemporânea atua em pontos específicos das linhas de comunicação marítima, por onde circulam as cargas de alto valor agregado e/ou insumos energéticos. Nesse âmbito, devido à posição estratégica favorável e ao grande fluxo marítimo, o Estreito de Malaca e o Chifre da África se tornaram espaços atrativos para a pirataria marítima. Se nas décadas passadas a pirataria concentrava suas ações nesses espaços, nos últimos anos foi no Golfo da Guiné que os maiores números de ataques ocorreram. Logo, houve uma mudança espacial na atuação da pirataria marítima no continente africano.

¹ O corso era uma estratégia militar, no qual navios particulares recebiam o aval do Estado de sua bandeira para saquearem perseguirem as embarcações de nações inimigas (Bohm- Amolly, 2011: 60).

² Bohm-Amolly (2009) *apud* Ramos (2012: 16)

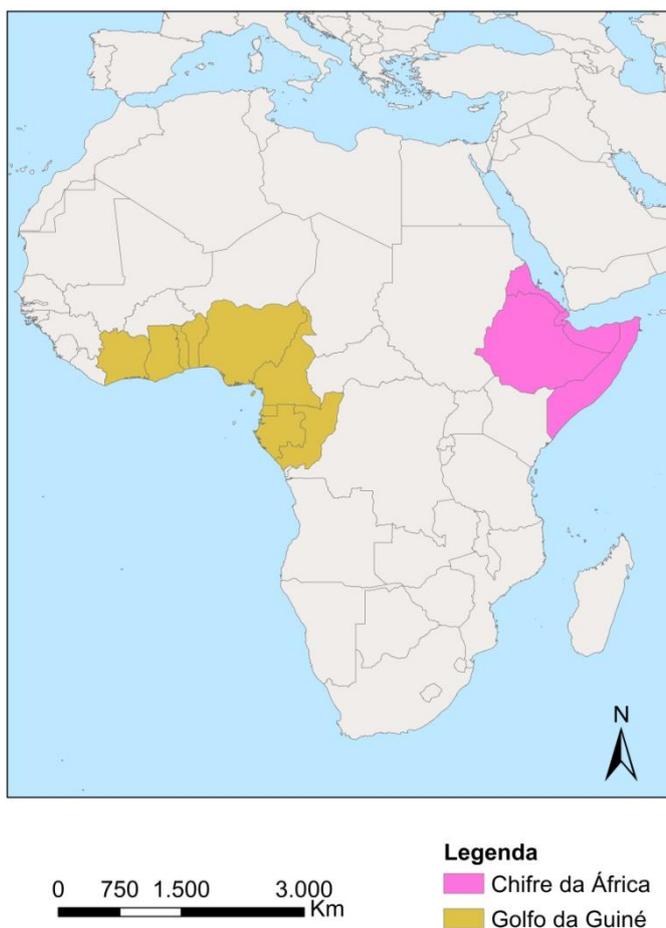
³ O declínio da pirataria nesse século é uma consequência do maior patrulhamento de oceanos e mares após o fortalecimento do Estado Moderno e a anulação da atividade corsária. De acordo com Guedes (2009), o advento do navio a vapor também contribuiu para esse declínio, pois as novas embarcações eram mais velozes em trânsito, diminuindo assim as chances de serem abordadas por piratas.

⁴ De acordo com Guedes (2008), o transporte marítimo é responsável por 90% da circulação de cargas comerciais no mundo. Logo, o crescimento expressivo das trocas comerciais se traduz num aumento no fluxo de embarcações que transitam nas linhas de comunicação marítima, tornando esses espaços atrativos para a pirataria marítima.

⁵ Caninas (2009: 110)

A atividade pirata no continente africano não é um fato novo. Os séculos XVII e XIX foram marcados por picos de pirataria marítima na região do Magreb⁶ (Neethling, 2010). No entanto, é partir do século XX que a pirataria se desenvolveu de forma expressiva nas regiões do Chifre da África e do Golfo da Guiné (ver mapa 1).

Mapa 1: Recorte espacial da pesquisa



Fonte: Confeção própria a partir de dados vetoriais.

No Chifre da África, a pirataria marítima prospera em um espaço cuja configuração espacial combina a proximidade em relação a uma importante linha de comunicação marítima (que conecta Ásia, Europa e América do Norte através do Canal de Suez) e um ambiente regional marcado por conflitos. O esfacelamento do Estado Nação da Somália configura-se como um importante fator para a existência da pirataria marítima na região. O país comporta alguns elementos que foram utilizados de forma estratégica pelos piratas, sendo eles: grande

⁶ Região formada pelos seguintes países: Argélia; Marrocos; Tunísia; Líbia; Saara Ocidental e Mauritânia.

extensão litorânea; fragilidade do Estado e debilidade dos sistemas de saúde, educação e segurança; fragmentação territorial do país; e, por último, disponibilidade de mão de obra para a pirataria marítima, devido à falta de oportunidade de emprego em um país sem recursos naturais e devastado pela pobreza (Ramos, 2012). Desse modo, é na Somália que se localiza a base logística da pirataria nessa região.

Em contrapartida, o Golfo da Guiné abriga uma grande reserva de petróleo *off shore* (MONIÉ, 2012). A presença de plataformas petrolíferas, a circulação de petroleiros e barcos de apoio à exploração oferecem oportunidades de lucro para os piratas. Assim como no Chifre da África, a pirataria marítima do Golfo da Guiné centraliza a sua base logística em um espaço específico, sendo esse o Delta do Níger, um ambiente propício e seguro para os piratas. O Delta do Níger, que concentra as maiores reservas de petróleo da Nigéria, tem um passado marcado por conflitos de secessão. Nas últimas décadas, estouraram conflitos relacionados à gestão da renda petrolífera pelo governo nigeriano. Desastres ambientais causados pelo extrativismo e o ativismo de diversos grupos (inclusive de antigos separatistas) provocam uma forte instabilidade na região. Esses ativismos reivindicam uma melhor redistribuição da riqueza do petróleo; melhorias nas condições de vida das comunidades locais e uma mitigação dos impactos ambientais oriundos da extração de petróleo (Jimoh, 2015; Okolie-Osemene, 2015). O Delta do Níger é, ainda, caracterizado por elevados níveis de corrupção de agentes do Estado e pela ineficiência de controle territorial do Estado (devido à dificuldade de sua legitimação perante a população). Essa conjuntura permite que a pirataria marítima do Golfo da Guiné continue se desenvolvendo (VIRCOULON, TOURNIER; 2015).

No Chifre da África e no Golfo da Guiné, as configurações espaciais, políticas, geopolíticas e econômicas são, portanto, distintas. As piratarias marítimas nessas regiões também apresentam distinções quanto aos seus objetivos, modos operatórios e escalas de ação. Sendo assim, a dinâmica de diferenciação da pirataria marítima nas duas regiões da África constitui o objeto de nossa pesquisa, cujo objetivo geral é responder aos seguintes questionamentos: qual o peso da situação geográfica para o surgimento e desenvolvimento da pirataria marítima no Chifre da África e no Golfo da Guiné? Qual a relação entre a situação geográfica de cada região e as escalas de ação construídas pelos piratas nessas áreas? Para auxiliar o entendimento desses questionamentos, traçamos como objetivos específicos: quem são os atores envolvidos nesse fenômeno? Quais são os contextos de surgimento e desenvolvimento da atividade em cada região? Quais são as escalas de ação construídas pelos

atores da pirataria no Chifre da África e no Golfo da Guiné? É importante ressaltar que as escalas de ação e os modos operatórios utilizados pelos piratas podem sofrer modificações devido a ações de repressão. Portanto, analisaremos, também, a influência espacial que as escalas de ação da repressão e da pirataria exercem uma sobre a outra. Dessa forma, utilizamos a situação geográfica a partir das análises de Silveira (1999) e as escalas de ação de Smith (2000) como conceitos basilares da presente pesquisa.

As regiões analisadas nesse trabalho são consideradas espaços estratégicos, devido a sua importância estratégica para a primeira e econômica para a segunda. O Chifre da África margeia um espaço maior de circulação mundial de mercadorias, enquanto o Golfo da Guiné tem um papel importante na produção de petróleo. Dessa forma, a atuação da pirataria marítima, além de causar um grande ônus financeiro à economia global⁷, também impacta a geopolítica internacional, prejudicando a segurança dos mares e oceanos.

Considerando que existem, concomitantemente, conflitos e tensões internas nas duas regiões, a análise geopolítica deve considerar os efeitos dos mesmos sobre a pirataria, utilizando uma perspectiva multiescalar. De acordo com Lacoste (1989), valorizar diferentes níveis de análises permite identificar elementos próprios de cada escala que contribuem para a compreensão do fenômeno na sua totalidade.

Logo, o tema em tela apresenta relevância para a Geografia. A abordagem geográfica permite a construção de uma argumentação analítica original e eficiente, pois a operacionalização de alguns conceitos e categorias específicos da disciplina possibilita um entendimento maior do fenômeno, que se estabelece a partir de disputas e estratégias territoriais. Já a abordagem geopolítica permite identificar a lógica inerente às disputas por territórios e compreender as rivalidades territoriais que motivam e impulsionam as ações da pirataria marítima; assim como permite analisar as ações de combate à atividade.

A presente pesquisa representa, então, um esforço de contribuição à construção da geografia da África Subsaariana e de inserção de uma análise geográfica sobre um fenômeno, que, em geral é amplamente estudado pela ótica das relações internacionais e centros de estudos sobre defesa internacional.

⁷ De acordo com o relatório “The Economic Cost of Maritime Piracy” do projeto Oceans Beyond Piracy (2010), a pirataria custou para a economia global entre US\$ 7 a US\$ 12 bilhões por ano. Disponível em: < <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/The%20Economic%20Cost%20of%20Piracy%20Full%20Report.pdf> >

2. METODOLOGIA

2.1. Metodologia conceitual

A pirataria marítima possui no Chifre da África e no Golfo da Guiné finalidades, estratégias, especificidades operacionais e escalas de ação próprias. Consideramos que as mesmas não obedecem a uma única lógica de elaboração e execução de ataques. Portanto, consideramos o método comparativo mais adequado para analisar o fenômeno da pirataria em nosso recorte espacial. De acordo com Marconi e Lakatos (2003: 107), ele permite identificar semelhanças e diferenças entre os fenômenos, tendo como finalidade a explicação de suas possíveis divergências. Através desse método buscamos analisar os pontos de divergência e as similitudes nas piratarias.

A elaboração dessa pesquisa mobiliza essencialmente os conceitos de situação geográfica a partir de Silveira (1999) e escalas de ação por Smith (2000) além de categorias de análise como Estados Falidos – utilizando as contribuições de Gross (1996) e Rotberg (2004) – e Zonas Cinzentas (Cattaruzza, 2012).

O conceito de pirataria nesse trabalho não segue a definição comumente usada nas pesquisas científicas, que utilizam a conceituação exposta no artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). De acordo com a CNUDM (1982) a pirataria marítima é uma atividade que ocorre exclusivamente em alto mar e em espaços fora da jurisdição de qualquer Estado. Já as atividades análogas à pirataria e que ocorrem em mares territoriais e em lugares sob a jurisdição de algum Estado são classificadas como roubo armado, pela Resolução A. 1025 (26) da *International Maritime Organization* (IMO)⁸. Dessa forma, os ataques ocorridos no Golfo da Guiné são considerados como roubo armado, pois a sua maioria ocorre dentro de mares territoriais. Assumimos que a delimitação espacial para a classificação dessas atividades possui uma grande importância geopolítica, pois tem implicações diretas sobre a efetuação de intervenções internacionais em espaços de atuação pirata, assim como também pressiona a modificação dos arranjos espaciais definidos pela CNUDM, como: Alto Mar, Zona Contígua e Mar Territorial. Contudo, como a nossa proposta é estabelecer uma comparação entre os ataques ocorridos no Golfo da Guiné e no Chifre da África, optamos por uma conceituação mais abrangente. Entendemos que as atividades realizadas em ambas as regiões possuem práticas espaciais e lógicas de atuação concernentes à pirataria marítima,

⁸ A IMO é uma agência da ONU especializada em assuntos marítimos.

apesar da CNUDM considerá-las a partir de classificações distintas e resoluções jurídicas também diferentes. Acreditamos que a utilização de uma conceituação mais abrangente em nossa pesquisa não simboliza um problema analítico, já que o nosso foco é centralizado na geografia desses fenômenos e na análise de suas situações geográficas e suas escalas de ação. Dessa forma, utilizamos o conceito de pirataria marítima proposto pelo *International Maritime Bureau - IMB* (2009) que abarca os ataques ocorridos no Golfo da Guiné e no Chifre da África.

No intuito de promover uma melhor reflexão sobre as problemáticas levantadas nessa pesquisa, optamos por definir e apresentar esses conceitos de forma mais aprofundada no decorrer do trabalho.

2.2. Metodologia Operacional

A elaboração do trabalho consiste em uma revisão bibliográfica sobre a pirataria marítima em ambas as regiões. Os dados utilizados nessa pesquisa foram adquiridos através de artigos científicos, relatórios de organizações internacionais, dissertações e teses. Portanto, nossos dados são exclusivamente secundários.

O marco temporal escolhido para análise do desenvolvimento da pirataria marítima é de 1995 a 2017. Escolhemos trabalhar com esse período de tempo porque a pirataria marítima no início da década de 1990 é muito incipiente na África. É a partir de meados de 1990 que a atividade começa a se desenvolver de forma mais robusta. Encerramos o marco temporal em 2017, por ser uma data mais recente e que permite analisar as dinâmicas espaciais atuais.

Os dados dos ataques utilizados nessa pesquisa foram retirados dos relatórios do IMB. Para isso, trabalhamos com os relatórios referentes aos anos de 2005; 2009; 2013; 2015; 2016 e 2017. Excetuando o de 2005, os outros publicam o número de ataques referentes ao ano de sua publicação e aos 4 anos que precedem. Após o ano de 2015, foram adicionados a nossa planilha apenas os novos dados ano a ano, justificando a utilização dos relatórios de 2016 e 2017⁹. Nossa análise utiliza o quantitativo total de ataques (mal sucedidos e concretizados) em cada região. Preferimos utilizar a amostragem total por ela demonstrar o poder de ataque que os piratas possuem.

O IMB dispõe em seu relatório a localização dos ataques, especificando o continente e os países próximos aos ataques. Particularmente no caso da pirataria marítima do Chifre da

⁹ A nossa planilha de dados é a mesma de trabalhos passados. Portanto, desde 2015 apenas adicionamos os dados novos.

África, o IMB especificou com um asterisco os locais cujo ataque foi proferido por piratas somalis. Devido a essa limitação, estabelecemos um somatório dos ataques ocorridos próximo/ou nas águas de países pertencentes ao nosso recorte espacial. Desse modo, para a nossa contabilização computamos os números de ataques de acordo com os lugares especificados nas tabelas abaixo:

Tabela 1: Espaços onde ocorreram ataques por piratas do Chifre da África^{10 11}

Relatórios utilizados na pesquisa	Chifre da África
2005	Somália; Eritreia; Djibuti; Mar Vermelho/ Golfo de Áden;
2009	Somália; Eritreia; Djibuti; Mar Vermelho; Golfo de Áden; Mar Árabe; Oceano Índico; Omã;
2013	Somália; Eritreia Djibuti; Mar Vermelho; Golfo de Áden; Mar Árabe; Oceano Índico; Omã;
2015	Somália; Eritreia; Djibuti; Mar Vermelho; Golfo de Áden;
2016	Somália; Eritreia; Djibuti; Mar Vermelho; Golfo de Áden;
2017	Somália; Eritreia, Djibuti; Mar Vermelho; Golfo de Áden;

Tabela 2: Espaços onde ocorreram ataques por piratas do Golfo da Guiné

Relatórios utilizados na pesquisa	Golfo da Guiné
2005	Nigéria; Togo; Benin; Gana; Costa do Marfim; Camarões; Guiné Equatorial; Gabão;
2009	
2013	
2015	
2016	
2017	

¹⁰ Vale ressaltar que os países do Chifre da África Djibuti e Eritreia foram inseridos na tabela, mas o primeiro não apresentou nenhum ataque ao longo do período analisado; enquanto a Eritreia teve apenas 2 ataques, sendo em 2004 e outro em 2007.

¹¹ De acordo com o IMB, os piratas do Chifre da África efetuaram 4 ataques nas águas de Omã em 2009 e 1 em 2011.

A partir da metodologia descrita acima, obtivemos um quantitativo total dos ataques proferidos anualmente em cada região. No entanto, durante a contabilização dos dados foram encontradas duas divergências de quantitativos, referentes aos relatórios de 2009 e 2013, onde ambos apresentam a quantidade de ataques referentes a 2009. No relatório de 2013, houve um acréscimo de 1 ataque para cada região aqui estudada. Dessa forma, optamos por utilizar os dados do relatório de 2013 para esse ano específico, pois acreditamos que por ser um relatório posterior, esse pode conter alguma correção em relação ao anterior. Todos os dados de quantitativos coletados para a pesquisa se encontram no anexo.

3. A PIRATARIA MARÍTIMA CONTEMPORÂNEA

3.1. Discussão conceitual sobre Pirataria Marítima e Roubo Armado

A pirataria marítima é um fenômeno que necessita de uma conceituação que permita identificar e analisar a natureza de ataques piratas e seu eventual enquadramento jurídico. Contudo, a elaboração da mesma é bastante complexa, uma vez que inclui questões de ordem econômica, de soberania territorial e direitos humanos (Caninas, 2009:103).

A primeira definição de pirataria marítima foi estabelecida em 1930 por um grupo de juristas do Programa de Pesquisa de Harvard¹². A Minuta Harvard, como ficou conhecida a reunião entre esses juristas, definia que os atos de pirataria eram praticados em espaços fora da jurisdição de qualquer Estado, sendo por isso contemplada pela jurisdição universal¹³. De acordo com Beirão e Piñon (2015: 268), essa definição tinha um aspecto abrangente, pois abarcava também os possíveis ataques ocorridos em mares (cuja finalidade seja o benefício próprio dos piratas). Essa conceituação contribuiu para a posterior Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar (1958), que utilizou a definição como base em seu artigo 15^o¹⁴, porém diminuindo a sua abrangência.

Constituem pirataria os atos a seguir enumerados:

- 1) Todo o ato ilegítimo de violência, de detenção ou toda a depredação cometida para fins pessoais pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privada, e dirigidos:
 - a) No alto mar, contra um outro navio ou aeronave, ou contra pessoas e bens a seu bordo;
 - b) Contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens, em local fora da jurisdição de qualquer Estado.
- 2) Todos os actos de participação voluntária para utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que os comete tem conhecimento de factos que conferem a este navio ou a esta aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata.

No entanto, a mesma foi substituída na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)¹⁵, onde o seu artigo 101 mantém a ideia central do artigo 15^o (Beirão, Piñon; 2015: 268). Dessa forma, a pirataria marítima é definida no artigo 101 da CNUDM (1982) como

¹² Beirão, Piñon; 2015: 268

¹³ Beirão, Piñon; 2015; loc. cit.

¹⁴ Disponível em: < http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/Conven_Alto_mar_1958.pdf >

¹⁵ A CNUDM realizada em 1982, também conhecida como Convenção de *Montego Bay*, tinha por princípio estabelecer uma ordem jurídica para o uso dos mares e oceanos, cuja participação contou com mais de 160 países (Ramos, 2012: 12). A CNUDM revogou a Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar de 1958, porém reiterou em

Qualquer ato ilícito de violência, detenção ou qualquer ato de depredação cometido:
(I) Em alto mar, contra navio ou aeronave, ou contra pessoas ou bens a bordo dos navios ou aeronaves;
(II) Um navio ou aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado

(Art. 101 – CNUDM, 1982)

A Organização Marítima Internacional (IMO), agência da ONU especializada em assuntos marítimos, utiliza, por sua parte, a definição de pirataria estabelecida pela CNUDM. Essa definição classifica o ato de pirataria em função da localização de sua ocorrência, que obrigatoriamente deve advir em alto mar¹⁶ ou em espaços não submetidos à jurisdição de qualquer Estado. Dessa forma, excluem-se todos os ataques em mares territoriais¹⁷, zonas contíguas¹⁸ e zonas econômicas exclusivas¹⁹ (ZEE's). De acordo com Caninas (2009:106), essa conceituação se baseia em três critérios, sendo eles: o objeto (alvo), a localização geográfica e a finalidade dos ataques. Para o autor, a CNUDM é objetiva quando define o tipo de alvos e a localização em que devem ocorrer os ataques, entretanto a finalidade dos mesmos não é especificada na definição. Caninas (2009: 106) afirma que "não há consenso entre os juristas se o *animus furandi*, a intenção de roubar, é elemento necessário ou se atos de insurgentes procurando derrubar seu governo devem ficar fora da definição". Para o autor, isso ilustra a complexidade da conceituação dessa atividade. Outro fator de dificuldade reside na aplicação de punições aos piratas apreendidos. De acordo com Mendes e Rodrigues (2016)

São duas as categorias, inicialmente, que pertencem claramente à esfera de jurisdição universal, estabelecendo-se a competência do Estado para processar os infratores e puni-los, condenados, independentemente do local de prática do crime e de qualquer vínculo ativo ou passivo de nacionalidade (do autor, vítima ou bem jurídico ofendido) ou de outros critérios de competência reconhecidos pelo direito internacional. Estes são a pirataria e crimes de guerra.

A jurisdição universal estabelece, então, que é papel dos Estados punir e julgar os casos de pirataria marítima e crimes de guerra, compreendendo que os mesmos ferem a ordem

seu artigo 101 a definição de pirataria marítima estabelecida no artigo 15 desta convenção (Wermuth, Correa; 2015).

¹⁶ Segundo o artigo 87 CNUDM (1982) o alto mar não está sujeito a jurisdição de nenhum Estado e é aberto para todos esses (incluindo os que não possuem zona costeira) usufruírem a liberdade de navegação; sobrevoo e utilização de fins econômicos (como a pesca), contanto que respeitem os direitos dos demais Estados e desta Convenção.

¹⁷ De acordo com o artigo 3 da CNUDM (1982) "Todo Estado tem o direito de estabelecer a largura de seu mar territorial até um limite que não ultrapasse a 12 milhas náuticas, medido a partir das linhas de base determinadas de acordo com esta convenção".

¹⁸ De acordo com o artigo 33 da CNUDM (1982) "A zona contígua não pode estender-se além das 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial"

¹⁹ No artigo 57 da CNUDM (1982) conta "A zona econômica exclusiva não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial"

internacional e possuem imbricações transnacionais. A determinação é mais específica no artigo 105 da CNUDM (1982)

Em alto mar, ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado, todo Estado pode apreender um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave tomada por pirataria e sob controle de piratas, prender as pessoas e confiscar a propriedade a bordo. Os tribunais do Estado que executou a apreensão podem decidir sobre as penalidades a serem impostas, e também determinar a ação a ser tomada com relação aos navios, aeronaves ou bens, sujeitos aos direitos de terceiros que agem de boa-fé.

Conforme consta no artigo 105, os casos de pirataria marítima são julgados pelos tribunais do Estado que exerceu o apresamento do navio pirata²⁰. Essa regulamentação gera vários precedentes jurídicos, uma vez que nem todos os países possuem uma legislação sobre pirataria. Sobre esse ponto, Ramos (2012: 19) demonstra alguns exemplos de discrepância entre os Direitos Internos de cada Estado

[...] Itália que tipifica a pirataria quando desenvolvida nos espaços sob sua jurisdição nos mesmos termos que a CNUDM os define no Alto Mar, outros, como a Alemanha que além de criminalizarem a pirataria quando praticados nas suas águas, assumem ter jurisdição universal contra a pirataria independentemente do local onde seja praticada ou, ainda, países que não atribuem jurisdição universal contra a pirataria

Para além das contradições existentes em termos de jurisdição e legislação, há também impasses referentes à prisão dos acusados. De acordo com Grove (2011: 45), existe um receio de que o julgamento e a prisão de piratas (geralmente vindos de lugares assolados pela pobreza) em países desenvolvidos dificultaria uma repatriação desses após a libertação, já que os mesmos experimentariam melhores condições de vida nos países onde foram presos. Desse modo, o autor aponta que “o procedimento habitual é a detenção temporária, o desarmamento, a perda de barco e a eventual libertação num local legalmente aceitável para o estado de captura”. Outra problemática, de acordo com Caninas (2009: 117), diz respeito aos direitos humanos. Em países onde as leis islâmicas possuem forte influência no ordenamento jurídico²¹, penalidades por pirataria podem gerar decapitação ou a amputação das mãos, ferindo assim a Declaração Universal dos Direitos Humanos (Caninas, 2009: 117). No caso Somali, para evitar esse tipo de penalidade, o Ministério das Relações Exteriores Britânico propôs autorizar o pedido de

²⁰ De acordo com o artigo 103 da CNUDM (1982) "Um navio ou aeronave é considerado um navio ou aeronave pirata se for pretendido pelas pessoas, em controle dominante, para ser usado com a finalidade de cometer um dos atos referidos no artigo 101. O mesmo se aplica se o navio ou aeronave tiver sido usado cometer qualquer ato, desde que permaneça sob controle das pessoas culpadas desse ato".

²¹ Caninas (2009: 117) faz referência à advertência emitida pelo Ministério das Relações Exteriores Britânico (Foreign Office - FCO) sobre enviar piratas para julgamento na Somália, uma vez que o islã é uma religião muito forte no país.

asilo, destes acusados, no Reino Unido. No entanto, a medida foi considerada muito controversa pelo parlamento britânico que temia um excesso de asilados²². Para contornar tal circunstância foram realizados acordos e forças conjuntas²³ entre os Estados Unidos e a União Europeia para que os presos pudessem ter um julgamento em um terceiro país²⁴, que deveria respeitar os direitos humanos²⁵.

Todo esse desdobramento jurídico é referente apenas aos casos de pirataria marítima tipificados no artigo 101 da CNUDM. Contudo, ataques ocorrem também em mares territoriais e em espaços cuja jurisdição pertence a algum país. Esses casos são, diante das lacunas conceituais e jurídicas existentes, muitas vezes classificados como pirataria marítima. Para solucionar esse impasse, foi estabelecido pela Resolução A. 1025 (26)²⁶ da IMO, o termo *Roubo Armado* contra navios, situando tais ações em uma definição própria. De acordo com essa resolução, a pirataria marítima é entendida a partir do artigo 101 da CNUDM, enquanto o roubo armado contra navios consiste em

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

(Resolução A. 1025(26), anexo do *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, parágrafo 2.2, 2009)

Permanece, portanto, o modelo/tipo de ação exposto no conceito de pirataria, mas considera-se as águas sob jurisdição de Estados costeiros. Beirão e Piñon (2015: 269) apontam que essa definição também retirou a necessidade dos ataques serem proferidos por navios ou aeronaves, dessa forma multiplica-se o leque de possíveis ameaças. Outro ponto levantado por esses autores, diz respeito à "falta de efetividade das resoluções da IMO no plano internacional, uma vez que estas não possuem caráter normativo vinculante" (Beirão, Piñon; 2015; 269), pois comparado com a aceitabilidade da CNUDM no direito interno dos países, a Resolução A. 1025

²² Caninas, 2009, loc. cit.

²³ Tais forças conjuntas se materializaram na Operação Atalanta (EUNAVFOR), que tinha como propósito reprimir a pirataria marítima no Chifre da África; promover a segurança das embarcações que circulam nessa região; principalmente os navios de programas alimentares (Ramos, 2012:75).

²⁴ Posteriormente ficou decidido pelo artigo 24 do Tratado da União Europeia, que o Quênia seria o responsável pelos julgamentos dos piratas da Somália (Caninas, 2009: 117)

²⁵ Caninas, 2009, loc. cit.

²⁶ A Resolução A. 1025 (26) anexo do *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships* revoga a Resolução A. 922 (22) e passa a operar em seu lugar.

(26) da IMO não possui a mesma força e aparato normativo que o artigo 101 possui (Beirão, Piñon; 2015: 269). Desse modo, embora a definição de roubo armado contra navios seja adotada na comunidade internacional e as suas ações possam causar danos de ordem global, a análise e o combate a esse crime ficam a cargo dos acordos de cooperação entre os Estados costeiros. Sobre esse fato, Beirão e Pinõn (2015: 270) apontam que as atividades de pirataria marítima e roubo armado contra navios são ações que mantêm certa similitude, e, portanto as estratégias de repressão não devem alienar uma da outra.

O *International Maritime Bureau* (IMB), organização criada em 1981 pela Câmara Internacional de Comércio e especializada em divulgar dados sobre a pirataria marítima, não se baseia no artigo 101 da CNUDM para contabilizar os casos a ela reportados. O IMB, para fins estatísticos, considera a pirataria marítima como sendo "um ato de embarque (ou a sua tentativa) em qualquer navio com a intenção de cometer o roubo ou qualquer outro crime e com a aparente capacidade de usar a força na promoção desse ato"²⁷. Essa definição não considera a área geográfica de ocorrência.

A localização dos ataques tornou-se, então, o cerne da discussão conceitual sobre a pirataria marítima. De acordo com Bohm-Amolly (2011: 63), a imposição geográfica da CNUDM na conceituação de pirataria marítima direciona "a uma situação de esquizofrenia conceptual, nada propícia à prossecução dos objectivos de segurança marítima". A autora afirma que delegar aos Estados costeiros o dever de combater os crimes análogos à pirataria marítima pode resultar numa relativização do peso internacional destes atos, uma vez que a repressão cabe apenas a Estados com medidas jurídicas diferenciadas. Entretanto, compreender o roubo armado contra navios como pirataria marítima imputa um problema geopolítico de soberania. Caninas (2009: 107) aponta que países centrais, como o Reino Unido, desaprovam a ideia de marinhas estrangeiras adentrarem seus mares territoriais para perseguirem embarcações suspeitas de pirataria marítima. Bohm-Amolly (2011: 65), ressalta que muitos países, receiam uma mudança no conceito de pirataria por temerem o cerceamento de sua soberania em águas territoriais.

A conceituação deste fenômeno nos demonstra a abrangência da discussão sobre o assunto. Se por um lado, considerar a localização geográfica das ocorrências como parâmetro

²⁷ ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report, 2009.

de conceituação pode gerar vários questionamentos jurídicos, por outro lado, desconsiderá-lo levanta vários problemas de ordem geopolítica.

De nosso lado, utilizamos a definição adotada pelo IMB, reconhecendo que a mesma não é aceita pelo Direito Internacional e, portanto, não tem validade para fins jurídicos. Contudo, ela nos permite realizar uma comparação sobre as espacialidades desse fenômeno no Chifre da África e no Golfo da Guiné, especialmente pelo fato do IMB ser a principal organização a fornecer com regularidade relatórios de dados e quantitativos de ataques (Neethling, 2010).

O IMB é uma organização privada que divulga através da Internet uma base de dados considerando atos de pirataria, bem sucedidos ou não, que lhe são reportados²⁸. Montclos apresenta ressalvas quanto à metodologia de quantificação dos dados. A base documental do IMB é baseada nas denúncias das tripulações e/ou armadores²⁹ vítimas. Se por um lado, isso garante uma fluidez na geração e na circulação da informação, Montclos (2011: 76) adverte que o relacionamento estrutural do IMB com os atores do transporte marítimo, exclui ataques contra outros tipos de alvos, como exemplo as pequenas embarcações pesqueiras. O IMB pode ser, portanto, suspeito, de colusão com os interesses de segurança de um grupo específico ao invés de fornecer uma cobertura exhaustiva sobre o fenômeno de pirataria marítima.

Tal suspeita se justifica, também, pelo fato do IMB ser uma organização comercial e não científica. Logo é inteligível que haja imparcialidade e que os dados não estejam abertos ao público para revalidação (Montclos, 2011:76). Outra questão levantada pelo autor é o uso do número de ataques como unidade de medida. Não se considera, portanto, a intensidade, violência e impactos que uma ação pirata pode provocar. Nesse quesito, o autor se questiona "será realmente possível comparar o massacre de toda uma tripulação com um assalto que não causa feridos? Ou a captura de uma simples traineira com a abordagem de um grande petroleiro?" (Montclos, 2011: 77).

Apesar das restrições e das críticas às metodologias utilizadas pelo IMB, ressaltadas por especialistas como o Montclos (2011), resolvemos adotar essa fonte de dados dentro de uma perspectiva de análise espacial do fenômeno em tela.

²⁸ O site do IMB é disponível no seguinte endereço eletrônico: < <https://www.icc-ccs.org/> >

²⁹ Armador é o profissional ou empresa que realiza o transporte marítimo nacional ou internacional. O armador pode ser proprietário do navio e dos contêineres ou alugá-los para efetuar o transporte comercial.

3.2. A pirataria marítima no mundo globalizado

A globalização, as inovações tecnológicas e o próprio dinamismo do mercado capitalista configuraram, nas últimas décadas, um cenário de possibilidades de acumulação que, também, foram aproveitadas pelo crime organizado. Nessa conjuntura, tais criminosos utilizam a conectividade e as novas ferramentas da tecnologia para expandir suas áreas de atuação e fomentar as redes de suporte para suas atividades. No caso específico da pirataria marítima, o impacto da globalização é ainda maior, pois o acréscimo nos fluxos de circulação marítima se traduz num aumento de possíveis alvos.

No âmbito da conectividade e do potencial para criação de redes, os criminosos se encontram em vantagem estratégica. As redes que dão suportes às atividades ilegais podem ser criadas e remodeladas de forma prática e ágil, pois na ilegalidade os acordos são mais rápidos e podem ser mais fluidos. Já as estratégias de repressão e combate ao crime organizado esbarram em barreiras jurídicas e institucionais, dependendo, assim, de acordos bilaterais ou multilaterais para operarem em diversos territórios. Uma vez os acordos firmados, ainda há o processo de organização das ações, cujos arranjos geralmente envolvem os âmbitos jurídicos, militares e logísticos. Isso resulta num tempo maior para a criação das redes³⁰ de combate a crimes como a pirataria marítima.

No Chifre da África e no Golfo da Guiné, as estratégias de repressão são frutos desse tipo de acordo internacional e/ou regional, onde há um esforço mútuo e bastante tempo despendido. Um exemplo de cooperação internacional de repressão à pirataria marítima no Chifre da África é a *Combined Task Force 151* (CTF 151). A CTF 151, que faz parte da *Combined Maritime Forces* (CMF)³¹, é uma parceria naval de 33 países membros e que coopera com organizações privadas e civis ligadas ao comércio e segurança, como a IMO, Intertanko³²,

³⁰ As redes de combate à pirataria marítima, em sua maioria, consistem em acordos internacionais e regionais que visam o apresamento de embarcações suspeitas e a cooperação mútua na fiscalização e monitoramento de áreas de risco.

³¹ A *Combined Maritime Forces* (CMF) é composta por 3 forças que visam patrulhar e manter a segurança do comércio marítimo no perímetro que corresponde ao Oceano Índico, Mar Vermelho, Golfo de Áden e Golfo Pérsico. Essas forças são: CTF 150 (Segurança Marítima), CTF 151 (Contra- Pirataria) e CTF 152 (Segurança Marítima do Golfo). Disponível em: < <https://combinedmaritimeforces.com/> >

³² Associação Internacional dos Proprietários Independentes de Petroleiros. Disponível em: < <https://www.intertanko.com/> >

Baltic and International Maritime Council (BIMCO)³³ e a *CSO Alliance Maritime*^{34,35}. No Chifre da África, a Operação Atalanta, foi encabeçada pela União Europeia e sua força naval (EU NAVFOR) atua em parceria com a CTF 151 e a Ocean Shield³⁶.

No Golfo da Guiné, onde a pirataria marítima ocorre prioritariamente nos mares territoriais (podendo adentrar espaços sob jurisdições distintas), as estratégias de repressão precisam da cooperação mútua entre os Estados. Além da atuação dos países do Golfo da Guiné, há também a participação de parceiros interessados na segurança marítima dessa região, entre eles a União Africana, as Nações Unidas, a União Europeia, os Estados Unidos, o Reino Unido, a IMO e o G8 (Osinowo, 2015: 04). Em 2013, na Cúpula de Yaoundé (capital dos Camarões) foi iniciada uma articulação regional, apoiada pelos EUA, visando à segurança marítima. A cooperação envolveu a Comissão do Golfo da Guiné, a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC)³⁷. Foi, então, possível dividir tarefas entre as organizações, divulgar cartilhas de informações, criar um Código de Conduta³⁸ para lidar com a pirataria e um Centro de Coordenação Inter- Regional (ICC) com foco em estratégias de segurança e repressão à pirataria³⁹. Por último, a Nigéria, país com a maior economia no Golfo da Guiné e que abriga a maioria dos piratas atuando na região, também tem empreendido esforços mais diretos para a promoção da segurança no seu mar territorial. Desse modo, há um esforço operacional que envolve a Marinha Nigeriana (MN), a Agência Nigeriana de Administração e Segurança Marítima e a Força Aérea da Nigéria que visa monitorar o espaço marítimo do país (OSINOWO, 2015: 04).

Em todos os casos listados, observamos um esforço imenso de cooperação de países e organizações na promoção da paz no mar. Esse esforço se deve ao interesse comum pela segurança da navegação e das trocas comerciais que circulam via transporte marítimo.

³³ Conselho Marítimo Internacional e Báltico (BIMCO) é uma organização que reúne armadores e operadores que atuam no transporte marítimo. Disponível em: <<https://www.bimco.org/>>

³⁴ Organização privada com finalidade de promover a discussão, informação e alertas sobre crimes no âmbito marítimo, entre os seus associados. Disponível em: <<https://www.csoalliance.com/>>

³⁵ Essas informações constam no seguinte endereço eletrônico: <<https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/mievom-notes-pdf/indian-ocean/2017/may/cmfpresentation.pdf>>

³⁶ A Ocean Shield é uma operação realizada pela OTAN com intuito de proteger o Golfo de Aden e parte do Oceano Índico da pirataria marítima. Disponível em: <<https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield.aspx>>

³⁷ Disponível em: <<https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/gulf-guinea-regional-solution-piracy>>

³⁸ Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf>

³⁹ op. cit

Neethling (2010) afirma ainda que "o fenômeno da pirataria marítima ao longo das áreas costeiras da África é de fato de grande interesse estratégico e político-econômico - especificamente desde que a globalização e o comércio marítimo mostram uma interface próxima". No entanto, apesar da diminuição dos ataques, os piratas conseguem modificar os espaços de ação e reestruturar seus modos operatórios de forma muito mais rápida. Por exemplo, a repressão da NIMASA em 2010 provocou uma queda da ação pirata nas águas nigerianas, mas em contrapartida o número de ataques em Benim aumentou no ano seguinte (Osinowo, 2015: 03).

A reestruturação/liberalização do setor financeiro facilita a lavagem de dinheiro por parte do crime organizado. Para Naím (2006: 20), o crescimento das atividades ilícitas gerou um aumento da lavagem de dinheiro possibilitado pela difusão das Novas Tecnologias da Informação e da Comunicação. Com a crescente fluidez na circulação do capital, com as relações comerciais cada vez mais conectadas ao mercado financeiro e o aumento das transações econômicas virtuais⁴⁰, houve uma facilitação no incremento do "dinheiro sujo" no sistema financeiro⁴¹ (Naím, 2006: 20, 27). Para adentrar no sistema financeiro, o mercado ilícito se utiliza dos mesmos dispositivos do comércio lícito, como a criação e depósitos financeiros em contas, utilização de redes de transportes e aliciação de diferentes atores envolvidos com a circulação de comércio lícito (Naím, 2006: 21). Dessa forma, a globalização possibilitou muito mais do que a expansão do mercado ilegal, ela implicou na reestruturação de um sistema ilícito rígido para um flexível, fluido e mais complicado de ser identificado e combatido.

Diante dessa conjuntura, embora a pirataria marítima seja uma atividade antiga, após a globalização houve toda uma modificação da atuação e sua relação com a economia. Hoje, com a globalização da economia, novos circuitos passaram a existir e novas configurações de piratarias marítimas foram estabelecidas.

⁴⁰ No caso da pirataria do Chifre da África, os piratas utilizam bastante as transferências bancárias entre diferentes países em seus processos de lavagem de dinheiro, que são essenciais para a atuação da atividade (Banco Mundial, 2013).

⁴¹ Nos anos 2000 o mesmo representava praticamente 10% do PIB global (Naím, 2006: 21).

3.3. A importância estratégica e financeira das vias de circulação marítima

Ao longo do tempo o comércio marítimo se tornou uma preocupação central nas estratégias elaboradas pelos Estados (Magalhães; 2011: 75). Isso ocorre porque esse modal marítimo apresenta o melhor custo/benefício para o transporte de grandes volumes de cargas. De acordo com Stopford (1997: 10-11), a indústria naval, precisa atender as demandas de seus clientes em termos de preço; velocidade; pontualidade, confiabilidade⁴² e segurança (Stopford, 1997: 10-11). Desde a década de 1960, assistimos uma profunda reestruturação e modernização do transporte marítimo que graças a inovações técnicas e de gestão consegue transportar em segurança volumes crescentes de mercadorias em longas distâncias (Stopford, 1997). A diminuição do custo do frete dos contêineres, da carga geral e dos graneis, sólidos e líquidos, além da crescente eficiência dos navios e dos portos estimulou a expansão das trocas comerciais em nível mundial.

O crescente destaque do transporte marítimo de mercadorias significa que os oceanos e mares possuem maior importância estratégica para a economia global. Nessa conjuntura, os espaços por onde passam as principais linhas de comunicação marítima se revelam sensíveis. A figura 1 representa esses espaços primordiais para a circulação de navios porta contêineres.

Figura 1: Principais rotas de embarque de contêineres⁴³



Fonte: Unitar (2014: 14)

⁴² “Com a crescente importância dos sistemas de controle de estoque *“just in time”*, a confiabilidade do transporte assumiu um novo significado. Alguns expedidores podem estar preparados para pagar mais por um serviço que é garantido para operar no tempo e fornece os serviços que prometeu” (Stopford, 1997: 11).

⁴³ TEU significa Twenty-feet Equivalent Unit, ou seja, unidade equivalente a 20 pés. Dessa forma, o TEU simboliza uma medida para cálculo de volume de contêiner.

A figura 1 ilustra a importância das linhas de comunicação marítima de transporte de contêineres entre Ásia oriental, Europa ocidental e América do norte. Essas rotas se tornaram vitais para a economia mundial. Nessas linhas de comunicação marítima existem pontos denominados *chockpoints*, ou pontos de estrangulamento. O ponto de estrangulamento tem por característica geográfica (terrestre ou marítima) ser uma passagem estreita⁴⁴, que exige maior controle sobre o seu acesso e permite maior vantagem geopolítica a quem controla essa área. Para a economia global, os *chockpoints* representam uma importância a mais, pois neles circulam grande parte das mercadorias e de recursos energéticos que abastecem o espaço econômico mundial⁴⁵. O Oceano Índico possui, neste sentido, um grande destaque econômico e geográfico. Ele abriga 2 importantes pontos de estrangulamento (os estreitos de Malaca e de Bab-el-Mandeb) e é o espaço de circulação da metade da movimentação mundial de contêineres e de “70% do total de tráfego de derivados de petróleo”⁴⁶ (Kumar, 2009).

O caso do Golfo da Guiné se coloca num patamar diferenciado. As rotas marítimas são relativamente secundárias porém estratégicas para o escoamento do petróleo produzido na região e destinado aos Estados Unidos, a Europa e a China. Dessa forma, mesmo que a circulação marítima nessa região não apresente um volume tão ostensivo quanto no Chifre da África (devido à proximidade com a linha de comunicação Leste-Oeste), há uma imensa valorização das cargas que percorrem essas águas.

Nesse âmbito, de acordo com Rodrigues (2011: 53), a importância da pirataria em relação à segurança marítima, não ocorre devido ao quantitativo de ataques e a intensidade do fenômeno. Para o autor, a preocupação internacional reside no fato dos ataques piratas serem centralizados nos pontos estratégicos das linhas de comunicação marítima que são proeminentes na economia global.

⁴⁴ Disponível em: < <https://pt.ripleybelieves.com/what-is-significance-of-choke-point-2881> >

⁴⁵ Um exemplo disso é o Estreito de Ormuz por onde circula 20% do petróleo comercializado no mundo. Disponível em: < <https://pt.ripleybelieves.com/what-is-significance-of-choke-point-2881> >

⁴⁶ De acordo com Kumar (2009) “aproximadamente 40% dos negócios mundiais passam pelo Estreito de Malaca; 40% de todo o petróleo bruto passam pelo Estreito de Ormuz”.

4. A PIRATARIA MARÍTIMA NO CHIFRE DA ÁFRICA E NO GOLFO DA GUINÉ

O surgimento e desenvolvimento da pirataria marítima no Chifre da África e no Golfo da Guiné aconteceram de formas diferentes. No entanto, ambos possuem em comum a interface entre questões de ordem política, geopolítica e econômica. Diante dessa conjuntura, os conflitos regionais podem facilitar atividades ilegais. Isso ocorre porque o controle territorial e a ação dos agentes de segurança podem ficar comprometidos nessas circunstâncias. Desse modo, a partir do âmbito geopolítico, quais foram os contextos de surgimento das piratarias marítimas do Chifre da África e do Golfo da Guiné? Qual a relação entre essas piratarias e os sistemas de conflitos nessas regiões?

4.1. Os conflitos no Chifre da África e o surgimento da pirataria marítima

4.1.1. Estado Falido

Weber reconheceu na virada dos séculos XIX e XX, o Estado como sendo "uma entidade territorial governada por uma autoridade que tem o monopólio sobre os meios legítimos de violência e que é reconhecida (ou, pelo menos, tolerada) por membros da política e da comunidade internacional maior" (Gross, 1996: 456). No entanto, Gross⁴⁷ afirma que houveram muitas mudanças nos últimos 70 anos, culminando na modificação do papel do Estado moderno. Assim, o Estado passou a ser "responsável pela entrega e / ou regulação rigorosa de uma ampla gama de serviços" (Gross, 1996: 456) como infraestrutura, coleta de lixo, eletricidade, entre outros. O controle territorial e a regulação econômica do país fazem também parte de suas atribuições. Logo, para Gross "em suma, as atividades do estado podem ser amplamente incluídas nas seguintes categorias: extrativista, protetora / regulatória e redistributiva" (Gross, 1996: 456).

Na maioria dos estudos acadêmicos, o Estado Moderno é associado à paz e ao equilíbrio de um país. Assim, fazem parte das atribuições de um Estado possuir repartições públicas atuantes, forças armadas consolidadas e controlar o território nacional. No cenário de globalização, onde há uma maior interdependência política e econômica entre os países, a estabilidade dos Estados é um fator de importância. Fukuyama (2002) aponta que a causa de muitos problemas de segurança se encontra na falência de Estados, pois de acordo com ele isso

⁴⁷ Op. cit.

contribuiu para a emergência ou consolidação de grupos terroristas. Kowalski (2011: 119) também afirma

Contudo uma outra questão que deve ser tida em conta é a de que Estados incapazes de exercerem a sua soberania serem potenciais bases de actividade para grupos de criminalidade organizada transnacional, ligados ao tráfico de seres humanos, ao tráfico de armas, ao narcotráfico ou à pirataria, bem como de organizações terroristas.

É sobre a ineficácia das atribuições do Estado que se analisam os processos e as escalas de falência ou fracasso. Rotberg (2004: 2-3) endossa que o fraco desempenho do Estado perante as suas atribuições simboliza uma falência

Mas é de acordo com o seu desempenho - de acordo com os níveis de entrega efetiva dos bens políticos mais importantes -, que os Estados fortes devem se distinguir dos fracos, e os estados fracos dos estados falidos ou em colapso. Os bens políticos são aqueles intangíveis e difíceis de quantificar reivindicações que os cidadãos ao menos uma vez ao poder soberano e agora os fazem ao Estado. Eles englobam as expectativas, as obrigações concebíveis, informam a cultura política local e, em conjunto, dão conteúdo ao contrato social entre governo e povo, sendo esse o cerne das interações do regime / governo e cidadania. (Rotberg, 2004: 2-3)

Gross (1996: 456) aponta o fenômeno de falência estatal como sendo a quebra do contrato social entre o Estado e a sociedade

De um modo geral, os "Estados falidos" podem ser identificados como aqueles em que as autoridades públicas são incapazes ou não estão dispostas a cumprir a sua finalidade, que Hobbes há muito chamou de contrato social, mas que agora inclui mais do que manter a paz na sociedade, entre as suas várias discórdias e interesses. (Gross, 1996: 456)

Tais noções surgiram a partir dos anos de 1990, quando o fim da bipolaridade alimentou a falência de alguns Estados. Como afirma Gross (1996:455)

Desde o final da Segunda Guerra Mundial até 1991, a estabilidade no sistema estatal internacional foi mantida pelas duas potências hegemônicas - os EUA e a antiga União Soviética. Durante este período, as debilidades internas de certos Estados membros, agravadas por políticas econômicas irracionais que levaram a baixos níveis de crescimento econômico; corrupção política e péssimos registros de direitos humanos foram, para suavizar as coisas, negligenciadas pelas grandes potências, que buscavam manter os Estados mais fracos dentro de suas esferas de influência. Agora, no entanto, alguns desses Estados do 'Quarto Mundo', 'colapsado' ou 'falho', como são genericamente e um tanto incorretamente chamados, implodiram com força total, com as imagens gráficas e comoventes que tornam difícil até mesmo para os realistas e isolacionistas ignorá-los⁴⁸.

Embora haja poucos casos de falência estatal no mundo, Ferreira (2010: 133) aponta que no continente africano há uma fragilidade na legitimidade do Estado, devido aos abalos

⁴⁸ Gross (1996) - Tradução livre.

causados por regimes ditatoriais entre 1970 e 1980. Já para Mendonça (2004), essa fragilidade data desde a independência desses países, pois os novos Estados além de herdarem o ônus financeiro da colonização, representavam um modelo de organização administrativa ocidental. Para a autora, a legitimidade dos Estados Moderno na África é dificultosa devido a estrutura social africana ser muito diferente do modelo ocidental importado para o continente.

Perante esses aspectos, é importante se questionar: como a ineficiência de efetuação destes contratos sociais pode ser enquadrada na categoria de falência estatal? Existem níveis de falência próprios a cada caso? A noção de Estado Falido pode dar conta da ampla complexidade de casos de falência estatal?

Há diversas implicações de cunho geopolítico e econômico na classificação de falência estatal. Classificar um Estado como falido resulta em questionamentos sobre a capacidade de controle territorial e legitimidade do poder que esse possui. Nesse sentido, o descrédito sobre a competência política de um Estado em cumprir com as suas demandas pode servir como justificativas para eventuais intervenções geopolíticas de outros Estados, pois como aponta Gomes (2008: 15)

A literatura sobre o fracasso dos Estados, todavia, se dedica muito menos às origens do fenômeno do que à busca de soluções, uma vez que os Estados Falidos são cada vez mais vistos como empecilhos para o desenvolvimento dos países do centro, gerando fluxos de refugiados, terrorismo e tráfico de drogas.

Ademais, essa classificação reflete a diferença de poder entre os países centrais e periféricos, pois de acordo com Gomes (2008:15)

as publicações sobre o tema partem do pressuposto – ainda que implícito – de que o Estado nos países ditos liberais - desenvolvidos é um construto acabado, que não precisava de nenhuma emenda. As falhas que esses países apresentam em nenhum momento são questionadas e a mensuração sobre êxito ou a falência restringe-se à observação sobre as capacidades coercivas dos Estados.

Diante disso, compreendemos que a classificação de Estados Falidos remete a uma gama de limitações analíticas e principalmente geopolíticas. Entretanto, utilizaremos essa categoria de análise por permitir uma maior aproximação da realidade estatal da Somália, mesmo assumindo que essa categoria não consegue abarcar toda a complexidade por trás da problemática estatal na África.

Nesse sentido, utilizamos as contribuições de Gross (1996) que traz uma tipologia de cinco tipos de Estados Falidos: Anárquicos; Fantasmas; Anêmicos; Capturados e Abortados. Os fatores que delimitam os graus de falência se encontram no campo econômico (baixo nível

de desenvolvimento); na ausência de sinergia social; na questão ambiental (degradação do meio ambiente a partir do crescimento populacional); e no campo político – militar (regimes autoritários e militares).

Acreditamos que o caso da Somália se enquadre na tipologia de Gross como sendo um Estado Anárquico⁴⁹. Pois como afirma Gross (1996: 458-459)

Primeiro, existem estados anárquicos, que, por definição, não possuem nenhum governo centralizado. Aqui grupos armados agindo sob ordens de senhores da guerra, mas às vezes também por conta própria, lutam contra o eventual controle de um estado não existente; na luta interina pode ocorrer o controle de uma região, uma cidade ou bairros, e até mesmo para edifícios de importância estratégica, simbólica e de sustentação da vida (armazéns de alimentos parece ser um alvo favorito). Os confrontos armados também podem não ter um objetivo específico, já que muitas vezes são desencadeados pelo tédio, pelos efeitos intoxicantes dos estimulantes locais e pela imaturidade emocional dos adolescentes combatentes. A Somália e a Libéria fornecem exemplos disso, mas também são a exceção entre estados falhados. A reconstrução dessas entidades é mais problemática, como o Ocidente descobriu na Somália e a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)⁵⁰ fez na Libéria⁵¹.

Tal opção se justifica pelo esfacelamento do Estado Nação após o fim da ditadura de Siad Barré, em 1991. O país passou, então, por um processo de fragmentação territorial, ao ponto que o Estado controla apenas a capital Mogadíscio enquanto o restante do território é disputado por diferentes grupos (clãs, milícias armadas, grupos radicais islâmicos, senhores da guerra e piratas).

A instabilidade geopolítica na Somália propiciou um ambiente favorável para algumas atividades ilícitas como o contrabando, o tráfico de armas, a pirataria marítima e uma sofisticada rede de lavagem de dinheiro⁵². Nesse caso, o processo de esfacelamento do Estado pode ser considerado, simultaneamente, causa e consequência de constantes crises políticas,

⁴⁹ Estado Anárquico, aqui, se entende pela definição tipológica de Estados Falidos de Gross, que difere do sistema político que é a Anarquia. Dessa forma, reconhecemos que há um abismo de distinção entre esta noção e esse campo político, no qual “por Anarquismo se entende o movimento que atribui, o homem como indivíduo e à coletividade, o direito de usufruir toda a liberdade, sem limitação de normas, de espaço e de tempo, fora dos limites existenciais do próprio indivíduo: liberdade de agir sem ser oprimido por qualquer tipo de autoridade, admitindo unicamente os obstáculos da natureza, da ‘opinião’, do ‘senso comum’ e da vontade da comunidade geral – aos quais o indivíduo se adapta sem constrangimento, por um ato livre de vontade” (Bobbio, Matteucci, Pasquino; 1998).

⁵⁰ *Economic Community of West African States* (ECOWAS)

⁵¹ Gross, 1996, Tradução livre

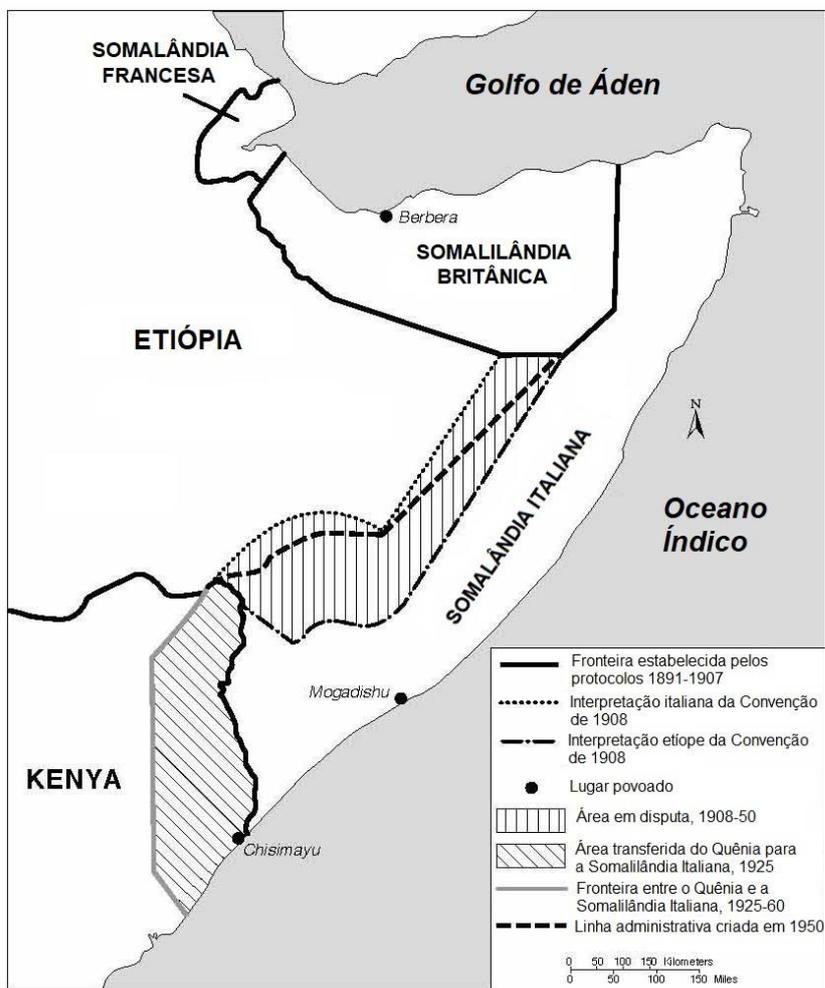
⁵² De acordo com o Banco Mundial (2013), os piratas operam a partir de transferências bancárias para o exterior, utilizando contas de terceiros e transações eletrônicas para movimentar o dinheiro. O relatório aponta que a atividade também conta com financiadores no exterior e que Djibuti, pode ser um dos destinos utilizados pelos piratas para lavar o dinheiro.

agravamento da pobreza, surgimento de células terroristas e de violentas disputas territoriais internas.

4.1.2. Somália: da unidade nacional ao esfacelamento do território

O esfacelamento político e territorial da Somália possui suas raízes na colonização. No período colonial, o território que hoje constitui a Somália, era dividido entre Somalilândias Inglesa (hoje Somalilândia), Italiana (Hoje Somália) e Francesa (hoje Djibuti).

Mapa 2: Divisão territorial da Somália no período colonial



Fonte: AFR 110 Introdução à África Contemporânea, 2014⁵³ - Adaptado.

De acordo com Ramos (2012: 37), o povo somali se dividia entre as Somalilândias, o nordeste do Quênia e na região do Ogadén⁵⁴. Dessa forma, a população somali era distribuída

⁵³ Disponível em: <<https://sites.psu.edu/afr110/2014/10/08/colonization-of-somalia/>>

⁵⁴ Região que foi concedida à Etiópia, gerando um dos fatores de conflitos no Chifre da África.

em espaços cujas administrações eram contrárias ao seu modelo de organização política e social tradicional. Sobretudo, o fato de a Somalilândia Italiana ser administrada de forma mais severa, era um dos motivos de conflitos nesse período (Ramos, 2012: 37).

No começo da Segunda Guerra Mundial, o regime fascista italiano iniciou uma política de expansão territorial no Nordeste da África, mas, com o apoio dos Aliados, a Inglaterra retomou, em 1941, os territórios da Somalidândia inglesa perdidos para os italianos (VICENTE, 2009). Todo o território somali (incluindo a Somalilândia Italiana) ficou, assim, sob o domínio britânico até 1948 quando, a Inglaterra, através de um acordo firmado com Menelik⁵⁵, concedeu o Ogadén à Etiópia (Ramos, 2012: 37). Em 1949, em um acordo firmado com a ONU, ficou decidido que a Somalilândia Italiana passaria a ser tutelada pela Itália. Nesse acordo também constava que as colônias deveriam ser encaminhadas para a independência num período de 10 anos⁵⁶. Desse modo, o processo de independência da Somália não foi conquistado por forças somalis, mas sim outorgado por um tratado entre os colonizadores. A independência da República da Somália, proclamada em 1960, foi seguida por uma instabilidade política que colocava em risco a segurança do Estado recém-criado.

Segundo Preiss (2005), o poder na Somália é tradicionalmente disputado por diversos clãs. Ramos (2012: 35) afirma que 96% da população do país pertencem à etnia somali e que os outros 4% são Bantu. No entanto, a estrutura social clânica exerce forte divisão dentro da Somália, nos quais se destacam como principais clãs: Darod, Hawiye, Issaq, Dir, Digil e Rahawayn (RAMOS; 2012: 35).

O clã Darods exerce maior influência nas disputas de poder. Preiss (2005: 04) aponta que a diáspora somali no Quênia e em Ogadén é constituída em sua maioria por Darods. Por isso, os Darods intentam anexar a diáspora somali ao território da Somália, justificando sua necessidade de poder dentro do país. Sendo assim, a chegada à presidência pelos Darods implicou na disputa territorial por Ogadén, culminando nas guerras de 1964 e 1977 entre Etiópia e Somália.

Em 1969, após o assassinato do presidente Shermarke, foi instaurada uma ditadura militar sob a liderança do general Mohamed Siad Barré (do clã Darod) que contou, posteriormente, com o apoio da União Soviética (Ramos, 2012:39; PREISS, 2005: 04; Vicente, 2009: 02). De acordo com Preiss (2005: 04), a aliança do governo de Siad Barré com a URSS

⁵⁵ Imperador da Etiópia na época.

⁵⁶ Ramos (2012: 37)

garantiu a Somália um dos exércitos mais bem equipados de toda a África, mantendo palatável o objetivo da anexação de Ogadén.

No decorrer da década de 1980 Siad Barré começou a ser contestado por grupos de oposição, como: a Frente Democrática de Salvação Somali (FDSS); o Movimento Nacional Somali (MNS); o Congresso Somali Unido (CSU) e o Movimento Patriótico Somali (MPS) (Ramos, 2012: 41; Penna Filho, 2011: 46). O fim da Guerra Fria intensificou a oposição ao governo e as lutas internas levando aos poucos o país para uma guerra civil. Grupos antes rivais se uniram para derrubar Siad Barré que, em 1991, teve que abandonar o poder e o país. Os grupos que tinham se unido voltaram, então, a se opor, impossibilitando a formação de um governo que unificasse novamente o território (Ramos, 2012: 40-42).

Em meados da década de 1990 houve uma expansão política e organizacional de movimentos islâmicos na Somália, propiciando o surgimento da União dos Tribunais Islâmicos (UTI) em 2006 (Barnes, Hassan; 2007: 151). A UTI defendia a unificação do país dentro de um Estado teocrático com aplicação da *sharia*. Contudo, de acordo com Barnes e Hassan (2007: 152) “a execução das decisões dos tribunais dependia de milícias recrutadas do clã local”, logo a ação dos tribunais islâmicos não subvertia a organização clânica da Somália, mas fazia parte da mesma. Em contraposição, havia o Governo Federal de Transição (TFG na sigla anglo-saxônica), criado em 2004 e que possuía o apoio da ONU e dos EUA. De acordo com Ramos (2012: 43), o motivo desse apoio é o receio de que a Somália se tornasse um espaço de abrigo para células terroristas⁵⁷, principalmente após a expansão da UTI em Mogadíscio. Em 2006, os países ocidentais articularam, então, uma aliança com a Etiópia cujos ataques resultaram na queda da UTI e fortalecimento do TFG em Mogadíscio⁵⁸. No entanto, a paz e a consolidação de um governo central controlando o território esbarram na divergência de interesses políticos e territoriais entre atores internos e entre países vizinhos (MEDEIROS, 2010).

Essas disputas territoriais alavancaram a falência do Estado: conflitos constantes; ausência total de segurança; baixo nível de desenvolvimento social; escassez de serviços públicos (como saúde e educação); moradias insatisfatórias para a população e um quadro crítico de fome assolaram o território somali (PREISS, 2005). A Somália passou a ocupar o topo do ranking de Estados Falidos (*Failed States*) sendo cada vez considerada como um risco à segurança internacional.

⁵⁷ Essa postura geopolítica de guerra ao terror encabeçada pelos EUA após os atentados ao World Trade Center, em 11 de setembro de 2001

⁵⁸ Ramos (2012: 43)

4.1.3. Somália: Estado Falido e pirataria marítima

A falência do Estado da Somália se manifestou pela perda progressiva do controle sobre o território terrestre e marinho. Esse fator é apontado como uma das principais causas do surgimento da pirataria marítima. Na ausência de instituições suscetíveis de fiscalizar a operação de navios estrangeiros de pesca industrial nas águas territoriais, essa atividade passou a ser praticada de maneira ilegal, predatória e em larga escala na região. As comunidades pesqueiras, já fragilizadas pelo caos político e a crise socioeconômica, foram profundamente prejudicadas pela pesca industrial e ilícita. Além do déficit dos recursos pesqueiros, os somalis também se queixavam de ataques de embarcações estrangeiras aos seus equipamentos de pesca.

Nos anos 1990, navios sem identificação passaram a despejar lixos tóxicos no mar territorial da Somália. O tsunami de 2004, que teve por origem um terremoto ocorrido no sudeste asiático, trouxe para a costa somali barris tóxicos que se partiram frequentemente sob o efeito das ondas (Figueiredo, 2010: 21; Ramos, 2012: 51). Como consequência, a atividade pesqueira litorânea foi ainda mais prejudicada.

Diante das dificuldades de subsistência e sem ter a proteção por parte do Estado, a comunidade pesqueira começou a se organizar para proteger o mar territorial. Nesse momento, os pescadores locais passaram a promover ataques piratas a navios de pesca ilegal. O objetivo dos somalis era utilizar a pirataria marítima como forma de autodefesa e afugentar os invasores. Contudo, a atividade se mostrou altamente lucrativa, o que resultou numa ampliação da pirataria marítima, realizando ataques a qualquer navio que transitasse pela região do Chifre da África.

4.2. Surgimento e desenvolvimento da pirataria marítima do Golfo da Guiné

4.2.1. Zonas Cinzentas

Ao contrário da Somália, a Nigéria possui um Estado que não se enquadra na tipologia de Estados Falidos de Gross. O Estado da Nigéria, ator relevante da vida econômica, dispõe de instituições que lhe permitem cumprir globalmente suas atribuições principais. No entanto, a corrupção é enraizada no aparelho estatal e entre as classes dirigentes, e a autoridade do Estado é tradicionalmente contestada no Delta do Níger, onde movimentos questionam a sua capacidade de controlar eficientemente o território (Jimoh, 2015). A instabilidade geopolítica no Delta do Níger envolve antigos grupos separatistas como o *Movement for the Emancipation*

of the Niger Delta (MEND), que deixaram de contestar a legitimidade do Estado nigeriano para reivindicarem uma distribuição mais justa da renda do petróleo (Montclos, 2011).

Diante dessa realidade, optamos por adotar, no caso da Nigéria, a noção de Zonas Cinzentas. Para Cattaruzza (2012), as zonas cinzentas são caracterizadas por deficiências das autoridades no controle territorial de uma área, zona ou região específica. Não estamos, portanto, em presença da falência do Estado que supõe uma perda de controle sobre o conjunto do território nacional.

A comparação entre "área cinzenta" e "estado falido", no entanto, tem seus limites, uma vez que o termo "zonas cinzentas" não se aplica aos Estados, mas na maioria das vezes em espaços subestatais específicos. Os estados considerados estáveis também podem ver regiões, ou os micros espaços escapam deles (os bairros "perigosos" dos subúrbios americanos e franceses podem ser qualificados como "áreas cinzentas"). No entanto, a comparação permite oferecer elementos de reflexão sobre a natureza potencialmente performativa do ato de nomear as áreas cinzentas⁵⁹.

Cattaruzza (2012: 02) aponta que a utilização dessa categoria de análise se tornou mais usual na década de 1990. De acordo com o autor, após o fim da Guerra Fria, os conflitos intraestatais ganharam maior visibilidade. Nesses conflitos os arranjos entre atores e as tomadas de territórios não eram realizados por entidades estatais⁶⁰, gerando na comunidade internacional uma necessidade de categorização.

Assim como a categoria de análise Estados Falidos, as zonas cinzentas também levantam questionamentos sobre a legitimidade do poder⁶¹. De acordo com Cattaruzza (2012: 03) as zonas cinzentas são geralmente interpretadas como sendo uma ameaça à paz internacional. Contudo, o mesmo autor alerta sobre a utilização dessa categoria para classificar determinados territórios. Para Cattaruzza (2012: 03), a designação de alguns espaços como sendo zonas cinzentas pode gerar problemas de legitimidade do poder para o Estado ao qual esse espaço pertence. Dessa forma, o autor aponta que "não é neutro descrever como territórios 'cinza'" (Cattaruzza, 2012:03). Contudo, o autor⁶² aponta também outra perspectiva sobre a existência de áreas fora de controle estatal

A questão que gostaríamos de refletir, agora, é o interesse que uma área fora do controle estrito dos Estados pode representar para as várias partes envolvidas. Claramente, a "zona cinzenta" não é também um recurso político e/ou econômico para os vários atores que o apoiam ou lutam (posições russas ou georgianas na Ossétia ou

⁵⁹ Cattaruzza (2012: 09)

⁶⁰ Op. cit.

⁶¹ "Perto do conceito de "Estados Falidos", a categoria de "Zona Cinzenta" é frequentemente usada para designar um território fora do controle do Estado e considerado uma ameaça a ser combatida" (Cattaruzza, 2012: 01).

⁶² Cattaruzza (2012: 09-10)

na Abcásia, mobilização política do governo colombiano contra as FARC? etc.)? Nesse sentido, esta zona não seria além do sistema internacional, mas seria parte integrante e teria mesmo um papel estrutural em seu funcionamento.

De acordo com Cattaruzza, (2012) "a existência dessas 'áreas cinzentas' não é acidental ou temporária, mas estrutural e sustentável" (Cattaruzza, 2012). No Delta do Níger, o Estado se depara com outros atores, movimentos sócio-políticos, comunidades locais e piratas que contestam sua autoridade tipificando assim uma zona cinzenta.

4.2.2. Nigéria: Conflitos políticos – econômicos e pirataria marítima

A pirataria marítima no Golfo da Guiné surge num contexto de crises políticas e conflitos relacionados à atividade petrolífera nigeriana. De acordo com Montclos (2011: 76), o *boom* petrolífero na Nigéria impulsionou a economia no país e conferiu ao Golfo da Guiné um status econômico propício à prática da pirataria marítima.

De acordo com Jimoh (2015: 06), a pirataria marítima no Golfo da Guiné chama atenção da comunidade internacional pelo fato da região possuir uma importância estratégica. Monié (2012) afirma que a descoberta de novas reservas de petróleo de ótima qualidade, atrelada ao avanço da tecnologia para extração em águas profundas, ao favorecimento do capital estrangeiro frente aos conjuntos regulamentares nacionais e as vantagens logísticas, constituem um quadro atraente para investidores ocidentais e asiáticos (Monié, 2012). Nesse aspecto, o Golfo da Guiné adquire uma crescente importância dentro do panorama energético global.

A pirataria marítima não é o produto do desenvolvimento da indústria petrolífera, mesmo se ela foi estimulada pelo dinamismo deste setor. Temos, com efeito, que considerar a multidimensionalidade do contexto que deu origem ao surgimento e a consolidação desta modalidade de criminalidade. Nesse aspecto, se, por um lado, o Estado nigeriano pode ser considerado um ator central da vida econômica e social dotado de instituições sólidas, por outro lado ele enfrenta movimentos que questionam sua capacidade de controlar eficientemente o território nacional. A Nigéria foi historicamente desestabilizada por projetos de secessão como a proclamação da República do Delta (1966) e da República do Biafra (1967-1970), que têm impactos até hoje (Montclos, 2011: 76). Essas regiões escapam parcialmente ao controle do Estado. No Delta do Níger, os grupos separatistas coabitam com movimentos de insurgentes como o *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND) que reivindicam uma distribuição mais justa da renda do petróleo, sem necessariamente contestar a legitimidade do Estado Nacional (MONTCLOS, 2011: 78).

Os conflitos e o alto índice de violência que despontam no Delta do Níger estão, em sua maioria, ligados à reivindicação de uma redistribuição regionalmente mais equitativa da renda do petróleo (Okolie – Osemene, 2015: 5-6). De acordo com Prinsloo (2012: 53) os cargos públicos são, predominantemente, ocupados pelas etnias Hausa-Fulani, Igbos e os Iorubas, que redistribuem os fundos do governo em benefício de seus grupos étnicos. Isso resulta numa desvantagem econômica para as minorias étnicas do Delta do Níger (Prinsloo, 2012: 53). A ação do Estado não consegue deter os elevados níveis de violência na região. De acordo com Jimoh (2015), a corrupção generalizada, a anêmica oferta de empregos formais, a fraqueza do aparato jurídico; jurisdicional e de segurança dificultam o combate às causas da violência. De acordo com Monié, Amorim e Gayer (2007), o Estado nigeriano redistribui parte importante da renda originada das exportações⁶³ entre redes de delegação de poder que estruturam um complexo sistema clientelista, onde os canais de distribuição da renda são partidários, regionais, étnicos, corporativistas etc. Mas, em função da reorganização da malha político-administrativa, com o aumento do número de Estados federados, que saltou de doze para trinta, houve o reordenamento da divisão de poderes em nível regional, ocasionando assim a cisão da camada de oposição ao governo central (MONIÉ, AMORIM, GAYER; 2007). A mudança agravou os conflitos para a captação de renda, sobretudo no Delta do Níger onde a existência de grupos secessionistas representa um perigo potencial que não pode ser alimentado em renda pelo governo de Abuja. O controle do território nigeriano pelo aparelho de Estado é, portanto, precarizado, sobretudo nas regiões periféricas, o que aumenta a possibilidade de ação de grupos praticando atividades ilegais, comprometendo assim a estabilidade geopolítica, como é o caso no Golfo da Guiné (MONIÉ, AMORIM, GAYER; 2007).

Outro problema maior reside na incapacidade do governo em promover o desenvolvimento social do país com a riqueza oriunda da atividade petrolífera (JIMOH; 2015). Okolie- Osemene (2015) afirma assim que:

O nível positivo do crescimento econômico em alguns estados produtores mostra que o óleo pode contribuir para a estabilidade econômica e política, quando gerida de forma adequada. Indiscutivelmente, produção e distribuição de petróleo têm que lidar com incertezas decorrente de fatores como instituições fracas e direitos de propriedade, corrupção e crime, favoritismo e judiciário facilmente influenciado⁶⁴

⁶³ A Nigéria ao longo dos anos tem direcionado a sua economia a uma grande dependência da atividade petrolífera, onde em 2009 o setor estava ocupando 93,6 % das exportações efetuadas pelo país (MONIÉ, 2012 *apud* UNCTAD, 2010).

⁶⁴ Okere, 2010 *apud* Okolie-Osemene, 2015.

De acordo com Monié (2012), há uma relação paradoxal entre a exploração de recursos naturais e subdesenvolvimento socioeconômico na África Subsaariana. As receitas oriundas das atividades extrativistas não se refletem em melhorias sociais para as suas populações, aumentando assim as desigualdades sociais e acirrando conflitos. Jimoh (2015) aponta que embora a Nigéria possua grande riqueza petrolífera, 80% das receitas do petróleo e gás do país são destinadas a apenas 1% da população, enquanto o restante da população está à mercê de precárias condições e serviços. Para Jimoh (2015), foi essa repartição desigual da renda petrolífera que culminou na criação de milícias no Delta do Níger.

Segundo Okolie-Osemene (2015), os graves impactos ambientais gerados pela extração e transporte do petróleo contribuem para o aumento da instabilidade geopolítica. Cissé-Fall (2011), afirma que os danos ambientais também fazem parte da agenda de contestação das populações costeiras da Nigéria diretamente afetadas pela poluição das águas do Golfo da Guiné. A deterioração ambiental prejudicou, assim, os meios de subsistência na zona costeira (afetando agricultura, pesca e pecuária), colaborando para o agravamento da pobreza (VIRCOULON, TOURNIER; 2015).

Foi em meio à fragilidade econômica e social que se encontra a maioria da sociedade, que surgiram as redes de contrabando de petróleo. O roubo de óleo bruto através de oleodutos clandestinos se tornou tão comum que refinarias ilegais foram construídas para processar o óleo (VIRCOULON, TOURNIER; 2015).

A pirataria marítima surge, portanto, num ambiente caracterizado pelas lutas para a captação da renda petrolífera, pela criminalização do Estado, pela escassez de empregos e pela pobreza da população. O Delta do Níger, que concentra as infraestruturas de extração, transporte e exportação do petróleo configura-se, assim, como um espaço particularmente propício ao desenvolvimento da pirataria. A presença constante de navios petroleiros, de transbordo e de apoio logístico à proximidade do litoral facilita as operações dos piratas (VIRCOULON, TOURNIER; 2015). A maioria dos ataques consiste no roubo e pilhagem de petróleo para comercialização em contrabando (*bunkering*). Jimoh (2015) aponta que a pirataria marítima é promovida tanto por grupos organizados e envolvidos com as redes de contrabando de petróleo e todas as formas de tráfico, como também por pescadores e ladrões armados com pouca sofisticação de ataque, que buscam um lucro rápido.

4.3. Identificação e análise dos atores

Em um passado recente, os Estados Nações eram os únicos atores dentro do campo das relações internacionais, que exerciam a realidade do poder e detinham o monopólio da violência (VILLA, 1994). Atualmente, com a globalização da economia, Dupas (2004: 4) aponta que

De maneira esquemática podemos agrupar os atores do jogo global em torno de três áreas principais: a área do capital (atores da economia global, incluindo corporações, sistema financeiro, associações empresariais, acionistas); a área da sociedade civil (indivíduos e organizações sociais não governamentais); e a área do Estado (executivo, legislativo, judiciário, partidos políticos e instituições internacionais). Cada uma dessas áreas envolve, como é óbvio, uma grande quantidade de grupos e subgrupos, representando múltiplos interesses. Há atores que se ramificam entre essas categorias. Os grupos terroristas recentemente adquiriram o status de novos atores mundiais, concorrendo com os Estados, a economia e a sociedade civil e disputando com os primeiros o monopólio da violência

Os *novos atores mundiais* despontam, então, como grupos que desafiam ou cooperam com o poder do Estado, da economia e da sociedade civil em busca da defesa de seus interesses dentro da conjuntura de globalização. Sendo assim, a pirataria marítima participa de uma reestruturação da ordem global caracterizada pela emergência de atores (redes comerciais informais, grupos criminosos etc.) que se conectam aos circuitos superiores da economia (Santos: 2004). A atividade utiliza também, em alguns casos, a violência (ou o seu potencial) como instrumento para angariar lucros dos atores hegemônicos do comércio internacional e da indústria petrolífera. Desse modo, os atores envolvidos na pirataria marítima promovem impactos em diversas escalas (local, nacional, regional e global).

Portanto, é de suma importância, identificar os atores envolvidos na pirataria marítima, entender e analisar quais são os seus objetivos. Concordamos, assim, com Calas (2011: 297) que afirma que “um espaço social - de qualquer escala - não pode deixar de ser trabalhado por contradições internas do sistema, fontes de tensão entre os atores”. Logo, quais são os atores envolvidos nas piratarias marítimas do Chifre da África e do Golfo da Guiné? e quais são os atores envolvidos nas estratégias de repressão a pirataria marítima?

A pirataria marítima pode ser exercida de forma relativamente amadora ou mais profissional. O que diferencia essas duas formas de atuação são o capital investido e a abrangência da rede de colaboradores. Esses fatores definem o nível organizacional da atividade. Quando existe um investimento alto e uma rede de colaboradores mais densa, é possível reunir maiores recursos e instrumentos para atacar um alvo de grande porte. Neste caso, os ataques requerem uma elaboração mais apurada, que por sua vez é possibilitada através da rede de cúmplices. Estamos diante de uma prática profissional da pirataria marítima.

Ao contrário, quando o investimento inicial é baixo, os piratas não conseguem recursos suficientes para efetuar ataques de grande porte. A rede de atores envolvidos é pequena e, normalmente, constituída de pessoas de uma mesma família ou membros de um grupo local. A falta de suporte e recursos caracteriza uma prática amadora da atividade.

Desse modo, a figura 2 apresenta os atores envolvidos na pirataria marítima, das duas regiões estudadas, conforme o seu nível de organização.

Figura 2: Tipos de atores envolvidos na evolução das piratarias marítimas do Chifre da África e do Golfo da Guiné

NÍVEL ORGANIZACIONAL		
REGIÃO	AMADOR	PROFISSIONAL
CHIFRE DA ÁFRICA	PESCADORES LOCAIS	MILÍCIAS ARMADAS CLÁS RADICAIS ISLÂMICOS AUTORIDADES REGIONAIS
GOLFO DA GUINÉ	<i>FREE LANCERS</i> DENTRO DAS COMUNIDADES LOCAIS (COSTEIRAS)	ANTIGOS GRUPOS SEPARATISTAS GANGUES LOCAIS POLÍTICOS E AGENTES CORRUPOTOS DO ESTADO

Fonte: Elaboração própria

Devido ao fato da pirataria marítima profissional possuir um maior impacto sobre a economia e a segurança da navegação, daremos a ela uma maior atenção nesse trabalho.

Neste âmbito, Carnimeo e Guglielmo (2009) diferenciam quatro principais grupos de piratas cujas características e espaços de atuação são apresentados na tabela 3.

Tabela 3: Grupos de piratas que atuam no Chifre da África

PIRATAS	CARACTERÍSTICAS	ESPAÇO DE ATUAÇÃO
National Volunteer Coast Guard - NVCG (<i>Guarda Costeira de Voluntária Nacional</i>)	Líder: Garaad Mohamed (senhor da guerra); Poder armamentista (mais estruturado); Ataques de embarcações e navios de pesca; sequestros de tripulações;	Costa de Kismayo, sul da Somália
Merka Group (<i>Grupo Merca</i>)	Líder: Yusuf Siyad (Indha Adde) Formado por vários grupos;	Em torno da cidade de Merka

	Competência para alcançar alvos distantes da costa; Envolvimento com outras redes ilícitas: contrabando e diversos tipos de tráfico;	
Puntland Group (<i>Puntland Grupo</i>)	Grupo mais antigo; composto por pescadores tradicionais; Utiliza embarcações modernas; Experiência em sequestros;	Proximidades de Puntland
Somali Marines (<i>Fuzileiros Somali</i>)	Líderes: Mohammad Ali Hassan e Mohammad Osman Alto nível de organização e estrutura militar e econômica desenvolvida; Competência para efetuar ataques em longas distâncias (até 1500 milhas)	Em torno do porto de Eyl (em Puntland), onde aporta a maioria dos navios sequestrados.

Fonte: Organização própria a partir de dados obtidos em Ramos (2012: 54), Carnimeo, Guglielmo (2009: 417); Global Security⁶⁵.

De acordo com Carnimeo e Guglielmo, a maioria dos piratas que atuam da Somália não é típicos *homens do mar* (conforme a visão literária dos piratas do século XVI). Com exceção do Puntland Group, a maioria dos grupos de pirataria que atuam de forma mais profissional são constituídos por pastores e mercenários que aprenderam a navegar por necessidade. Embora a maioria dos piratas possua baixa escolaridade, os líderes que coordenam os ataques são mais escolarizados e normalmente falam o inglês⁶⁶.

Segundo Mangwura *apud* Carnimeo e Guglielmo (2009), a região semiautônoma de Puntland se tornou o epicentro da pirataria marítima na região. Beloff (2013: 47) afirma que as raízes da pirataria em Puntland residem na crise da pesca. Por ser uma área de abundantes reservas haliêuticas, muitos navios estrangeiros foram atraídos para pescar nessas águas. Em meio à dificuldade de subsistência com a crise, muitos pescadores passaram a praticar ataques piratas na região. Contudo, a pirataria marítima praticada em Puntland, principalmente com os Somalis Marines, se tornou profissional. De acordo com Beloff (2013: 50-51), a persistência da

⁶⁵ Disponível em: < <https://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm> >

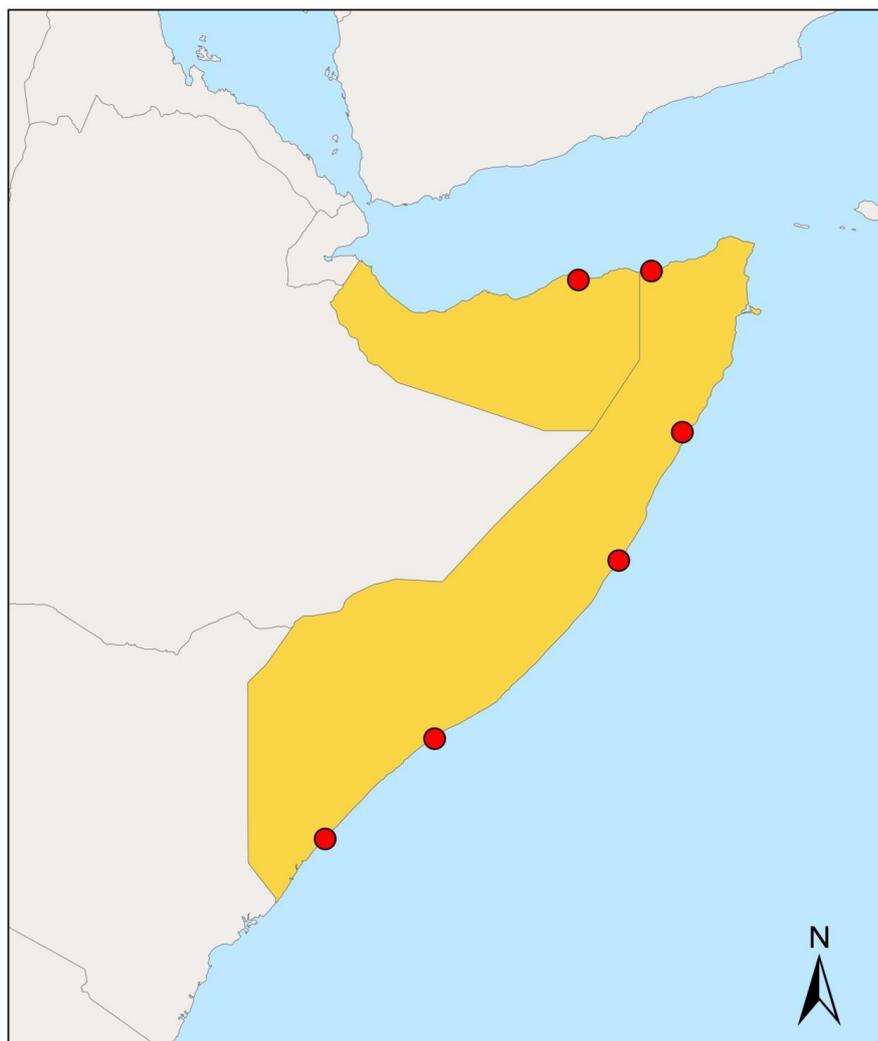
⁶⁶ Carnimeo, Guglielmo; 2009

atividade na região se deve, em parte, ao envolvimento de autoridades e funcionários do governo de Puntland na rede de distribuição de dinheiro dos resgates. O autor afirma que as autoridades utilizam esse dinheiro para enriquecer e/ou para reinvestir na comunidade local. A relação entre corruptos de Puntland e os piratas ocorre justamente pelo fato dessa região não ser reconhecida internacionalmente como um Estado, o que a exime de obedecer às leis e normas antipirataria (Beloff, 2013: 51-52). Com isso os piratas redistribuem seu dinheiro, fomentam o comércio local e se beneficiam de informações estratégicas sobre a localização de possíveis alvos, o que possibilita a organização de ataques (Beloff, 2013).

Além dos grupos supracitados, a Somália abriga organizações radicais islâmicas cuja atuação e territorialização podem influenciar nas ações dos piratas. De acordo com Ramos (2012: 44), quando o grupo Al-Shabaab⁶⁷ controlava territórios e portos do sul da Somália a ancoragem de navios sequestrados ocorria mediante o pagamento de impostos. De acordo com o Banco Mundial (2013), os piratas pagavam cerca de 20% do valor de resgate ao Al – Shabaab. Contudo, essa relação econômica não é um elo forte entre piratas e as alas radicais do islamismo na Somália. De acordo com Carnimeo e Guglielmo, as disputas territoriais e os interesses geoestratégicos na Somália são muito mais fortes.

⁶⁷ O Al- Shabaab (*Juventude*) é um grupo islâmico- insurgente, tendo sua origem no segmento mais radical do braço militar da União dos Tribunais Islâmicos. ANZALONE, C. *Who are Somália's al- shabaab's?*. African Arguments. Disponível em <<http://africanarguments.org/2011/07/27/who-are-somalia%E2%80%99s-%E2%80%98al-shabab%E2%80%99/>>

Mapa 3: Principais bases da pirataria marítima no Chifre da África



Legenda

- Bases da Pirataria Marítima
- Somália

0 180 360 720 Km

Fonte: Confeção própria a partir de dados vetoriais

No Golfo da Guiné, a identificação dos atores envolvidos com a pirataria marítima e das relações tecidas entre eles é de extrema complexidade. A pirataria marítima é essencialmente fruto do ambiente conflituoso no Delta do Níger.

Figura 3: Localização do Delta do Níger e os estados que os formam



Fonte: International Business Time (2015)

Conforme mencionado, as tensões locais envolvem a distribuição da renda petrolífera; as condições socioeconômicas da população; e as lacunas das leis de proteção ambiental. O conflito é alimentado por diversos interesses e atores como o Estado nigeriano; empresas petrolíferas; comunidades locais; antigos grupos separatistas e gangues locais (MONTCLOS, 2011). Nesse cenário, a pirataria marítima do Golfo da Guiné, além de simbolizar uma nova fonte de lucro, é, também, uma atividade utilizada como reivindicação política e/ou social mais radicalizada.

Tep (2010) *apud* Mathuiy (2013) desenhou o perfil dos piratas que atuam no Golfo da Guiné.

Tabela 4: Grupos de piratas que atuam no Golfo da Guiné

TIPOS DE PIRATAS	ESPECIFICAÇÕES
Grupos de ações intermitentes (<i>Free lances</i>)	Não possuem estrutura organizada Obs.: Motivados pelo contexto da pobreza (pirataria = renda complementar).
Grupos Organizados	Gangues associados aos grupos militantes: Egbesu Boys da África, o Niger Delta Vigilante, o Delta do Níger Força Voluntária do Povo (NDFVP) e o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger; Atua com uma rede de colaboradores corruptos; Nível organizacional alto (equipamentos tecnológicos e armamento moderno);

Fonte: Tep (2010) *apud* Mathuiy (2013); Organização própria.

Os atores se diferenciam pelo nível organizacional. No primeiro caso, a precária situação econômica dos atores limita os recursos para formar uma rede sofisticada. Logo, a atividade é exercida com pouquíssima (ou ausência de) elaboração estratégica, refletindo numa ação de menor magnitude. Já o segundo perfil apresenta um alto nível organizacional e participa de uma densa rede de atores propiciando maior desenvolvimento à atividade. A disponibilidade de recursos e o planejamento da ação proporcionam maior efetividade e facilitam a multiplicação dos ataques. A pirataria marítima exercida pelos grupos organizados possui maior impacto sobre a segurança marítima na região.

4.4. Estruturação e modos operatórios da pirataria marítima no Chifre da África e no Golfo da Guiné

A pirataria marítima contemporânea assume características próprias dentro do universo das organizações criminosas que Gomes (1999) tipifica a partir de fatores como estrutura hierárquica; utilização de tecnologias sofisticadas; recrutamento e direcionamento de funções; estrutura empresarial de planejamento da atividade; intuito de obtenção de lucros ilícitos; poder de intimidação e conexão com outras organizações criminosas (GOMES, 1999). Nesse âmbito, os modos operatórios são previamente planejados com intuito de atender as necessidades

específicas de cada contexto territorial, as particularidades dos seus atores e as especificidades de seus objetivos.

No Chifre da África, ao contrário do Golfo da Guiné, os piratas se aventuram em longas distâncias pelo Oceano Índico. Suas estruturas e ferramentas demandam, portanto, tecnologias mais sofisticadas. Portanto, sua rede organizacional que envolve financiadores; piratas; advogados⁶⁸; e serviços bancários (utilizando os softwares bancários para a realização de transferências de dinheiro para o exterior).

De acordo com o relatório *Pirate Trails*⁶⁹ a estruturação da rede organizacional da pirataria marítima segue um processo evolutivo, podendo apresentar alterações e melhorias conforme necessário. Contudo, três modelos padrão são encontrados na pirataria marítima do Chifre da África⁷⁰. São eles: o esquema artesanal; o esquema cooperativo; e o esquema individual⁷¹.

O *esquema artesanal* consiste no modelo onde os atores agem de forma mais amadora. As operações possuem um alcance limitado e se restringem a escalas menores. Geralmente são elaboradas e exercidas por integrantes de uma família que reúnem seus recursos (dinheiro, armas e escada), compartilhando assim o custo da operação⁷². De acordo com o relatório⁷³, o custo de uma operação nesse esquema é de cerca de U\$ 300 e o seu retorno financeiro é proporcional ao investimento aplicado.

No *esquema cooperativo*, modelo de organização e padrão de investimento são mais complexos. De acordo com o mesmo relatório, esse esquema tende ser uma evolução do modelo artesanal. Um conjunto de financiadores (ou acionistas)⁷⁴, juntam recursos para investir numa operação em escalas maiores que, conseqüentemente, trará maior retorno financeiro. Depois de arrecadado o dinheiro dos financiadores, o planejamento da ação organiza desde o recrutamento de piratas até a contratação de serviços de alimentação e Khat⁷⁵. De acordo com o Banco

⁶⁸ De acordo com o Banco Mundial (2013), os serviços de advocacia são necessários para elaboração de contratos de pagamento de resgate.

⁶⁹ Banco Mundial. *Pirate Trails: Tracking the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa*. Washington, 2013.

⁷⁰ Esses modelos não são rígidos, ou seja, podem sofrer alterações com o tempo ou de acordo com suas necessidades.

⁷¹ Op. cit.

⁷² Hansen (2012) *apud* Banco Mundial (2013: 47)

⁷³ Op. cit.

⁷⁴ De acordo com o UNODC (2011) *apud* Banco Mundial (2013), vários financiadores podem se associar nesse conjunto e investir com quantias de U\$ 5.000 a U\$ 10.000.

⁷⁵ A Khat é uma planta que possui propriedades estimulantes. A utilização da khat é feita através da mastigação de suas folhas. O Quênia é o maior produtor de khat na África Oriental e portanto o grande fornecedor da região do Chifre da África.

Mundial (2013), uma operação envolvida com outras atividades ilícitas e equipada com dois esquifes tem um custo médio de U\$ 30.000. O lucro para os financiadores oscila entre 30% a 75%⁷⁶ do valor do resgate, dependendo do investimento inicial.

O *esquema individual* é, por sua parte, promovido por investidores únicos que possuem capital suficiente para custear uma empreitada pirata. Nesse caso, o financiador possui um alto controle sobre a operação e o seu retorno financeiro oscila entre 50% a 75% do valor de resgate⁷⁷.

Quando o pagamento do resgate é realizado, o dinheiro é redistribuído na rede de colaboradores e empregados. Os piratas recebem entre U\$ 30.000 e U\$ 75.000, podendo ganhar um bônus de U\$ 10.000 caso o pirata leve sua arma própria ou se ele foi o primeiro a adentrar o navio alvo⁷⁸⁷⁹. Contudo, esses piratas podem ser descontados de seus pagamentos, chegando inclusive a sair da operação devendo aos financiadores. Dentre os descontos constam as despesas com serviços de lazer (álcool; khat; e profissionais do sexo/ escravas sexuais); alimentação; e “multas” por mau comportamento (exemplo: desobediência de ordens e maus tratos aos sequestrados)⁸⁰. As comunidades locais também recebem uma parcela dos lucros como recompensa por serviços de suporte como a segurança dos navios ancorados por milícias; *catering* (serviços de alimentação tanto para os piratas quanto para tripulação); e serviços de lazer⁸¹. Toda a linha de gastos é registrada em recibos para efetuar pagamentos e possíveis descontos aos piratas⁸².

Depois de elaboradas as estratégias de ação, os piratas do Chifre da África seguem em busca de seus alvos. De acordo com Ramos (2012: 56-57), a execução dos ataques é feita através de um navio-mãe, que coordena a ação, e alguns esquifes⁸³ que garantem apoio logístico, ampliando o raio de atuação em volta do navio alvo. Quando as embarcações piratas conseguem estar próximo o suficiente do alvo, os piratas (armados com AK- 47 e *Rocket Propelled Grenade*- RPG's) lançam uma escada e tentam adentrar o navio. Ramos (2012) aponta que após o alvo ser capturado, o navio é direcionado para o litoral, onde os piratas já

⁷⁶ Banco Mundial (2013: 47)

⁷⁷ Ibid (2013: 48)

⁷⁸ Op. cit.

⁷⁹ De acordo com Beloff (2013: 49) os piratas que adentram o navio primeiro se arriscam mais, por isso recebem o bônus.

⁸⁰ Op. cit.

⁸¹ Ibid (2013:46)

⁸² Op. cit.

⁸³ Embarcação pequena, movido à vela ou remo.

começam a se articular para pedir o resgate. Quando os alvos dispõem de serviços de segurança, normalmente os piratas desistem da operação e vão à busca de um possível alvo desprotegido (Assembleia Parlamentar da OTAN, 2012: 13⁸⁴).

No Golfo da Guiné, o processo de estruturação da atividade, elaboração e execução dos ataques é distinto do Chifre da África. O modelo de pirataria pautado no sequestro seguido de resgate, como ocorre no Chifre da África, demanda “inteligência para localizar os navios-alvos no mar; compromisso em longo prazo e apoio em terra, para resistir ao prolongado processo de negociação; lavagem de dinheiro, para permitir que o resgate (em moeda internacional) seja digerido” (UNODC, 2013: 49-50). Já no Golfo da Guiné, onde ocorre o roubo de carga (principalmente de petróleo) e de valores, a ação não necessita um processo estrutural tão apurado quanto no Chifre da África. Nesse modelo ocorrem transações financeiras rápidas, ou seja, rouba-se a carga e vende-se para o mercado ilegal.

Esse modelo de pirataria ligado à atividade de *bunkering* é denominado *Petro-pirataria* pelo UNODC⁸⁵. Sua atuação requer uma rede de comércio ilegal de petróleo e derivados, além de uma estruturada rede de corrupção⁸⁶. De acordo com o UNODC (2013: 50), esse comércio ilegal abrange provavelmente uma escala regional para dispor de um sistema de pontos de descarregamento e armazenamento. Contudo, a capacidade de estocagem sendo limitado na África Ocidental, o petróleo roubado realizado abastece em geral uma “cadeia ilícita de suprimentos” transfronteiriça (UNODC, 2013: 50). Para as Nações Unidas, a expansão do mercado ilícito de petróleo na África Ocidental impulsiona o crescimento da petro-pirataria.

A atividade prospera também graças a corrupção, envolvendo políticos, militares, agentes de segurança e trabalhadores dentro da indústria petrolífera⁸⁷. O papel desses atores é fundamental no fornecimento de armas para grupos militantes, no favorecimento de diversos tipos de tráfico, na lavagem de dinheiro e na ligação de piratas a favorecimentos políticos (Montclos, 2012).

A execução de ataques no Golfo da Guiné segue uma lógica de assalto. Como os navios possuem horários apertados e não podem se atrasar dificilmente os armadores recorrem à polícia local para relatar ataques. Cientes disso, os piratas⁸⁸ promovem ataques e roubos aos navios quando adentram a zona portuária (UNODC, 2013: 50).

⁸⁴ Disponível em: < https://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/natopa/docs/raporlar_2012/sa3.pdf >

⁸⁵ Disponível em: < <https://fas.org/sgp/crs/row/IF11117.pdf> >

⁸⁶ Op. cit.

⁸⁷ Op. cit.

⁸⁸ A UNODC os considera como ladrões, pois seus ataques são efetuados em mares territoriais.

No Golfo da Guiné, os sequestros não são o objetivo da pirataria marítima. Para os piratas, as tripulações são empecilhos para o descarregamento dos navios, por isso suas ações são violentas e podem acarretar em morte das vítimas (UNODC, 2019). Entretanto, alguns casos de sequestros eventualmente podem acontecer para garantir uma fuga dos piratas (UNODC, 2019). Esses sequestros geralmente são efetuados nas proximidades da Nigéria, do Benim e do Togo (UNODC, 2013:50). De acordo com Omotola (2006: 13-14), os ataques perpetrados nessa região contam com uma ampla utilização de armas leves e pequenas.

A redistribuição dos lucros na pirataria marítima do Golfo da Guiné é mais difícil de dimensionar. Como há um entrelaçamento entre a prática da pirataria e outras atividades ilícitas (como o contrabando de petróleo) se torna difícil separar e dimensionar os lucros de cada uma. Além disso, muitas embarcações não relatam os ataques sofridos para não atrasarem as suas viagens. E finalmente, embora haja uma rede de corrupção envolvida na realização da atividade, as próprias relações entre os atores são porosas e não permitem saber como os lucros são distribuídos.

A UNODC (2013: 51) buscou estimar o quanto a pirataria do Golfo da Guiné lucra. Com base no número de ataques, a organização acredita que em casos de roubo simples de embarcações, o retorno é muito pequeno chegando a um valor máximo de U\$ 10.000 a U\$ 15.000⁸⁹, o que, coletivamente, renderia 1,3 milhão por ano. Já nos ataques proferidos a petroleiros os ganhos são muito maiores, podendo atingir até U\$ 30 milhões por ano.

⁸⁹ A UNODC acredita que os valores lucrados pelos piratas sejam, na realidade, inferiores a essa quantia.

5. PIRATARIA MARÍTIMA E A SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DO CHIFRE DA ÁFRICA E DO GOLFO DA GUINÉ

5.1. Discussão conceitual

O Chifre da África e o Golfo da Guiné apresentam conjunturas políticas e geopolíticas distintas que facilitaram o desenvolvimento da pirataria marítima. A situação geográfica de cada região também contribuiu para alimentar este fenômeno. Qual o peso da situação geográfica para o surgimento e desenvolvimento da pirataria marítima no Chifre da África e no Golfo da Guiné? Como as situações geográficas influenciam na formulação dos modos operatórios de cada uma dessas piratarias e facilitam ou dificultam a repressão?

Primeiramente, o conceito de situação geográfica é entendido a partir das contribuições de Silveira (1999). A autora contextualiza a situação geográfica dentro do processo de globalização marcado por uma intensificação dos fluxos, por uma aceleração das velocidades e por constantes inovações técnicas. Dessa forma, a situação geográfica surge dentro de uma abordagem metodológica específica da geografia, que busca apreender essa nova realidade.

Silveira (1999) aponta que para compreender a situação geográfica é necessário entender o que são objetos e eventos⁹⁰. Santos (2006:40) diferencia o estatuto de *objeto* do estatuto de *coisa*, distinguindo a natureza de suas funcionalidades. Para o autor (2006:40) "as coisas seriam um dom da natureza e os objetos um resultado do trabalho". Baudrillard (1973, p. 62) *apud* Santos (2006:41) afirma, por seu lado, que o "objeto seria aquilo que o homem utiliza em sua vida cotidiana, ultrapassa o quadro doméstico e, aparecendo como utensílio, também constitui um símbolo, um signo". Nesse sentido, Santos (2006: 41) aponta que o homem ao instrumentalizar o mundo, segundo suas necessidades, impõe uma mudança do estatuto de coisa para o de objeto:

Voltemos, porém, à classificação mais intuitiva entre objetos e coisas, para lembrar que, hoje, e cada vez mais, os objetos tomam o lugar das coisas. No princípio, tudo eram coisas, enquanto hoje tudo tende a ser objeto, já que as próprias coisas, dádivas da natureza, quando utilizadas pelos homens a partir de um conjunto de intenções sociais, passam, também, a ser objetos. Assim a natureza se transforma em um verdadeiro sistema de objetos e não mais de coisas e, ironicamente, é o próprio movimento ecológico que completa o processo de desnaturalização da natureza, dando a esta última um valor. (Santos, 2006:41)

⁹⁰ Assim como Silveira (1999) recorreremos às contribuições de Santos (2006) sobre objetos e eventos.

A evolução técnica ao longo do tempo se traduziu por um aumento na quantidade e qualidade dos objetos. Sobre isso, Santos (2006:43) afirma que

Toda criação de objetos responde a condições sociais e técnicas presentes num dado momento histórico. Sua reprodução também obedece a condições sociais. Algumas pessoas adotam a novidade em breve espaço de tempo, enquanto outras não reúnem as condições para fazê-lo, ou preferem recusá-la, permanecendo com modelos anteriores. Se cada época cria novos modelos, o seu uso, porém não é geral. Mas o fato central é a produção de réplicas, mais ou menos fiéis, a partir do objeto original.

Desse modo, mesmo que a evolução técnica forneça novas possibilidades de objetos, sua adoção em um dado espaço depende de condições sociais e econômicas para a sua implementação. Assim, o estudo sobre os objetos técnicos deve levar em consideração as características de seu entorno, pois como Santos (2006: 24) afirma

Sem dúvida, o espaço é formado de objetos; mas não são os objetos que determinam os objetos. É o espaço que determina os objetos: o espaço visto como um conjunto de objetos organizados segundo uma lógica e utilizados (acionados) segundo uma lógica

Diante disso, Santos (2006:46) especifica os objetos analisados pela geografia, denominados como objetos geográficos

Os objetos que interessam à Geografia não são apenas objetos moveis, mas também imóveis, tal uma cidade, uma barragem, uma estrada de rodagem, um porto, uma floresta, uma plantação, um lago, uma montanha. Tudo isso são objetos geográficos. Esses objetos geográficos são do domínio tanto do que se chama a Geografia Física como do domínio do que se chama a Geografia Humana e através da história desses objetos, isto é, da forma como foram produzidos e mudam, essa Geografia Física e essa Geografia Humana se encontram. (Santos, 2006:46)

Tais contribuições possibilitam entender a definição de situação proposta por Silveira (1999). O conceito abarca as noções de sítio e situação. Nesse aspecto, Silveira (1999:22) aponta que

(...) o sítio era entendido como uma localização apropriada para um hábitat ou atividade em função de características físicas e de entorno imediato, e a situação fazia alusão às características geográficas de um lugar resultantes das relações com outros lugares.

Para a autora, o conceito de situação, geográfica deve ser atrelado à noção de eventos de Santos (2006: 93), onde

Se consideramos o mundo como um conjunto de possibilidades, o evento é um veículo de uma ou algumas dessas possibilidades existentes no mundo. Mas o evento também pode ser o vetor das possibilidades existentes numa formação social, isto é, num país,

ou numa região, ou num lugar, considerados esse país, essa região, esse lugar como um conjunto circunscrito e mais limitado que o mundo.

Os eventos favorecem, então, a construção de objetos, sendo ambos essenciais para pensar o espaço e sua situação. Silveira (1999: 22) aponta que "uma situação geográfica supõe uma localização material e relacional (sítio e situação), mas vai além porque nos conduz à pergunta pela coisa que inclui o momento da sua construção e seu movimento histórico".

Logo, a situação é proveniente de um "conjunto de forças, isto é, de um conjunto de eventos geografizados, porque tornados materialidade e forma" (Silveira, 1999:22). Podemos admitir, então, que o resultado desse conjunto de forças é uma modificação dos lugares, de suas atribuições e valorizações, pois como afirma Silveira (1999:22) "muda, paralelamente, o valor dos lugares porque muda a situação, criando uma nova geografia". Os eventos criam, assim, situações geográficas que vão se modificando ao longo do tempo pela ocorrência de mais eventos, que categorizam a possibilidade de análise das situações a partir de demarcações temporais. Dessa forma, Silveira (1999:25) aponta que

A situação é um resultado do impacto de um feixe de eventos sobre um lugar e contém existências materiais e organizacionais. Inovações técnicas e novas ações de empresas de força diversa, dos vários segmentos do Estado, de grupos e corporações difundem-se num pedaço do planeta, modificando o dinamismo preexistente e criando uma nova organização das variáveis.

Silveira (1999:25) afirma também que

A área de ocorrência pode ser assimilada à ideia de situação e a técnica permite identificar e classificar os elementos que constroem as situações. É a ordem, sempre diversa, com que os objetos técnicos e as formas de organização chegam a cada lugar e nele criam um arranjo singular, que define as situações, permitindo entender as tendências e as singularidades do espaço geográfico.

Com base nesse referencial teórico, entenderemos as situações geográficas do Chifre da África e do Golfo da Guiné a partir da composição de seus sítios, situações, objetos geográficos e os eventos por quais passaram.

5.2. As configurações de *sítio* no Chifre da África e no Golfo da Guiné

A partir da concepção de *sítio* explanado por Silveira (1999), ambas as regiões possuem características físicas que as colocam numa posição propícia para a pirataria marítima. Essas características são: a morfologia litorânea; as condições climáticas e a disponibilidades de recursos naturais.

A morfologia litorânea dessas duas regiões, embora distintas, conferem possibilidades à pirataria marítima.

O Chifre da África possui três tipos morfológicos de litoral: mar aberto; golfo e mar continental (Mar Vermelho). A disposição desses tipos morfológicos torna a região extremamente estratégica para a pirataria. A vasta área de mar aberto facilita o acesso dos piratas ao alto mar, possibilitando o alcance de alvos em longas distâncias. Já o Golfo de Áden e o Mar Vermelho são o acesso marítimo mais rápido entre o Oriente Médio, o Sudeste Asiático e a Europa. Cerca de 60 navios comerciais⁹¹ por dia atravessam o Estreito de Bab-el-Mandeb, além dos cruzeiros de passeio. O estreito também possui enorme relevância para a circulação mundial de insumos energéticos, onde passam, aproximadamente, 5 milhões de barris de petróleo por dia⁹². De acordo com Ramos (2012: A-1), a intensa circulação marítima em passagens estreitas, como os Estreitos de Malaca e de Bab-el-Mandeb, onde, por questão de segurança, é necessário diminuir a velocidade, aumenta a possibilidade de ataques piratas.

A morfologia litorânea da Somália também é estrategicamente vantajosa. O país possui 3.025 quilômetros de litoral com elevado grau de abertura marítima (Charlebois, 2012: 12). A larga extensão litorânea, também em mar aberto, permite que os piratas somalis consigam trazer os navios sequestrados para ancorar na Somália, enquanto aguardam o pagamento do resgate.

⁹¹ Estima-se que 12,5% a 20% do comércio mundial atravessa o Estreito de Bab-el - Mandeb. Disponível em: < <https://www.moroccoworldnews.com/2018/08/252041/bab-el-mandeb-strait-strategic-passage/> >

⁹² Em 2016, no Estreito de Bab-el-Mandeb circulou 4,8 milhões de barris de petróleo por dia (EIA, 2017:02)

Mapa 4: Morfologia litorânea do Chifre da África



Fonte: University of Texas Libraries, 1992⁹³

Imagem 1: Visão via satélite do Estreito de Bab-el-Mandeb

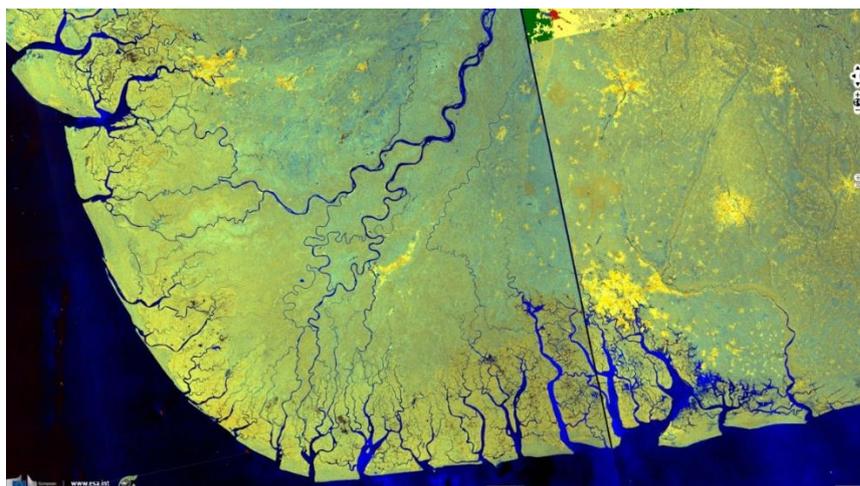


Fonte: Google Earth - adaptado

⁹³ Disponível em: < <https://legacy.lib.utexas.edu/maps/somalia.html> >

No Golfo da Guiné, a configuração espacial é outra. O modelo morfológico, de golfo, é único. No entanto, a morfologia litorânea específica do Delta do Níger confere maior vantagem estratégica para a pirataria marítima. Nessa área há uma vasta rede hidrográfica com uma enorme quantidade de fozes em delta, pântanos e florestas⁹⁴. De acordo com Dunn (2009, 31), a maior parte do petróleo é produzida dentro do Delta do Níger, o que obriga os navios-tanque a trafegarem perto da costa, em áreas limitadas e em baixa velocidade. Nessas circunstâncias, as embarcações se tornam alvos em potencial para a pirataria marítima. Logo, os rios que dão acesso aos espaços de produção de petróleo (como o Terminal Costeiro de Bonny e o Terminal de Forcados⁹⁵) são incorporados nas estratégias de ação dessa pirataria. Além de facilitar a ocorrência dos ataques, os rios também oferecem refúgio rápido aos piratas⁹⁶, já que são meandrosos e a vegetação é densa.

Imagem 2: Rede hidrográfica do Delta do Níger, na Nigéria



Fonte: Sentinel Vision Portal / ESA; 2017⁹⁷.

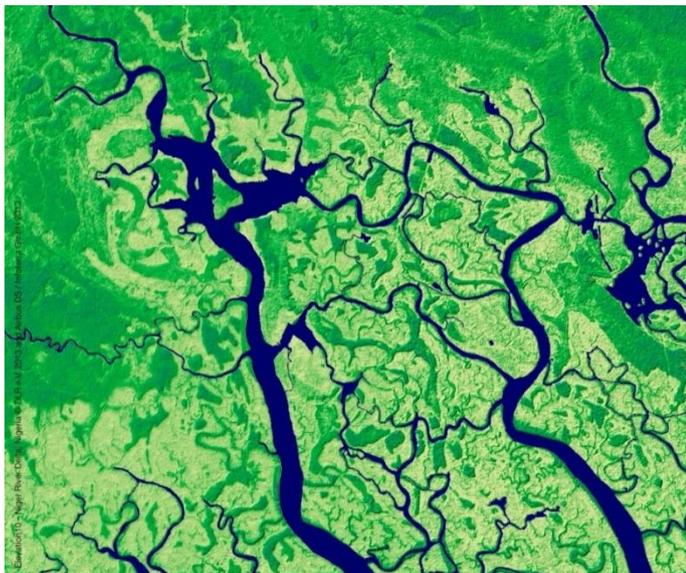
⁹⁴ Prinsloo (2012: 59)

⁹⁵ Dunn (2009: 31,32)

⁹⁶ Op. cit.

⁹⁷ Disponível em: < <https://www.sentinelvision.eu/gallery/html/f7ad9784e3d749579af4f9af2346dfec> >

Imagem 3: Hidrografia do Delta do Níger



Fonte: DLR e V.; Airbus Denfece and Space; 2013⁹⁸

As condições climáticas e a disponibilidade de recursos econômicos, também, são características importantes do *sítio*. Esses fatores determinam a natureza do sistema produtivo e do espaço econômico local ou regional. No entanto, a existência de recursos não garante o desenvolvimento econômico e social. Má gestão e distribuição da renda das exportações, patrimonialização do Estado pelas elites e por grupos externos, leis ambientais frouxas são alguns dos fatores explicando a chamada “maldição dos recursos naturais” (Monié, 2012). A manutenção de elevados níveis de pobreza e a frustração de parte da população facilitam o recrutamento de mão-de-obra pela pirataria.

No Chifre da África, o clima é predominantemente árido, com áreas desérticas e pouca disponibilidade de recursos naturais. Isso impacta diretamente nas atividades econômicas exercidas na região. A questão da aridez é discutida por Sami Makki, Roland Marchal, Jérôme Larché, François Grünewald, Bernard Juan e Jean-Bernard Véron na revista *Humanitaire*⁹⁹, onde Grünewald (2009) afirma que

(...) a aridez é um ponto absolutamente central e o manejo dessa aridez está no cerne dos sistemas sociais tradicionais e do gerenciamento da sobrevivência das populações. Porque além dos grandes planaltos etíopes onde os agricultores já começaram no café,

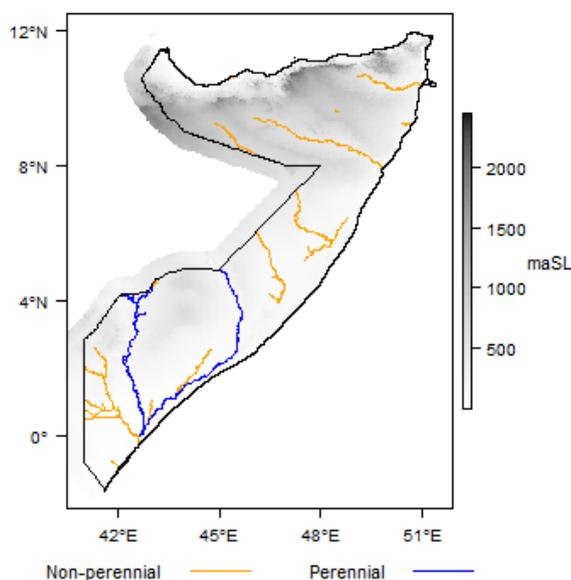
⁹⁸ Disponível em: <<https://www.intelligence-airbusds.com/en/5751-image-gallery-details?img=35899#.XQaYzohKjIV>>

⁹⁹ MAKKI, S; MARCHAL, R; LARCHÉ, J; GRÜNEWALD, F; JUAN, B; VÉRON, J, B. La Corne de l’Afrique: une zone à géopolitique variable. *Humanitaire*, 22 de julho, 2009. Disponível em < <http://journals.openedition.org/humanitaire/388> >

há principalmente grandes áreas pastorais que se estendem por parte do Quênia e do Sudão. Se não entendermos isso, não entendemos o impacto social e mesmo econômico-político que pode ter sobre essas empresas e seus mecanismos de gestão desses recursos raros.

Diante de uma condição climática como essa, a atuação do Estado é determinante para a gestão dos recursos e fomento as atividades econômicas, como a agricultura. Na Somália, onde a ação do Estado é limitada, a escassez de recursos naturais e hídricos se torna um problema de maior impacto. Nesse país, que abriga alguns rios intermitentes e apenas dois rios perenes¹⁰⁰ (cartograma 1) a escassez de água gera conflitos entre agricultores e pastores locais¹⁰¹, além da seca ser um dos motivos de emigração. De acordo com Ramos (2012: 34), o encontro dos rios *Jubba* e *Shabelle*, na porção sul da Somália, tornam as terras férteis para a agricultura; enquanto o restante do país é marcado por planícies desérticas. A combinação entre clima árido, escassez de recursos hídricos, períodos de seca e ausência do poder central culminou na situação de fome que assolou o país¹⁰².

Cartograma 1: Hidrologia da Somália



Fonte: British Geological Survey - BGS¹⁰³

¹⁰⁰ Ao contrário dos rios intermitentes, os rios perenes não secam e mantêm seus cursos d'água durante todo o ano.

¹⁰¹ op, cit., pg 9.

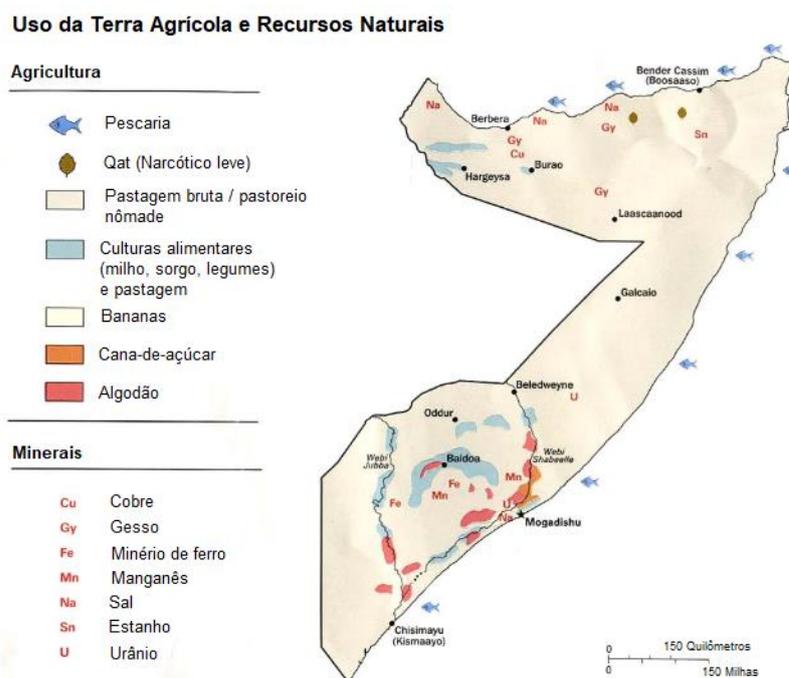
¹⁰² Em uma reunião no Conselho de Segurança da ONU, o primeiro ministro do TFG em 2011 afirmou que "Cerca de 2,5 milhões de pessoas podem morrer de fome por causa dos danos causados pela seca e se não receber apoio internacional imediata, certamente terá de enfrentar uma situação catastrófica na Somália" (RAMOS, 2012: 48).

¹⁰³ Disponível em: <

http://earthwise.bgs.ac.uk/index.php?title=File:Somalia_Hydrology.png&filetimestamp=20150515105049& >

Na Somália, mesmo diante das circunstâncias políticas adversas e das limitações no manejo de recursos algumas atividades econômicas ainda se mantêm. Destacam-se a pesca nas zonas costeiras, cuja atividade é primordial para a subsistência da população¹⁰⁴; a agricultura, que corresponde a 40% do PIB somali e cerca de 50% das exportações do país; a criação de gado para a subsistência, que é realizada por pastores sedentários e nômades; e uma economia de serviços (mercados; hotelaria e telecomunicações) que se concentra na capital Mogadíscio¹⁰⁵. De acordo com a *Central Intelligence Agency* (CIA)¹⁰⁶, a atividade industrial, pautada no processamento de alimentos, deixou de existir após o esfacelamento do Estado, quando as fábricas¹⁰⁷ foram saqueadas. A CIA também aponta que embora a Somália tenha dificuldade de arrecadar receitas¹⁰⁸, houve um crescimento da economia somali em 2,4% em 2017, graças à agricultura, construção civil e telecomunicações.

Cartograma 2: Atividades econômicas na Somália, 1992¹⁰⁹



Fonte: Coleção de mapas da Biblioteca Perry Castañeda na Universidade do Texas¹¹⁰ - Tradução livre.

¹⁰⁴ Figueiredo (2010:21)

¹⁰⁵ Central Intelligence Agency (CIA). Disponível em: < <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html> >

¹⁰⁶ Op. cit.

¹⁰⁷ De acordo com a CIA, as máquinas saqueadas das indústrias foram vendidas como sucatas.

¹⁰⁸ A CIA aponta que a dívida externa da Somália corresponde a cerca de 77% do PIB do país.

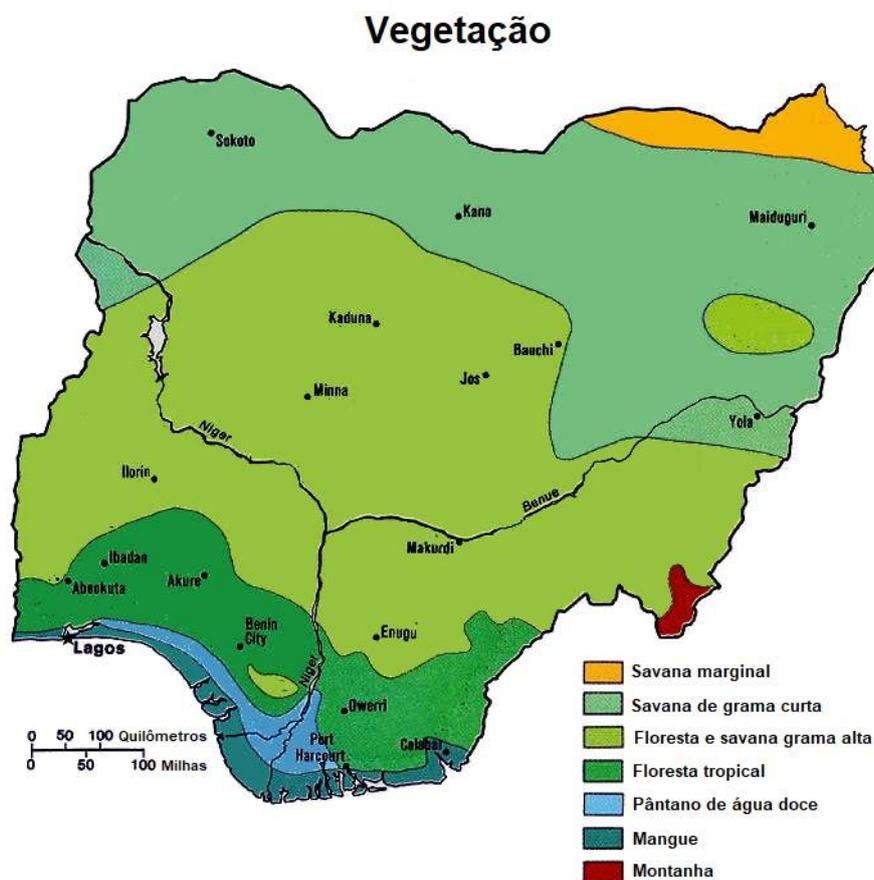
¹⁰⁹ Utilizamos o cartograma referente ao ano de 1992 devido à dificuldade em encontrar dados e mapeamentos recentes sobre a Somália.

¹¹⁰ Original disponível em: < https://legacy.lib.utexas.edu/maps/africa/somalia_ag92.jpg >

A relativa escassez de recursos explica a levada dependência da população em relação aos mesmos para sua subsistência. Desse modo, a pirataria marítima surge como uma alternativa lucrativa para reverter a situação de pobreza e fome em que se encontravam boa parte da população, mas também combater o saque dos recursos pesqueiros.

Já no Golfo da Guiné, e mais especificamente na Nigéria, as condições de clima e recursos naturais são completamente diferentes. O clima na região é predominantemente tropical, entretanto na Nigéria há uma variedade climática que explica a sua diversidade de biomas, potencializando as possibilidades de uso do solo para atividades econômicas.

Figura 4: Vegetação da Nigéria



Fonte: GlobalSecurity.com¹¹¹

¹¹¹ Disponível em: <

<https://www.globalsecurity.org/jhtml/jframe.html#https://www.globalsecurity.org/military/world/nigeria/images/map-1979-veg.jpg>||Mapa%20da%20Nig%C3%A9ria%20-%20Vegeta%C3%A7%C3%A3o >

A disponibilidade de recursos favorece, ao contrário, a região do Delta do Níger, estruturada pelo rio epônimo¹¹² (Ver cartograma 3 e 4).

A Bacia do Níger possui grande importância regional, pois fornece água para alguns países áridos do Sahel, sendo utilizada para geração de energia hidrelétrica; irrigação para a agricultura; criação de reservatórios e navegação¹¹³. As regulamentações de uso e conservação¹¹⁴ da Bacia são efetuadas a partir da organização intergovernamental *Autorité du Bassin du Niger* (NBA)¹¹⁵.

Cartograma 3: Rede hidroviária da Nigéria



Fonte: Logistics Cluster (adaptado), 2015¹¹⁶

¹¹² Os países beneficiados pela Bacia do Níger são: Nigéria; Níger; Guiné; Costa do Marfim; Camarões; Chade; Mali; Burkina Faso e Benim.

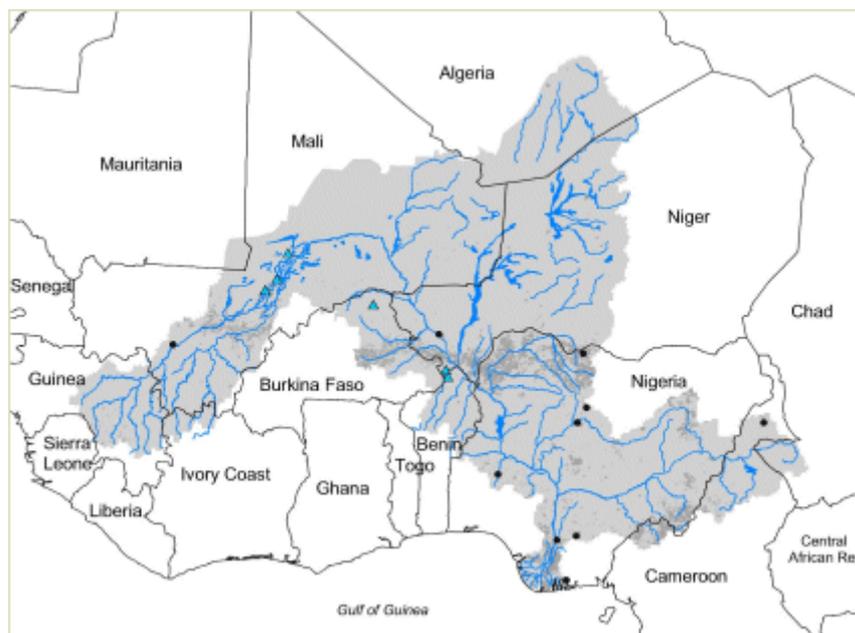
¹¹³ Disponível em: <<http://www.pordentrodafrica.com/negocios/projeto-na-bacia-do-niger-melhora-a-gestao-de-recursos-hidricos-na-regiao>>

¹¹⁴ A Bacia do Níger possui uma grande importância na promoção do desenvolvimento regional, por isso são levantadas diversas discussões sobre os impactos ambientais causados pelo uso exacerbado da bacia para fins econômicos.

¹¹⁵ Disponível em: <http://www.abn.ne/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=1&lang=en>

¹¹⁶ Disponível em: <<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.5+Nigeria+Waterways+Assessment;jsessionid=D1B5B222AC0%2091772C76197CFFA8CD883>>

Cartograma 4: Bacia Hidrográfica do Níger¹¹⁷



Fonte: African Historical Map¹¹⁸

As características e condições do sítio físico da Nigéria contribuem para a diversificação do tecido econômico. Entretanto, a economia do petróleo possui maior peso sobre o PIB nigeriano.

No que diz respeito à indústria petrolífera, as reservas de óleo bruto da Nigéria são as 2º maiores da África e 10º maiores no mundo. A produção petrolífera na Nigéria concentra-se no Delta do Níger (ver figura 5), tornando essa área, tipicamente marcada por fozes em delta e mangues, num espaço altamente lucrativo.

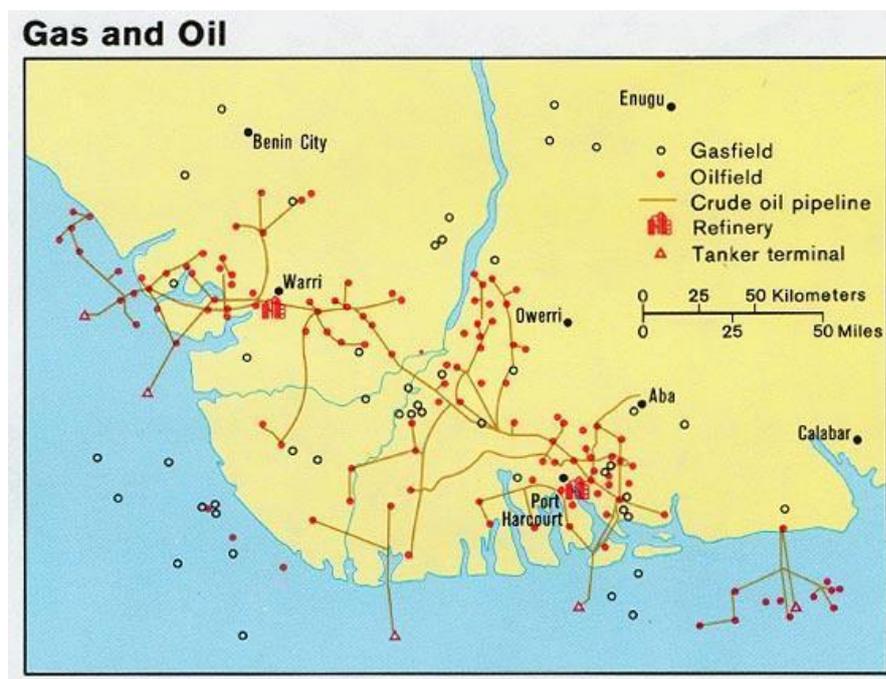
De acordo com o relatório da Comissão Reguladora de Eletricidade na Nigéria (2015: 50), o petróleo local é leve e com baixo teor de enxofre, sendo então de maior qualidade e fácil refino. Isso se traduz em maior interesse econômico por esse recurso nigeriano, cujas exportações foram de 2,05 milhões de barris em 2014¹¹⁹. O dinamismo na produção do petróleo resulta num aumento de embarcações no Delta do Níger, tornando essa área mais atrativa para os piratas.

¹¹⁷ A bacia hidrográfica está representada na cor cinza e os corpos hídricos em azul.

¹¹⁸ Disponível em: < <http://users.rowan.edu/~mcinneshin/5394/wk05/niger%20watershed.gif> >

¹¹⁹ Nigerian Electricity Regulatory Commission. Nigeria energy sector under the universal principles of the Energy Charter, 2015: 50

Figura 5: Distribuição espacial dos campos de petróleo e gás no Delta do Níger

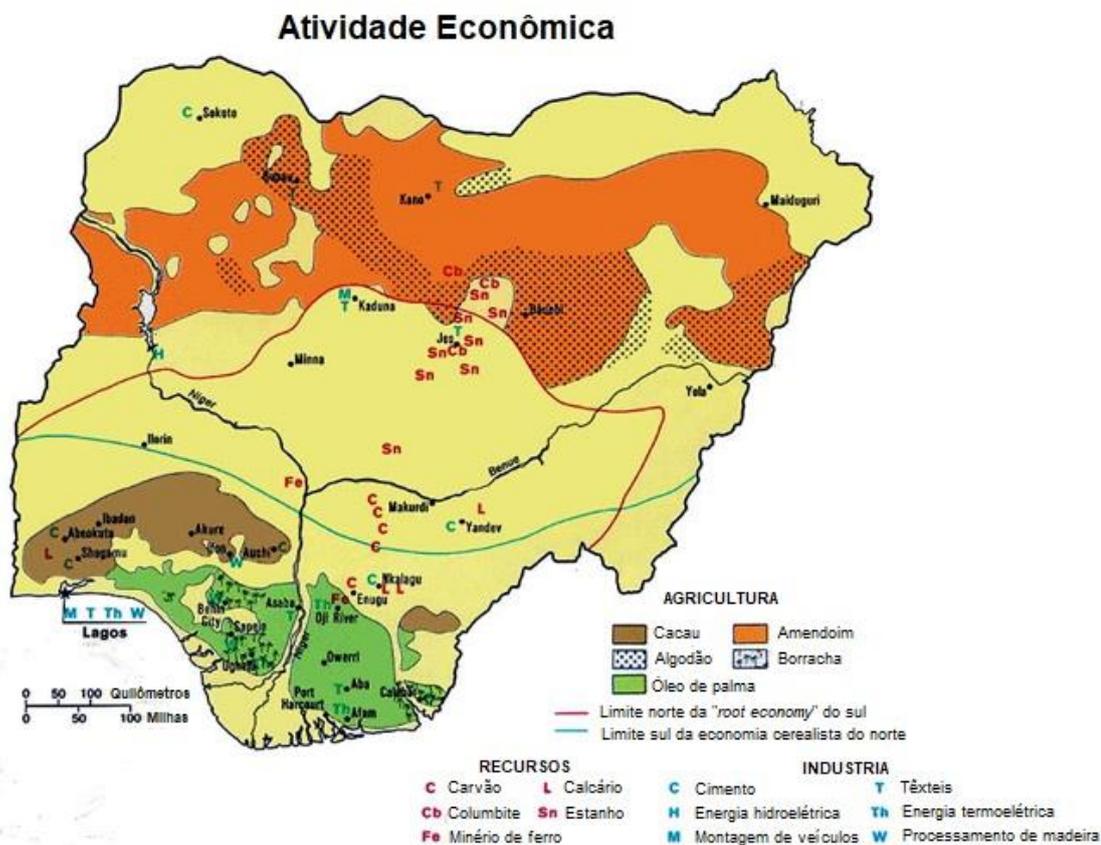


Fonte: Wulo, I.B.; Mohammed, Yakubu; Djauro, Y.; Muhammed, Dahiru; Usman, U.A; Sadiq, Hamza; Kodomi, M.; Gazali, A.K.; Kamale, Ishaku; Ibrahim, Y. (2017)

Além da economia do petróleo, a agricultura também se destaca como uma atividade importante para a Nigéria. Ela corresponde a 20% do PIB do país e emprega 70% da população nigeriana¹²⁰. Dentre as culturas de maior destaque encontra-se: o algodão; cacau; amendoim e óleo de palma (Ver cartograma 5).

¹²⁰ Disponível em: < <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html> >

Cartograma 5: Distribuição espacial das atividades econômicas na Nigéria



Fonte: GlobalSecurity¹²¹ - Tradução livre

De acordo com Prinsloo (2012), a maioria da população do Delta do Níger vive da pesca ou da agricultura. Contudo, embora as condições de clima e vegetação ofereçam possibilidades de trabalho e subsistência para as comunidades locais, essas atividades são impactadas pela produção petrolífera. Os desastres ambientais causados pela extração e produção de petróleo danificam o solo e os rios, agravando ainda mais a situação de pobreza das populações que dependem desses recursos para viver (Charlebois, 2012: 29,30). Nessas circunstâncias, aumenta-se a insatisfação das comunidades e a situação conflituosa no Delta do Níger.

O sítio do Golfo da Guiné, e especificamente da Nigéria, oferece mais oportunidades do que o Chifre da África. No entanto, mesmo com um PIB crescente a Nigéria não conseguiu erradicar ou minimizar a pobreza da maioria da sua população. Embora o Estado da Nigéria seja mais atuante que o da Somália, ambas as populações não são bem assistidas pelo governo

¹²¹ Disponível em: <
<https://www.globalsecurity.org/jhtml/jframe.html#https://www.globalsecurity.org/military/world/nigeria/images/map-1979-econ.jpg|||Nigeria%20Map%20-%20Economic%20Activity> >

ou possuem algum tipo de insatisfação. Esse fato é mais presente ainda no Delta do Níger¹²², onde a população, historicamente, não reconhece a legitimidade do Estado da Nigéria. Como a produção petrolífera é concentrada no sudeste do país, os movimentos de contestação locais possuem um maior destaque. A sua ação pode afetar a produção de petróleo, tendo impactos em escalas nacional e internacional. Logo, a pirataria surge num ambiente local conflituoso, cujo território é precariamente controlado pelas autoridades.

As duas se conectam ao mercado global, de formas diferentes. Enquanto a Nigéria é uma das maiores economias petrolíferas da África e importante exportador de insumos energéticos a Somália é mais um país periférico dentro da divisão internacional. Neste país, a fragmentação territorial e o ativismo do Al-Shabaab, repelem os investidores internacionais.

5.3. As configurações de situação do Chifre da África e do Golfo da Guiné

Assim como os sítios, as situações dessas regiões também estimulam o desenvolvimento da pirataria. A situação do Chifre da África consiste em sua proximidade a uma importante linha de comunicação marítima. Logo, a quantidade de alvos em circulação é muito grande, possibilitando um maior lucro em resgates. No Golfo da Guiné, a intensa atividade petrolífera na região, em especial na Nigéria, promove a concentração de navios petroleiros nas zonas de ancoragem e entre as plataformas *off-shore* de produção de petróleo, conferindo a região um forte atrativo econômico e estratégico para a pirataria.

Bouchet e Guiziou (2010) estabeleceram uma tipologia que relaciona os espaços de atuação e as especificidades da pirataria marítima.

¹²² Cabe ressaltar que a densidade demográfica da Nigéria é maior no Delta do Níger.

Tabela 5: Especificações da pirataria marítima de acordo com a tipologia de áreas de risco

ÁREA DE RISCO	CARACTERÍSTICAS ESPACIAIS	CARACTERÍSTICAS DA PIRATARIA
Espaços chave para a circulação marítima	Proximidade a grandes eixos logísticos da circulação marítima	<ul style="list-style-type: none"> • Necessidade de bases logísticas e rede de atuação mais sofisticada • Uso de NTIC (GPS e telefones por satélites); • Sistema de lavagem de dinheiro
Eixos marítimos secundários	Espaços geopoliticamente conturbados e com forte dinâmica de conflitos	<ul style="list-style-type: none"> • Atuação multifacetada da pirataria, como resultado de crises e conflitos pontuais. • Roubos em pequena escala; organização menos sofisticada.

Fonte: Bouchet e Guiziu (2010); Elaboração própria.

De acordo com essa tipologia demonstrada por Bouchet e Guiziu, os *espaços chaves para a circulação marítima* (ver figura 6) consistem em eixos logísticos correspondendo as principais linhas de comunicação marítima. Neste contexto, o ataque pirata recebe uma repercussão maior na mídia, pois afeta diretamente as grandes empresas de transporte marítimo e a circulação mundial de mercadorias. Como a repercussão é maior e envolvem diversos atores (diferentes nações, empresas de transportes e agências de seguros), os piratas assumem um grande risco. Sendo assim, a pirataria do Chifre da África necessita de uma base logística com uma rede de atuação mais sofisticada. Para isso, utiliza artifícios tecnológicos (como o GPS e telefones por satélites); serviços voltados para a comunicação e um sistema de lavagem de dinheiro mobilizando a diáspora instalada na Europa e nos Estados Unidos (Bouchet, Guiziu; 2010).

Figura 6: Principais linhas de comunicação marítima e seus espaços chaves



Fonte: UNITAR, 2014 - Adaptado

Já os *eixos marítimos secundários* podem ser entendidos como um espaço geopoliticamente conturbado que possibilita atividades ilícitas como a pirataria marítima (Bouchet, Guiziuo; 2010). A conjuntura de crises e conflitos pontuais, por sua vez, resulta em uma forma de atuação multifacetada da pirataria marítima. O objetivo dos piratas consiste em ataques de curto alcance espacial, com nível organizacional pouco sofisticado (ações pontuais, e de pequeno aporte tecnológico). Dessa forma, os conflitos no Delta do Níger e a atratividade econômica advinda do petróleo, transformam o Golfo da Guiné nesse tipo de área de risco.

De acordo com Silveira (1999:25) as situações geográficas são impactadas pela existência dos eventos. Para Milton Santos (2006), esses são tidos como veículos de possibilidades e vetores de transformação. Dessa forma, as situações geográficas do Chifre da África e do Golfo da Guiné se tornaram favoráveis para a pirataria, também, devido à existência de alguns eventos.

No Chifre da África, o esfacelamento do Estado da Somália constitui o evento que transforma a geopolítica interna e influencia o sistema regional de conflitos. A falência estatal provocou o desmantelamento das forças armadas e a perda de controle sobre o território

terrestre e as águas territoriais; o aumento da pobreza. Os outros dois eventos de maior importância são:

- A pesca ilegal praticada por navios estrangeiros que limitou ainda mais a principal fonte subsistência da população das zonas costeiras;
- O tsunami de 2004, que tornou ainda mais precária as condições de vida da população somali.

Esses fatores transformaram a Somália num espaço propício para a prática da pirataria. Alguns portos antigos foram refuncionalizados para atender à atividade e novos comércios e serviços surgiram para atender às demandas dos piratas. Dessa forma, na Somália passaram a existir novos objetos geográficos que tornaram a situação geográfica da região ainda mais atraente para a pirataria.

Já no Golfo da Guiné, o evento que delimita a área como um espaço propício para a atividade foi a descoberta do petróleo na década de 1960 (Charlebois, 2012: 24). As ações de contestação realizada pelas comunidades do Delta do Níger também se caracterizam como eventos que transformam essa sub-região num espaço geopoliticamente conturbado e, portanto, favorável para a prática de atividades ilícitas, como a pirataria.

Os objetos geográficos nessa região podem ser divididos entre os espaços de atuação da pirataria e os que facilitam a articulação de ataques. Dessa forma, destacamos as plataformas de petróleo, as áreas de ancoragem e os oleodutos como objetos geográficos dos espaços de atuação da atividade; enquanto os rios e os objetos que conferem acessibilidade ao litoral do Delta do Níger, como sendo os objetos que facilitam as estratégias de atuação pirata.

Nesse âmbito, a situação geográfica “enquanto um conjunto de forças” possui um papel importante no surgimento e desenvolvimento da pirataria marítima nessas regiões. É a partir da combinação diferenciada de diversos elementos de sítio, situação, eventos e objetos geográficos que as piratarias do Chifre da África e do Golfo da Guiné se desenvolveram com formas de ação e objetivos distintos.

A pirataria marítima não necessita de ambientes idênticos para poderem prosperar, contudo é possível traçar uma linha de similitude entre o Golfo da Guiné e o Chifre da África:

- Precarização das condições de vida da população, se refletindo na busca pela atividade ilícita como forma de ascensão social;
- Ambientes conflituosos, onde o poder central não consegue controlar o território efetivamente;

- Influência de uma economia globalizada que aumenta os fluxos de circulação marítima.

A situação geográfica, por fim, também influencia nos espaços de atuação da pirataria marítima, tributária da situação geográfica que o espaço viabiliza. Desse modo, o fato da pirataria marítima no Chifre da África atuar em águas internacionais é condicionado pelo objetivo/ finalidade de sequestrar navios. No Golfo da Guiné, o alvo (navios petroleiros e plataformas) geralmente se encontra ancorado e posicionado dentro de águas territoriais. Logo, a situação geográfica possui um peso proeminente para o surgimento e desenvolvimento da pirataria marítima.

6. AS ESCALAS DE AÇÃO DA PIRATARIA MARÍTIMA NO CHIFRE DA ÁFRICA E NO GOLFO DA GUINÉ

6.1. As escalas de ação: conceito e prática

A pirataria marítima opera a partir de construções escalares distintas. Dessa forma, quais são as escalas de ação da pirataria do Chifre da África e do Golfo da Guiné? Por que essas escalas são diferenciadas? As ações antipirataria interferem na formação das escalas de ação da pirataria nessas regiões?

Primeiramente, distinguimos a escala cartográfica, envolvendo a proporção numérica entre o real e o representado (em geral, através de mapas) da escala geográfica, elaborada para melhor compreensão do fenômeno estudado (Castro, 1995:123)

Em síntese, a escala só é um problema epistemológico enquanto definidora de espaços de pertinência da medida dos fenômenos, porque enquanto medida de proporção ela é um problema matemático.

Souza (2013:181) aponta que "a escala geográfica, por sua vez, deve ser subdividida em escala do fenômeno, escala de análise e escala de ação", englobando, assim, três esferas de compreensão.

De acordo com o autor (2013: 181), a *escala do fenômeno* destina-se a analisar a abrangência física de um fenômeno. Permite estudar objetos físicos, fenômenos humanos ou questões sociais, por exemplo, a erupção de um vulcão, a globalização e a atuação de grupos sociais, respectivamente.

Já a *escala de análise* é uma construção intelectual que resulta em um "nível analítico (...) capaz de nos facultar a apreensão de características relevantes de alguma coisa que estejamos investigando" (Souza, 2013:182). Para Castro (1995) cada fenômeno possui particularidades identificadas e reconhecidas em determinada escala e não em outra (Castro, 1995). Desse modo, a escolha de uma escala de análise define o nível de aproximação do objeto analisado e os aspectos que buscamos enfatizar em uma pesquisa (Castro, 1995).

Por sua vez, a *escala de ação* permite lidar com o aspecto político de um fenômeno, mais especificamente

aquele referente, em um raciocínio eminentemente estratégico, à reflexão acerca do alcance espacial das práticas dos agentes. É, portanto, um tipo de escala que se refere a determinados fenômenos sociais, concernentes a ações (em geral coletivas) e ao papel de agentes/sujeitos (Souza, 2013:182)

No âmbito de nossa pesquisa privilegiamos a escala de ação. Acreditamos que os espaços de atuação da pirataria possam ser melhor compreendidos a partir dessa concepção da escala. Para isso, utilizaremos como base conceitual a definição e as contribuições teóricas de Smith (2000), pois a consideramos mais abrangente que as de Cox (1998).

A leitura política da escala de ação de Cox (1998) foca no poder e no controle exercido pelo Estado. Lemos e Rodrigues (2005) afirmam que para esse autor "é justamente na estrutura dos Estados que se dá o lócus institucional central da política em suas diversas ramificações". O Estado administra o território com base numa estrutura hierárquica de controle: o espaço jurisdicional¹²³ onde o governo exerce certo controle sobre as atividades e a atuação de agentes sociais (Cox, 1998). Assim, a expansão das escalas de ação ocorre quando os agentes sociais aumentam o seu espaço de atuação, ocupando outros espaços jurisdicionais (Judd, 1998 *apud* Lemos, Rodrigues; 2005: 7493). As escalas de ação em Cox (1998) existem apenas no âmbito da política exercida entre o Estado e os agentes sociais, dentro de um território nacional.

Já em Smith (2000: 137) "saltar escalas permite aos expulsos dissolver as fronteiras espaciais que são em larga medida impostas de cima e que detêm, em vez de facilitar, sua produção e a reprodução da vida cotidiana". De acordo com os autores, um poder hierárquico exerce um controle sobre a atuação de agentes sociais e os estimula a ampliar suas escalas de ação. No entanto, a produção de escalas de ação não se restringe apenas ao poder e controle do Estado sobre o território e os agentes sociais (Smith, 2000). O autor amplia a possibilidade de relações e situações que permitem a existência e ampliação de escalas de ação. A título de exemplo, Smith (2000) cita fronteiras globais definidas pelo capital, que são extrapoladas por alguns grupos. Logo, a conceituação de Smith nos auxilia a entender as escalas de ação das piratarias marítimas do Chifre da África e do Golfo da Guiné, pois conseguimos analisar como diversos outros poderes hierárquicos pressionaram e influenciaram na construção das escalas dessa atividade.

Nesse âmbito, considerando que os piratas instalaram suas bases logísticas, respectivamente, em um Estado considerado falido (Somália) e no conturbado Delta do Níger, cabe se perguntar: quais/ quem são os poderes hierárquicos que exercem influência sobre os agentes sociais, determinando as escalas de ação da pirataria? Para analisar essa situação, recorreremos à ideia de *espaço de dependência*, muito presente na obra de Cox (1998). De acordo

¹²³ Os espaços jurisdicionais são divisões administrativas que facilitam o controle do Estado, sendo eles: o território nacional, uma região, estado, município, entre outros.

com o autor *apud* Lemos e Rodrigues (2005) os espaços de dependência referem-se a “relações sociais mais ou menos localizadas sob as quais nós dependemos para a realização dos interesses essenciais para o nosso bem estar material e sentido de vivência”. Dessa forma, consideramos que os espaços de dependência são fundamentais para a sobrevivência dos somalis e dos nigerianos do Delta do Níger. Contudo, considerando que esses espaços de dependência não são suficientes para produzir o bem-estar desses cidadãos, os mesmos precisam ampliar suas escalas de ação. São os poderes hierárquicos que, inviabilizando a vida nos espaços de dependência, pressionam as pessoas a optarem por novas atividades econômicas (como a pirataria marítima), construindo e ampliando as suas escalas de ação.

A Somália é um país tradicionalmente caracterizado pela fragmentação do poder que confere, salve alguns períodos da história, influência às estruturas clânicas em detrimento da autoridade do Estado. Com a fragilidade estatal, houve precarização das políticas sociais, fazendo com que os cidadãos buscassem formas alternativas de subsistência, seja na microescala do auxílio mútuo dentro da comunidade ou na escala internacional, com a ajuda financeira ofertada por somalis da diáspora (Banco Mundial, 2013: 27).

O estado de abandono social da população e o subdesenvolvimento econômico facilitam a cooptação de piratas pelos financiadores da atividade, que oferecem geração de renda e possibilidades de ascensão social. Embora o ingresso na pirataria marítima seja uma escolha individual, os fatores citados acima exercem forte influência. O relatório¹²⁴ do Banco Mundial (2013: 11) apresenta o relato de dois piratas¹²⁵ cujas falas trazem a tônica dessa pressão financeira e da falta de oportunidades na Somália.

Pirata 1

Eu era um pescador desempregado, ocasional e alguém se aproximou de mim. Se eu estivesse envolvido em um trabalho decente na época, nunca teria chegado perto disso. O homem me prometeu dinheiro e khat. Ele explicou como ele conseguiu sua riqueza. O homem era meu primo. Ele era um pirata de sucesso e foi acompanhado por um investidor. Ele me trouxe de Mogadíscio para Bossaaso de carro. Eles cuidaram de mim em Bossaaso. Eu costumava ter tudo no nome da minha prima - khat, conforto... Eu vivi essa vida por duas a três semanas. Eu estava vivendo como um ministro. O financiador trouxe um carro e nos levou a Garacad. Ficamos lá por dois meses. Nós estávamos vivendo como vampiros: apenas à noite. Dormir o dia inteiro, mastigando khat o resto do tempo... eles estavam esperando em outro barco. Foi em janeiro deste ano. Depois fomos ao mar e fomos presos por um navio britânico. De alguma forma, foi uma fuga. Por duas semanas, as únicas coisas que pude ver

¹²⁴ Banco Mundial. *Pirate Trails: tracking the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa*, 2013.

¹²⁵ As identidades dos piratas foram preservadas pela equipe do Banco Mundial por questões de segurança.

foram o céu, o mar, o céu, o mar. E eu estava dizendo a mim mesmo: "O que eu estava pensando?!" Quando eu vi os ingleses, eu estava feliz ..."126

Pirata 2

Eu era pescador em Mogadíscio. Costumava ser um bom negócio, mas tornou-se difícil e inseguro ao longo do tempo. Em 2005, cheguei a Xarardheere onde a pirataria havia começado. Eu tentei o meu melhor para não ser um pirata. Meus amigos e eu costumávamos ajudar uns aos outros, emprestar um ao outro, e emprestar dinheiro uns aos outros.

Eu lutei... como os tempos ficaram cada vez mais difíceis. Mas como meus amigos se voltaram para a pirataria, eles começaram a recusar me emprestar dinheiro. Eles estavam dizendo: Estamos trabalhando para conseguir esse dinheiro. Por que você não faz o mesmo?

Com a pirataria tudo se tornou mais e mais caro... Um litro de combustível já era de US \$ 100. Então, tente imaginar o quanto um litro de leite era. Então a diáspora enviaria menos dinheiro para famílias e clãs com piratas entre eles. Então os outros não conseguiram acompanhar. E minha mãe ainda estava doente. Eu não pude alimentar minha família adequadamente. Foi quando eu acabei me juntando à pirataria¹²⁷.

O relatório expõe, ainda, que os piratas, sempre viveram na Somália e que

Eles não deram desculpas; foi a decisão deles de se tornarem piratas. Eles nunca haviam realmente experimentado segurança ou proteção, e a situação política e econômica na Somália oferecia poucas oportunidades para as pessoas encontrarem empregos sustentáveis. Embora muitos dos piratas achassem que tinham oportunidades muito limitadas, eles afirmavam claramente que se tornar um pirata era a escolha deles e uma escolha ruim¹²⁸.

Quando a pirataria marítima se tornou atuante no Chifre da África, as missões piratas passaram a ser arquitetadas para atingir o máximo de lucro. O poder hierárquico nesse momento é exercido pelos financiadores que já direcionavam os seus subordinados a conseguirem o maior retorno financeiro, sendo necessário ampliar ainda mais as suas escalas de ação.

No caso da Nigéria, assim como na Somália, o capital é um dos poderes hierarquizantes exercendo forte pressão sobre os agentes sociais. No entanto, nesse país, as configurações de poder do capital são singulares, pois a Nigéria pertence a uma província petrolífera que atrai grandes corporações petrolíferas.

Na Nigéria, de acordo com Omotola (2013: 05), o petróleo "tornou-se uma maldição em termos de insegurança ambiental e problemas de assistência" e as ações estatais só aumentaram a insatisfação popular, catalisando os conflitos no Delta do Níger. Omotola (2013) afirma que a indústria petrolífera ocasiona graves impactos ambientais, do derramamento de petróleo à

¹²⁶ Tradução livre

¹²⁷ Tradução livre

¹²⁸ Tradução livre

queima de gás¹²⁹ poluindo os rios e ar e provocando a destruição da agricultura¹³⁰. As atividades econômicas e condições de vida (saúde pública etc.) são profundamente impactadas. No entanto, o Estado não exerce seu papel de regulador e fiscalizador. Omotola (2013: 16) aponta também que as políticas estatais oscilam entre posturas pacíficas e violentas. A violência é marcada pela promulgação de decretos draconianos¹³¹, por ações militares desproporcionais e prisões em massa de manifestantes (Omotola; 2013: 19). Essas ações do Estado demonstram a dificuldade de solucionar a crise no Delta do Níger e atender às demandas da população. A atuação repressiva do Estado e sua incapacidade de dialogar, junto às precárias condições socioeconômicas locais, provocaram diversas ondas de violências. Consequentemente, grupos locais radicalizaram suas reivindicações, alguns recorrendo à ação armada como as Egbesu Boys of Africa, a Força Voluntária do Delta do Níger (NDPVF) e o Movimento pela Emancipação do Delta do Níger (MEND)¹³².

As empresas petrolíferas representam outro centro de poder na Nigéria que pressiona e impacta a vida das comunidades locais do Delta do Níger. A agenda ambiental é a principal reivindicação perante a atuação dessas firmas. De acordo com Nyemutu Roberts¹³³ as empresas petrolíferas adotam uma postura de “*pacifismo simbólico*”, pois ao mesmo tempo em que implementam projetos de desenvolvimento comunitário (CDP’s) e pagam indenizações; também compactuam com a violência exercida pelo Estado, utilizando as suas forças de segurança para proteger as instalações petrolíferas, assim como também contratam empresas de segurança particulares para efetuar tal serviço¹³⁴.

Omotola alerta que realizações como as CDP’s podem esconder ações beneficiando na verdade a indústria petrolífera: obras de infraestrutura e desenvolvimento, por exemplo. Além disso, as indenizações pagas às comunidades são inferiores à média aceita internacionalmente, e são, às vezes, pagas após a decisão judicial (representando uma demora e custos judiciais para as comunidades locais)¹³⁵. O mesmo autor aponta que as empresas procuram evitar o pagamento de indenizações, creditando o derramamento de petróleo aos atos de sabotagem efetuados pelas comunidades locais. Tal situação aumenta a insatisfação da população do Delta do Níger

¹²⁹ Omotola (2013: 10) afirma que em 1995 foram incendiados 76,79% da produção de gás na Nigéria.

¹³⁰ “Os efeitos cumulativos dos derrames de petróleo e queima de gás foram devastadores. Eles não apenas destroem recursos ambientais, mas também constituem riscos para a saúde.” (Omotola, 2013: 11).

¹³¹ São decretos extremamente rígidos cuja desobediência é passível de pena de morte.

¹³² Omotola (2013: 05).

¹³³ Op. cit., pg. 15

¹³⁴ Ibid. pg. 15-16

¹³⁵ Op. cit.

perante empresas petrolíferas cuja atuação também contribui para as tensões locais e o desenvolvimento da pirataria.

Os conflitos na Somália e na Nigéria possuem similaridades quanto aos poderes hierárquicos que pressionam os agentes sociais nesses países, mas possuem divergências em suas atuações. Em ambos os casos encontramos a pressão que o capital exerce sobre as pessoas em condições de pobreza. No entanto, a magnitude da produção petrolífera faz com que o capital atue de forma mais predatória na Nigéria.

A responsabilidade do Estado na emergência da pirataria adquire contornos diferenciados nos dois recortes espaciais. Na Somália sua ausência agrava a situação social da população além de deixar diversos atores controlarem o território nacional. Na Nigéria, omisso nos campos da regulação, da fiscalização e da redistribuição da renda petrolífera, o Estado se comporta de maneira violenta em relação às populações locais.

Na Somália, a pressão dos financiadores da pirataria marítima que buscam aprimorar a atividade e aumentar as escalas de ação para obter maior lucro, pressiona também os piratas, ativos ou potenciais. Já na Nigéria as companhias de petróleo que impactam o meio ambiente e os meios de sobrevivência influenciam o posicionamento das comunidades locais e podem contribuir para o agravamento da situação geopolítica local. A pirataria marítima se entrelaça com o sistema conflituoso para criar suas escalas de ação centradas nos objetos da atividade petrolífera.

Em ambos os casos, a atuação da pirataria marítima extrapola os espaços de dependência e modifica suas escalas de ação conforme suas necessidades econômicas.

Para fins analíticos usaremos a noção de *política de escalas* definida como

a articulação de ações e agentes operando em níveis escalares diferentes (isto é, que possuem magnitudes e alcances distintos) com a finalidade de potencializar efeitos, neutralizar ou diminuir o impacto de ações adversas ou tirar maiores vantagens de situações favoráveis; por exemplo, ampliando esferas de influência (ao expandir audiências, sensibilizar atores que sejam possíveis aliados etc.) e propiciando sinergias políticas (ao recrutar novos apoios, costurar alianças etc.) (Souza, 2013: 196)

Para Souza (2013:196), ativistas e pesquisadores entendem, cada vez mais, que a "eficácia de uma ação ou ativismo repousa, largamente, em sua capacidade de obter apoio de diferentes tipos".

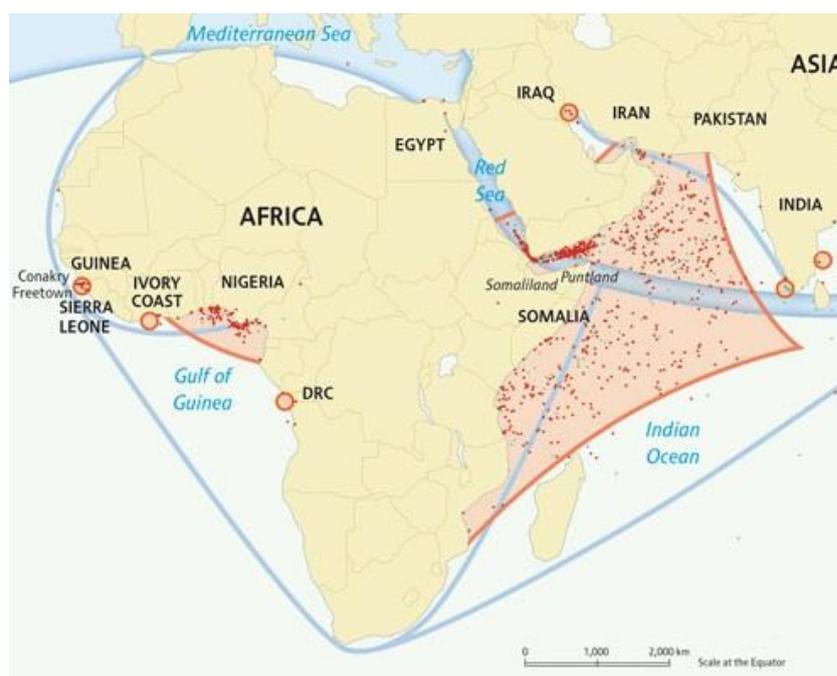
A política de escalas das pirataria garante a continuidade dos lucros a partir da ampliação das escalas de ação. No Chifre da África, o apoio de uma rede de atores (dentro e fora da Somália) possibilita a elaboração e execução de todas as etapas da atividade. No Golfo

da Guiné, a atividade reúne diversos atores, sofisticadas redes de corrupção e alianças políticas, resultando em seu desenvolvimento. Logo, é a partir da confecção de redes ilegais que a atividade entrelaça as suas políticas de escalas e constrói suas escalas de ação. Diante desses apontamentos, creditamos as estratégias territoriais à lógica de acumulação da pirataria marítima. É sob essa relação que os espaços de atuação e escalas de ação são construídos. A diferença de alvos e o objetivo da ação pirata (sequestro ou roubo) são pontos importantes que justificam espacialidades distintas e conseqüentemente escalas de ação também distintas.

6.2. A construção escalar e os espaços de atuação da pirataria marítima no Chifre da África e no Golfo da Guiné

As escalas de ação da pirataria marítima são construídas em função dos objetivos dos piratas cujas estratégias mudam segundo os contextos. Se no caso dos piratas no do Chifre da África os espaços de ação abrangem parte do Oceano Índico, no Golfo da Guiné a atuação concentra-se a proximidade do litoral, em geral dentro das águas territoriais.

Figura 7: Espacialização de ataques piratas na porção ocidental e oriental da África



Fonte: UNITAR/UNOSAT¹³⁶ - Adaptado

No Chifre da África, o sequestro de qualquer embarcação em trânsito, apoiado em recursos tecnológicos e uma rede de suporte, permite a ampliação de suas escalas de ação para áreas mais longínquas graças às condições da situação geográfica da Somália. Como o lucro dessa atividade depende do número de navios sequestrados, é de interesse dos piratas aumentar o número de embarcações sob seu poder. Para isso, a ampliação das escalas de ação é a solução mais lucrativa.

A partir do estabelecimento das redes de apoio, a pirataria marítima nessa região pôde se profissionalizar e aumentar o seu raio de atuação. A figura 8 demonstra o processo de expansão da pirataria.

¹³⁶ Disponível em: < <https://www.unitar.org/unosat/piracy> >

Figura 8: Evolução das escalas de ação da pirataria marítima no Chifre da África

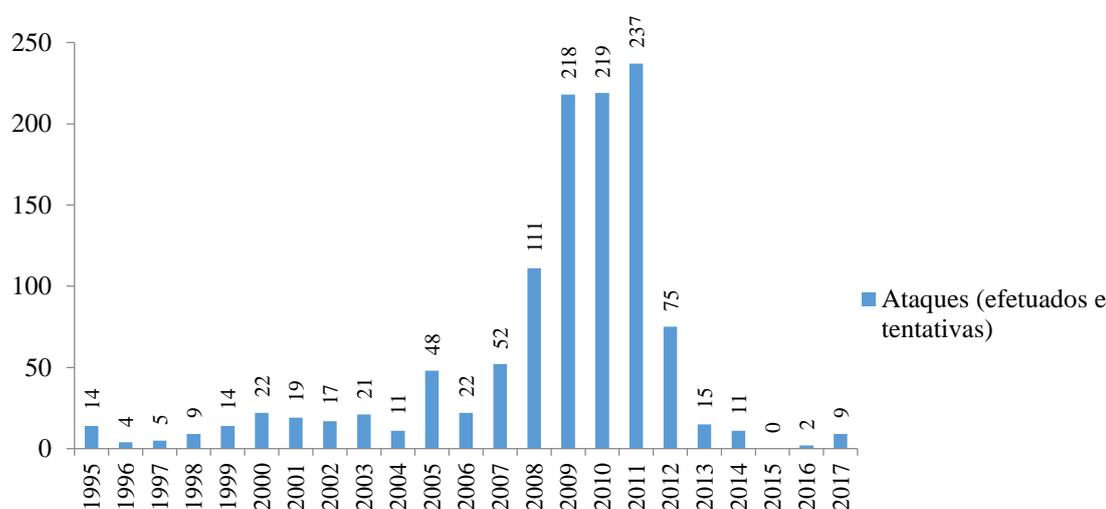


Fonte: Unitar (2014)

Até 2005, a área de atuação da pirataria era restrita à plataforma continental. Posteriormente, houve uma expressiva difusão espacial da atividade. Em 2011, a área de atuação dos piratas chegou a abranger o noroeste do Oceano Índico entre Somália e subcontinente indiano; Golfo de Omã e norte de Madagascar. O número de ataques aumentou significativamente.

O Gráfico 1 apresenta a evolução dos ataques e tentativas de ataque no Chifre da África entre 1995 e 2017.

Gráfico 1: Evolução dos ataques de pirataria marítima no Chifre da África



Fonte: Elaboração própria com base no IMB

Observa-se um crescimento do número de ocorrências a partir de 2005, uma acentuação do fenômeno em 2008 e seu ápice alcançado em 2011 (com 237 ataques). O período 2011 /2015 é marcado por uma queda brutal do número de ataques. Quais fatores explicam essas oscilações?

A intensificação da pirataria em meados da década de 2000 pode ser relacionada à crise da pesca¹³⁷ na Somália. O acirramento do conflito entre as comunidades pesqueiras locais e navios estrangeiros de pesca ilegal, estimulou a prática da pirataria. Outro fator de importância nesse período foi o impacto do lixo tóxico, trazido do fundo do mar pelo Tsunami de 2004, agravando a situação dos pescadores locais¹³⁸.

A diminuição das ocorrências em 2006 é relacionada ao crescente domínio da União dos Tribunais Islâmicos (UTI) sobre o território da Somália. A repressão à pirataria da UTI explica este ponto baixo na curva. A queda da UTI, em 2007, estimulou, ao contrário, a recrudescência da pirataria num ambiente de crescente fragmentação sociopolítica e territorial.

O período de 2007 a 2011 foi marcado pela expansão dos espaços de atuação e das escalas de ação dessa pirataria. Como resultado, mais navios foram alvos de piratas somalis. A magnitude alcançada pela pirataria numa região estratégica para a circulação mundial de

¹³⁷ Beloff (2013: 47)

¹³⁸ Op. cit.

mercadorias estimulou a organização de mecanismos e instituições de repressão por parte da comunidade internacional.

De acordo com Ramos (2012: 70), a pirataria marítima é o produto da combinação de fatores geográficos; geopolíticos; políticos e econômicos. Por isso, os contextos de surgimento e desenvolvimento da atividade variam. Portanto as ações meramente militares não são eficazes para a repressão da pirataria. Sendo assim, Moller (2009) apud Ramos (2012) afirma que há:

(...) três tipos de medidas: as preventivas, destinam-se a fazer que tanto atuais como potenciais piratas abandonem a sua atividade, as medidas ofensivas que pretendem eliminar os piratas evitando assim a ocorrência de ataques piratas no futuro e as medidas defensivas que ambicionam proteger a navegação mercante dos piratas” (Moller, 2009:20).

A repressão à pirataria marítima é organizada por países que buscam, através de alianças e parcerias, promover o patrulhamento e monitoramento dos mares. As principais estratégias de combate geralmente utilizam medidas defensivas elaboradas por organizações de repressão à pirataria.

No Chifre da África a repressão adota medidas preventivas e defensivas. As medidas preventivas consistem numa ação setorial, com divulgação de informações e manuais de instruções sobre como evitar e como proceder em caso de ataque. Já as medidas defensivas envolvem ações militarizadas, com patrulhamento da área de risco. De acordo com Ramos (2012: 70), o entorno da Somália passou a ser patrulhado por navios e aviões militares de diversos países¹³⁹¹⁴⁰. A autodefesa também é uma tática utilizada por empresas e armadores que transitam na região. Nesse caso, há a contratação de empresas de segurança privada. A vigilância nessa região é realizada de forma marítima, aérea e terrestre¹⁴¹, buscando ter o máximo controle sobre essa área de risco.

Ramos (2012: 77) aponta que a expansão do espaço de atuação da pirataria marítima no Chifre da África foi influenciada, também, pelas ações antipirataria. Para o autor, conforme ação nas águas somalis se tornava arriscada, mais as embarcações se afastavam da costa, obrigando os piratas a acompanharem o movimento. Ramos afirma também que a maior vigilância fez com que os piratas buscassem novos espaços menos vigiados. Essa evolução

¹³⁹ De acordo com Ramos (2012:70), o patrulhamento da área da Somália pode ser uma ação realizada de forma individual por um determinado país, ou coletivo envolvendo outros países.

¹⁴⁰ Ramos (2012: 70) aponta que tais ações são legitimadas através das Resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas “nº 1772 (2007), 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) e 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011) e 2020 (2011)”.

¹⁴¹ De acordo com Ramos (2012: 79) a vigilância terrestre não possui uma atuação muito efetiva, já que esbarra em problemas logísticos e de segurança.

demonstra que as estratégias de repressão possuem um impacto sobre a construção das escalas de ação dessa pirataria. Após 2011, a eficiência das ações antipirataria explica a forte diminuição do número de ocorrências.

Em 2015 não houve nenhum registro de ataques no Chifre da África, contudo em 2016 e 2017 a atividade demonstra possibilidade de retorno. De acordo com Rodrigues (2011)

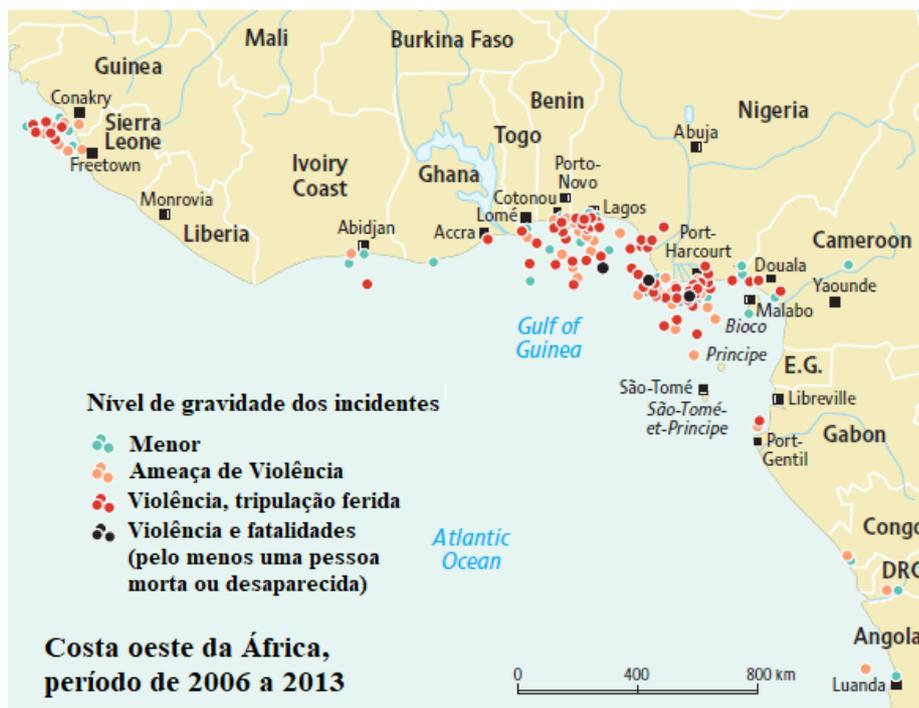
Não vejo que seja uma guerra com mais hipóteses de ser ganha do que a guerra contra as drogas, contra o terror, ou contra o crime organizado. É mais um dos tipos de luta que não se combate com uma estratégia puramente militar. Do emprego de meios militares não se pode esperar mais, na melhor das perspectivas, de que contenha a situação enquanto não se chega ao fundo da questão. É o problema das guerras contra fenômenos!

Desse modo, em função da permanência de graves problemas socioeconômicos e geopolíticos na Somália, o retorno da pirataria marítima é possível.

Já no Golfo da Guiné, o roubo de petróleo impõe à atividade uma escala de ação pré-determinada. De acordo com o relatório da UNITAR¹⁴² (2014: 33), a atividade pirata concentrava-se na costa nigeriana e na península de Bakassi. No entanto com a ampliação das escalas de ação houve um aumento do espaço de atuação, abrangendo um arco que se estende da Costa do Marfim ao Gabão. Nesse aspecto, as escalas de ação compreendem toda a área de produção de petróleo, cujo salto de escalas ocorre de um mar territorial para outro.

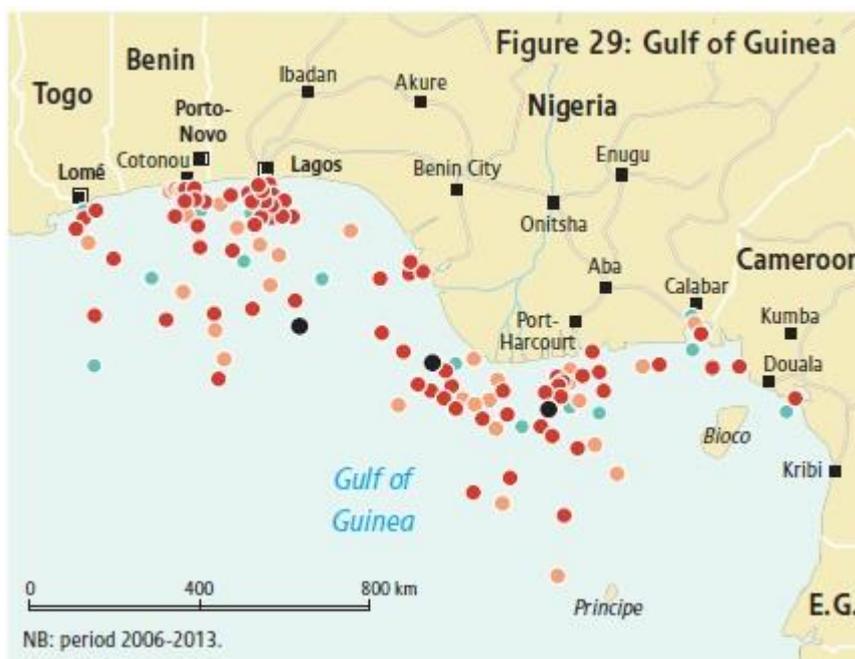
¹⁴² Instituto das Nações Unidas para Treinamento e Pesquisa (UNITAR)

Figura 9: Casos de pirataria marítima na costa Ocidental da África (2006 – 2013)



Fonte: UNITAR (2014: 32) - Adaptada

Figura 10: Concentração de ataques piratas no Golfo da Guiné (2006 – 2013)



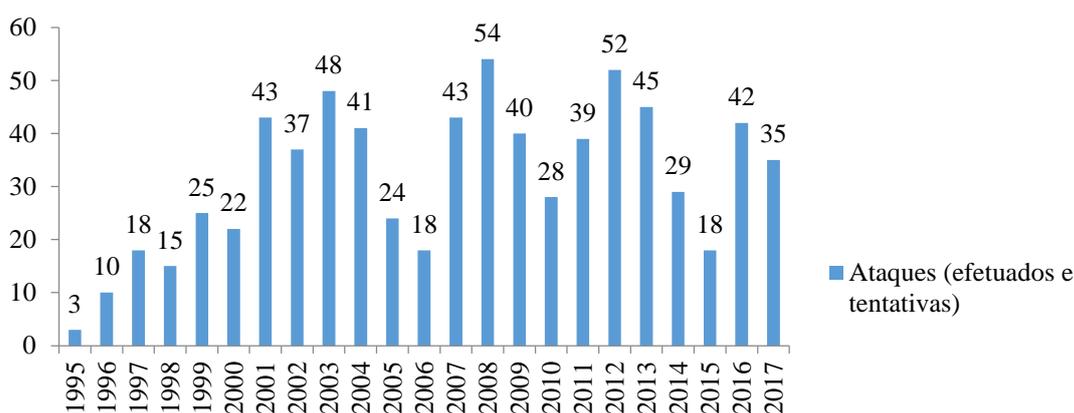
Fonte: UNITAR (2014: 33)

Ao contrário do que ocorre no Chifre da África, no Golfo da Guiné a pirataria marítima apresenta certa estabilidade no tempo e no espaço. Isso ocorre porque "realiza ataques

cirúrgicos, convergindo em locais de interesse"¹⁴³ a partir da seleção prévia de alvos em espaços específicos¹⁴⁴. Contudo, embora a dinâmica escalar não seja tão visível quanto no Chifre da África, Kamal-Deen (2015: 08) afirma, com base em informações da UNITAR (2014: 33), que a pirataria marítima expandiu suas escalas de ação para além da zona costeira da Nigéria, promovendo ataques nos mares territoriais de Benim, Togo e Camarões. A expansão das escalas de ação é consequência da crescente vigilância das zonas costeiras. O controle sobre determinada área faz os piratas migrarem para espaços menos vigiados (Osinowo, 2015:03).

A dinâmica temporal da evolução da pirataria no Golfo da Guiné apresenta, por sua parte, um perfil distinto do Chifre da África. A evolução do número dos ataques entre 1995 e 2017 é caracterizada por fortes oscilações com três picos em 2003, 2008 e 2012.

Gráfico 2: Evolução dos ataques de pirataria marítima no Golfo da Guiné



Fonte: Elaboração própria com base no IMB

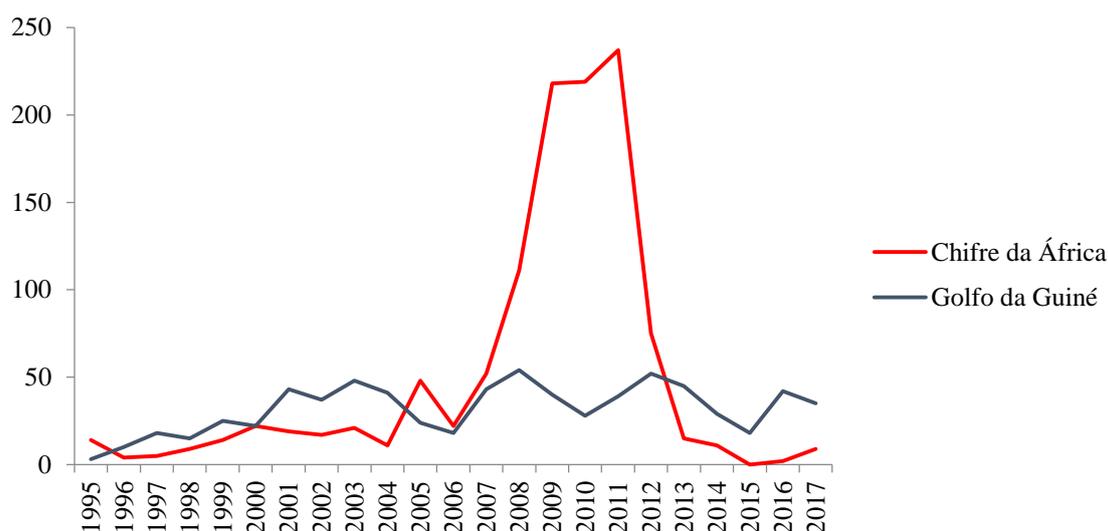
O gráfico 2 indica um aumento das ocorrências a partir de 1996, momento marcado pelo acirramento das tensões entre grupos secessionistas do Delta do Níger e o Estado nigeriano. De acordo com Kamal-Deen (2015), no final de 2008 o governo central promoveu acordos com grupos radicais (como o MEND) que teria se manifestado por um declínio das atividades piratas em 2009, 2010 e 2011. O fim do acordo provocou uma agitação política e o aumento no número de ataques (KAMAL-DEEN; 2015). Acreditamos, que a curva de ataques no Golfo da Guiné oscila em função da conjuntura política e da capacidade do governo nigeriano e dos grupos rebeldes do Delta do Níger de dialogar em busca de acordos.

¹⁴³ Kamal-Deen (2015: 08)

¹⁴⁴ Nesse caso, os espaços específicos fazem referência às áreas de produção petrolífera.

O gráfico 3 compara o número de ataques no Chifre da África e no Golfo da Guiné no mesmo período. Embora na primeira região o número de ataques (*ilustrado abaixo*) seja muito maior, não podemos afirmar qual pirataria provoca um impacto maior no cenário global e regional, pois essa análise necessitaria de dados econômicos mais específicos. No caso específico do Golfo da Guiné, cabe ressaltar a dificuldade metodológica do IMB em quantificar o número de ataques, pois os alvos são em geral petroleiros, barcos de apoio logístico às unidades de extração e plataformas *off-shore* de petróleo localizadas nas águas territoriais da Nigéria. Os ataques a esses objetos, que não pertencem a armadores, não são sujeitos a uma quantificação precisa por parte do IMB (JIMOH, 2015). De acordo com Kamal-Deen (2015: 03) a real situação dos ataques nessa região pode ser ainda mais alarmante, pois muitos incidentes não são denunciados por medo de possíveis represálias.

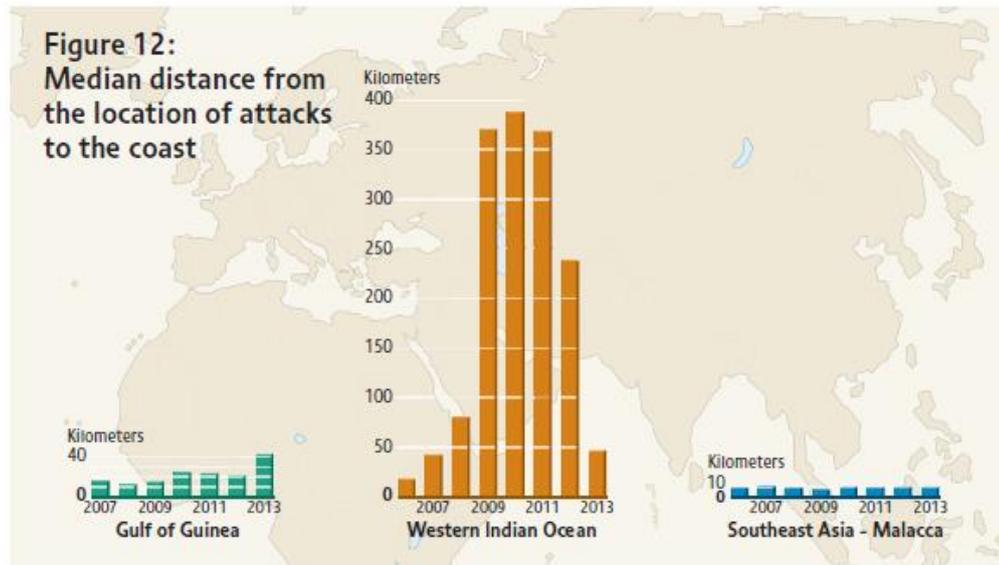
Gráfico 3: Evolução quantitativa de ataques no Chifre da África e no Golfo da Guiné



Fonte: Elaboração própria com base no IMB

No que concerne às escalas de ação, ambas as piratarias seguiram processos que as levaram à ampliação de seu espaço de atuação. A figura 11 demonstra como esse arco de expansão se comportou no período entre 2007 e 2013.

Figura 11: Distância média entre a localização dos ataques e a costa



Fonte: UNITAR (2014: 23)

Embora haja toda uma dificuldade em representar o quantitativo de ataques, devido à dificuldade de se obter os dados, é possível perceber a partir das informações fornecidas pelo IMB, que a construção das escalas de ação teve papel fundamental para a evolução da pirataria em ambas as regiões.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de globalização simbolizou uma mudança qualitativa e quantitativa na forma como as sociedades utilizam os espaços marítimos. As trocas comerciais se tornaram cada vez mais intensas e distantes, conferindo maior relevância às linhas de comunicação marítima. Logo, a circulação fluida dos navios mercantes se tornou estratégica para os atores econômicos.

Assistimos, paralelamente, a reestruturação da pirataria marítima, que se adapta ao novo contexto global. Se no passado as atividades criminosas, como a pirataria marítima, possuíam um alcance geográfico e financeiro limitados, as novas tecnologias facilitam as comunicações, o contrabando de armas e a lavagem de dinheiro. A pirataria marítima participa de redes mais sofisticadas, multiescalares e integradas com outras atividades ilícitas. Dessa forma, pirataria marítima moderna pode causar um impacto financeiro em escala global (preço do frete marítimo, nível dos seguros, custo da repressão etc.).

As regiões do Chifre da África e do Golfo da Guiné se tornam centros maiores da pirataria marítima depois do estreito de Malaca. De acordo com Mathuiy (2013) o ambiente conflituoso e politicamente conturbado, as vantagens estratégicas de suas localidades e as dificuldades de aplicação da lei são fatores decisivos para a consolidação dessa atividade no Chifre da África e no Golfo da Guiné. Mas a especificidade dos contextos políticos, geopolíticos e geoestratégicos confere perfis diferenciados à pirataria marítima praticada nessas regiões.

No Chifre da África, a conjuntura geopolítica instável decorrente da falência do esfacelamento do Estado da Somália, tornou a região num espaço propício para atividades criminosas. A pobreza da população e a falta de perspectiva de melhorias fazem da pirataria uma oportunidade para as comunidades locais. No Golfo da Guiné, também se verifica uma tensão geopolítica, sobretudo no Delta do Níger que é marcado por disputas territoriais e pela contestação histórica do sistema de redistribuição da renda do petróleo. Nas duas regiões o poder e a autoridade do Estado e o controle territorial são, portanto, contestados, mesmo sendo em contextos diferentes. No Chifre da África na Somália, estamos diante de um Estado Falido. Já no Golfo da Guiné, o Delta do Níger aparece como uma zona cinzenta dentro da Nigéria. Esses fatores dificultam a aplicação de leis e o controle territorial.

Todos esses elementos favorecem o surgimento da pirataria marítima. Contudo, o sucesso da atividade é tributário de fatores geográficos como a situação geográfica e a elaboração das escalas de ação por parte dos piratas. As situações geográficas são fundamentais

tanto para o surgimento quanto para o desenvolvimento da atividade em ambas as regiões. Elas determinam, por exemplo, os alvos de cada pirataria marítima e as escalas de ação utilizadas.

Nesse âmbito, no Chifre da África a situação geográfica é marcada pela proximidade de uma importante linha de comunicação marítima; morfologia litorânea favorável (com grande extensão de litoral e localização estratégica); instabilidades geopolíticas e uma situação de pobreza na Somália que é agravada com a falência do seu estado. Esses fatores situacionais fizeram com que a pirataria marítima atuasse com objetivo de efetuar sequestros de navios que circulam no noroeste do Oceano Índico. Por sua vez, a ampliação das escalas dessa atividade se tornou inevitável, pois quanto maior for o espaço de atuação, maior será o número de alvos e o retorno financeiro.

No Golfo da Guiné, onde havia uma insatisfação crônica da população do Delta em relação às autoridades nigerianas, a produção petrolífera resultou na degradação ambiental e dos recursos de subsistência das comunidades locais. Dessa forma, houve um agravamento da situação conflituosa no Delta do Níger, que beneficia a atuação da pirataria marítima. Nesse caso, apesar da abundância de recursos naturais e energéticos, a má gestão do Estado e os problemas ambientais empurram a população para a prática da pirataria. Nesta região da África ocidental, a prioridade é o roubo de petróleo que alimenta uma rede de contrabando de alcance regional. Isso implica numa escala de ação mais limitada para a pirataria marítima dessa região.

Sendo assim, as situações geográficas do Chifre da África e do Golfo da Guiné possuem um grande peso para a prática da pirataria marítima nessas regiões. Elas determinam, em parte, os modos operatórios e escalas de ação. Desse modo, podemos admitir que a análise da situação geográfica é fundamental na análise geográfica da pirataria marítima.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AIRBUS DEFENSE AND SPACE. Elevation10 - Niger River Delta, Nigeria. Disponível em: <
<
[https://www.intelligence-airbusds.com/en/5751-image-gallery-
details?img=35899#.XQaYzohKjIV](https://www.intelligence-airbusds.com/en/5751-image-gallery-details?img=35899#.XQaYzohKjIV) > Acesso em: 13 mar 2019.

ANZALONE, C. Who are Somalia's "al-Shabab?". African Arguments. Disponível em: <
[http://africanarguments.org/2011/07/27/who-are-somalia%E2%80%99s-%E2%80%98al-
shabab%E2%80%99/](http://africanarguments.org/2011/07/27/who-are-somalia%E2%80%99s-%E2%80%98al-shabab%E2%80%99/) > Acesso em: 02 ago, 2016.

AUTORITÉ DU BASSIN DU NIGER. Disponível em: <
http://www.abn.ne/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=1&lang=en >
Acesso em: 15 mar, 2019.

BANCO MUNDIAL. Pirate Trails: Tracking the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa. Washington, 2013

BARNES, C; HASSAN, H. The rise and fall of Mogadishu's Islamic Courts. Journal of Eastern African Studies, vol 1, n°2, 151-160, 2007.

BEIRÃO, A, P. A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. Revista de Direito Internacional, V. 12, n° 1, p. 265-287, 2015

BELOFF, J, R. How piracy is affecting economic development in Puntland, Somália. Journal of Strategic Security 6, n° 1 , p. 47-54, 2013.

BIMCO. Disponível em: <<https://www.bimco.org/>> Acesso em: 01 mai, 2017.

BOBBIO, N.; MATTEUCCI, N.; PASQUINO, G. Dicionário de Política. 11° ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.

BOHM-AMOLLY, A. O Direito Internacional Marítimo e o Direito Nacional no combate à pirataria: Potencialidades e Limitações. Boletim IESM, Lisboa, ano VI, n° 10, p. 59-72, 2011.

BOUCHET,A,G; GUIZIOU, F. Piraterie: Perturbation de l'économie Maritime?. Institute Supérieur d'Economie Maritime ISEMAR, outubro 2010.

BURRAGE, C. AFR 110 Introdução à África Contemporânea. Disponível em: <
<https://sites.psu.edu/afr110/2014/10/08/colonization-of-somalia/> > Acesso em: 14 mai, 2016.

CALAS, B. Introduction à une géographie des conflits... en Afrique. Les Cahiers d'Outre-Mer, n° 255, p. 295-320, 2011.

CANINAS, O, P. Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n° 14, p. 101-122, 2009.

CARNIMEO, N; GUGLIELMO, M. Chi son oi pirati della Somalia. Limes Rivista italiana di geopolitica, 2009.

CASTRO, I. E. O problema da escala. In: CASTRO, Iná Elias de et al. (Orgs.). Geografia: conceitos e temas. 8º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 117-140, 1995.

CATTARUZZA, A. Zones grises », interstices durables de la carte politique ? Relecture critique d'un concept géopolitique. Bulletin de l'Association des Géographes Français, p. 104-120, 2012.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The world factbook: Somalia. Disponível em: < <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html> > Acesso em: 26 out, 2018.

CHARLEBOIS, J. Pirate Economics: the economic causes and consequences of contemporary maritime piracy in sub-saharan Africa. Dissertação, Dalhousie University, 2012.

CISSÉ- FALL, M. Exploitation du pétrole et rébellions dans le Delta du Niger. Les Cahiers d'Outre-Mer, n° 255, p. 443- 444, 2011.

CNUDM Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Decreto n° 1.530, 1995. Disponível em: < <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf> > Acesso: 3 de maio de 2014.

COMBINED MARITIME FORCES (CMF). Disponível em: < <https://combinedmaritimeforces.com/> > Acesso: 22 mar, 2017.

CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE. Gulf of Guinea: Recent Trends in Piracy and Armed Robbery, fev. 2019. Disponível em: < <https://fas.org/sgp/crs/row/IF11117.pdf> > Acesso em: 17 abr, 2019.

COX, K. Spaces of dependence, spaces of engagement and the politics of scale, or looking for local politics. Political Geography, vol. 17, n°. 1, p. 1-23, 1998.

CSO ALLIANCE. Disponível em: < <https://www.csoalliance.com/> > Acesso em: 01 mai, 2017.

Decreto-Lei n.º 44490. Convenção sobre o alto mar, aprovada na 1.ª Conferência de Direito do Mar, realizada em Genebra em 1958, e assinados em 28 de Outubro do mesmo ano. out. 1958. Disponível em: < http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/Conven_Alto_mar_1958.pdf > Acesso em: 12 jan. 2018.

DUNN, H. Oil Pirates of the Niger Delta. Canadian Forces, 2009. Disponível em: < <https://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/295/286/dunn.pdf> >

DUPAS, G. O poder dos atores e a nova lógica econômica global. Conferência Brasil e União Europeia, Rio de Janeiro, 2004.

EARTHWISE British Geological Survey. Somalia Hydrology. Disponível em: < http://earthwise.bgs.ac.uk/index.php?title=File:Somalia_Hydrology.png&filetimestamp=20150515105049& > Acesso em: 15 mar, 2019.

ECONOMIC COMMUNITY OF WEST AFRICAN STATES (ECOWAS). Code of conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and maritime activity in west and central Africa. Disponível em: < http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf > Acesso em: 17 set, 2017.

FERREIRA, P, M. Fragilidade do Estado em África. JANUS anuário de relações exteriores, 2010.

FIGUEIREDO, J, G. O colapso estatal somali e a ação de piratas no Chifre da África: Análise da situação somali à luz da teoria de Estados falidos como causa dos ataques piratas no Oceano Índico. Belo Horizonte: Centro Universitário de Belo Horizonte, 32 p. 2010.

FUKUYAMA, F. State- Building: Governance and world order in the 21st Century Ithaca. Nova York: Cornell University Press, 2004.

GLOBAL SECURITY. Mapa da Nigéria - Vegetação. Disponível em: < <https://www.globalsecurity.org/jhtml/jframe.html#https://www.globalsecurity.org/military/world/nigeria/images/map-1979-veg.jpg||Mapa%20da%20Nig%C3%A9ria%20-%20Vegeta%C3%A7%C3%A3o> > Acesso em: 18 ago, 2015.

GLOBAL SECURITY. Nigeria Map - Economic Activity. Disponível em: < <https://www.globalsecurity.org/jhtml/jframe.html#https://www.globalsecurity.org/military/world/nigeria/images/map-1979-econ.jpg||Nigeria%20Map%20-%20Economic%20Activity> > Acesso em: 15 mar, 2019.

GLOBAL SECURITY. Pirates. Disponível em: < <https://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm> > Acesso em: 20 jun, 2015.

GOMES, A. T. Do colapso à reconstrução: Estados Falidos, Operações Nation- Building e o caso do Afeganistão no pós- Guerra Fria. Dissertação, Universidade de São Paulo, 2008.

GOMES, L, F; CERVINI, R, 1997 apud BRAZ, G, T. Crime Organizado x Direitos Fundamentais. Brasília: Brasília Jurídica, p. 32-33, 1999.

GROSS, J, G. Towards a taxonomy of failed states in the New World Order: decaying Somalia, Liberia, Rwanda and Haiti. Third World Quarterly, Vol 17, n° 3, p. 455-471, 1996.

GROVE, E. Tradicional sea power thinking and modern piracy. Boletim ensino e investigação. Instituto de estudos superiores militares, Lisboa, ano VI, n° 10, 2011.

GUEDES, H, P,P. O regresso em força da pirataria marítima. Revista de Marinha, n° 979, 2009.

GUEDES, P. Pirataria Marítima: uma ameaça em escala global. Revista da Armada, Lisboa, p. 12- 14, 2008.

ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report, 2005.

ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report, 2009.

ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report, 2013.

ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report, 2015.

ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report, 2016.

ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report, 2017.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP. Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?. Disponível em: < <https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/gulf-guinea-regional-solution-piracy> > Acesso em: 25 abr, 2017

INTERTANKO. Disponível em: <<https://www.intertanko.com/>> Acesso em: 01 mai, 2017.

JIMOH, A. Maritime Piracy and Lethal Violence Offshore in Nigeria. IFRA-Nigeria working papers series, n° 51, 2015.

JIMOH, A. Maritime Piracy and Lethal Violence Offshore in Nigeria. IFRA-Nigeria working papers series, n° 51, 2015.

KAMAL-DEEN, A. The anatomy of Gulf of Guinea Piracy. Naval War College Review, vol. 68, n° 1, 2015.

KOWALSKY, M. Um tribunal híbrido para a pirataria na Somália: a construção de capacidade jurisdicional num Estado em colapso. Relações Internacionais, n° 31, 2011.

KUMAR, D. A competição no Oceano Índico à luz do emergente triângulo estratégico. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, n° 14, p. 123-153, 2009

LACOSTE, Y. A geografia: isso serve em primeiro lugar para fazer a guerra. 2° ed. Campinas: Papirus, p. 142-151, 1989 [1976].

LEMOES, L, M; RODRIGUES, J, N. Apolítica da escala e a ação política. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

LOGISTICS CLUSTER. Nigeria Waterways Assessment. Disponível em: <<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.5+Nigeria+Waterways+Assessment;jsessionid=D1B5B222AC0%2091772C76197CFFA8CD883>> Acesso em: 03 mar, 2019.

MAGALHÃES, M, P. A Pirataria Marítima na Era da Globalização: a dimensão económica no transporte marítimo. Boletim Ensino | Investigação, n.º 10, maio 2011.

MAKKI, S; MARCHAL, R; LARCHÉ, J; GRÜNEWALD, F; JUAN, B; VÉRON, J, B. La Corne de l’Afrique: une zone à géopolitique variable. Humanitaire, 22 de julho, 2009. Disponível em < <http://journals.openedition.org/humanitaire/388> >

MARCONI, M, A; LAKATOS, E, M. Fundamentos de metodologia científica. 5° ed. São Paulo: Atlas S.A, 2003.

MATHUIY, F, H. Pirataria e “novas ameaças”: Estratégias de cooperação para a prevenção e combate: o papel da Marinha do Brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2013.

MEDEIROS, I. Serão explicáveis os conflitos violentos em África?. Finisterra, ano XIV, nº 89, p. 181-204, 2010.

MENDES, F, R, F; RODRIGUES, A, C, R. Jurisdição Universal e sua Aplicabilidade no Tribunal Penal Internacional. XII Seminário Nacional Demandas Sociais e Políticas Públicas na Sociedade Contemporânea. II mostra nacional de trabalhos científicos, 2016

MENDOÇA, M, G. Os impasses no processo de construção dos modernos Estados Africanos. Revista de economia e relações internacionais, nº 4, 2004.

MONIÉ, F; AMORIM, V; GAYER, G. A inserção da África Subsaariana no "sistema mundo": permanências e rupturas. In: MONIÉ, Frédéric et al. (Orgs.) Diversidade, espaço e relações étnico-raciais: o negro na geografia no Brasil. Belo Horizonte: Autentica Editora, p. 175-198, 2007.

MONIÉ, F; AMORIM, V; GAYER, G. A inserção da África Subsaariana no "sistema mundo": permanências e rupturas. In: MONIÉ, Frédéric et al. (Orgs.) Diversidade, espaço e relações étnico-raciais: o negro na geografia no Brasil. Belo Horizonte: Autentica Editora, p. 175-198, 2007.

MONTCLOS, M, A, P. A pirataria marítima na Nigéria um fenómeno antigo em vias de modernização. Relações Internacionais, p. 75-84, 2011.

NAÍM, M. Ilícito: o ataque da pirataria, da lavagem de dinheiro e do tráfico à economia global. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda., 2006.

NATO PARLIAMENTARY ASSEMBLY. The challenge of piracy: international response and NATO's role. Disponível em: <
https://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/natopa/docs/raporlar_2012/sa3.pdf > Acesso em: 10 set, 2018.

NEETHLING, T. Piracy around Africa's west and east coasts: a comparative political perspective. Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, vol. 38, nº 2, 2010.

OKOLIE-OSEMENE, J. Oil companies and lethal violence in Nigeria: Patterns, mapping and evolution (2006 - 2014), IFRA- Nigeria working papers series, nº 44, 2015.

OMOTOLA, S. The Next Gulf? Oil Politics, Environmental Apocalypse and Rising Tension in the Niger Delta. The African Centre for the Constructive Resolution of Disputes (ACCORD). Occasional Paper Series: Volume 1, nº 3, 2006.

OSINOWO, A, A. O combate à pirataria no Golfo da Guiné. Resumo de segurança em África, n° 30, 2015.

OTAN. Operation Ocean Shield. Disponível em: < <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield.aspx> > Acesso em: 15 abr, 2017

PENNA FILHO, P. Guerra e fome na Somália. Meridiano 47, vol. 12, n° 128, p. 42- 49, 2011.

POR DENTRO DA AFRICA. Projeto na Bacia do Níger melhora a gestão de recursos hídricos na região. Disponível em: < <http://www.pordentrodaafrica.com/negocios/projeto-na-bacia-do-niger-melhora-a-gestao-de-recursos-hidricos-na-regiao> > Acesso em: 03 fev, 2018.

PREISS, J, L,S. Conflitos na Somália na década de 1990: a tentativa da comunidade internacional de restaurar a esperança no Chifre da África . Monografia, 2005.

PRINSLOO, C. African pirates in the 21st century: a comparative analysis of maritime piracy in Somalia and Nigeria. Dissertação, Stellenbosch University, 2012.

RAMOS, N, M, C, G, D. Ameaças ao transporte marítimo: a pirataria: estudo do Caso Somali. Dissertação, Universidade Autónoma de Lisboa, 2012.

Resolução A. 1025 (26) anexo do *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*.

RODRIGUES, A, R. Pirataria marítima e as suas implicações multidimensionais. Boletim ensino e investigação. Instituto de estudos superiores militares, ano VI, n° 10, 2011.

ROTBURG, R, I (Org). When States Fail: Causes and Consequences. Gaillard: Princeton University Press, 2004.

ROWAN UNIVERSITY. Disponível em: < <http://users.rowan.edu/~mcinneshin/5394/wk05/niger%20watershed.gif> > Acesso em: 03 mar, 2019.

SAMPSON, B. COMBINED MARITIME FORCES: UPDATE. Disponível em: < <https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/mievom-notes-pdf/indian-ocean/2017/may/cmf-presentation.pdf> > Acesso em: 01 mai, 2017.

SANTOS, E, O; SILVA, F, A, C. Revisando o conceito de escala na geografia. Bol. geogr., Maringá, v. 32, n. 3, p. 16-27, set.-dez., 2014

SANTOS, M. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, M. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos; tradução Myrna T. Rego Viana. 2° ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SENTINEL VISION. Labyrinthine mangroves forests on Nigerian East coast. Disponível em: < <https://www.sentinelvision.eu/gallery/html/f7ad9784e3d749579af4f9af2346dfec> > Acesso em: 13 mar 2019.

SILVEIRA, M, L. Uma situação geográfica: do método à metodologia. Revista Território, Rio de Janeiro, ano IV, n° 6, 1999.

SMITH, N. Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem-teto e a produção de escala geográfica. In: ARANTES, A. (org.) O espaço da diferença. Campinas: Papirus, p. 132-159, 2000.

SOUZA, M, L. Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial. 1° ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p 250, 2013.

STOPFORD, M. Maritime economics. London: Routledge, 1997.

U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION (EIA). Disponível em: < <https://www.eia.gov/> > Acesso em: 20 abr, 2019.

UNITAR/UNOSAT Global Report on Maritime Piracy: a geospatial analysis, 2014.

UNIVERSITY OF TEXAS LIBRARIES. Somalia maps. Perry- Castañeda Library map collection. Disponível em: < <https://legacy.lib.utexas.edu/maps/somalia.html> > Acesso em: 20 dez, 2018.

UNIVERSITY OF TEXAS LIBRARIES. Somalia maps. Perry- Castañeda Library map collection. Disponível em: < https://legacy.lib.utexas.edu/maps/africa/somalia_ag92.jpg> Acesso em: 20 dez, 2018.

UNODC. Maritime piracy in the Gulf of Guinea, 2013. Disponível em: < https://www.unodc.org/documents/toc/Reports/TOCTAWestAfrica/West_Africa_TOC_PIRACY.pdf >

VICENTE, P, N. Somália: contributos para uma reflexão à luz dos novos meios. Revista Académica de la Federación Latinoamericana de Facultades de Comunicación Social: Diálogos de la Comunicación, n° 78, 2009.

VILLA, R, D. Segurança internacional: novos atores e ampliação da agenda. Revista Lua Nova, n° 34, 1994.

VIRCOULON, T; TOURNIER, V. Sécurité dan le golfe de Guinée: un combat régional. Politique Étrangère, p.161-174, 2015.

WULO, I.B.; MOHAMMED, Y.; DJAURO, Y.; MOHAMMED, D.D; USMAN, U.A; SADIQ, H. M.; KODOMI, M.; GAZALI, A.K.; KAMALE, H. I.; IBRAHIM, Y. Comparative Analysis Of Oil Company's Corporate Social Responsibility Operating in Different Environments

(Nigeria and USA). IOSR Journal of Environmental Science, Toxicology and Food Technology, V.11, Edição 6, Ver. III, p. 34-41, 2017.

ZAOUAQ, K. Bab El- Mandeb Strait: a threatened strategic passage. Morocco World News. Disponível em: < <https://www.moroccoworldnews.com/2018/08/252041/bab-el-mandeb-strait-strategic-passage/> > Acesso em: 20 set, 2018.

ANEXO

Relatório de 2005

Tabela: Quantitativo de ataques no Chifre da África

Chifre da África	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Somália	14	4	5	9	14	9	8	6	3	2	35
Eritreia										1	
Dijibuti											
Mar Vermelho/ Golfo de Adén						13	11	11	18	8	10
Total	14	4	5	9	14	22	19	17	21	11	45

Fonte: IMB, 2005

Tabela: Quantitativo de ataques no Golfo da Guiné

Golfo da Guiné	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Nigéria	1	4	9	3	12	9	19	14	39	28	16
Togo						1		1	1		
Benin									1		
Gana	1	2	2	4	2	2	5	5	3	5	3
Costa do Marfim		4	4	1	5	5	9	5	2	4	3
Camarões			3	5	3	2	7	5	2	4	2
Guiné Equatorial						1					
Gabão	1			2	3	2	3	7			
Total	3	10	18	15	25	22	43	37	48	41	24

Fonte: IMB, 2005

Relatório 2009

Tabela: Quantitativo de ataques no Chifre da África

Chifre da África	2005	2006	2007	2008	2009
Somália	35	10	31	19	80
Eritreia			1		
Dijibuti					
Mar Vermelho					15
Golfo de Adén	10	10	13	92	116
Mar Arábico	2	2	4		1
Oceano Índico	1				1
Omã			3		4
Total	48	22	52	111	217

Fonte: IMB, 2009

Tabela: Quantitativo de ataques no Golfo da Guiné

Chifre da África	2005	2006	2007	2008	2009
Nigéria	16	12	42	40	28
Togo		1		1	2
Benin					1
Gana	3	3	1	7	3
Costa do Marfim	3	1		3	2
Camarões	2	1		2	3
Guiné Equatorial				1	
Gabão					
Total	24	18	43	54	39

Fonte: IMB, 2009

Relatório 2013

Tabela: Quantitativo de ataques no Chifre da África

Chifre da África	2009	2010	2011	2012	2013
Somália	80	139	160	49	7
Eritreia					
Dijibuti					
Mar Vermelho	15	25	39	13	2
Golfo de Adén	117	53	37	13	6
Mar Árábico	1	2			
Oceano Índico	1				
Omã	4		1		
Total	218	219	237	75	15

Fonte: IMB, 2013

Tabela: Quantitativo de ataques no Golfo da Guiné

Chifre da África	2009	2010	2011	2012	2013
Nigéria	29	19	10	27	31
Togo	2		6	15	7
Benin	1		20	2	0
Gana	3		2	2	1
Costa do Marfim	2	4	1	5	4
Camarões	3	5		1	0
Guiné Equatorial					0
Gabão					2
Total	40	28	39	52	45

Fonte: IMB, 2013

Relatório 2015

Tabela: Quantitativo de ataques no Chifre da África

Chifre da África	2011	2012	2013	2014	2015
Somália	160	49	7	3	
Eritreia					
Dijibuti					
Mar Vermelho	39	13	2	4	
Golfo de Adén	37	13	6	4	
Mar Árábico					
Oceano Índico					
Omã	1				
Total	237	75	15	11	0

Fonte: IMB, 2015

Tabela: Quantitativo de ataques no Golfo da Guiné

Chifre da África	2011	2012	2013	2014	2015
Nigéria	10	27	31	18	14
Togo	6	15	7	2	
Benin	20	2			
Gana	2	2	1	4	2
Costa do Marfim	1	5	4	3	1
Camarões		1		1	1
Guiné Equatorial					
Gabão			2	1	
Total	39	52	45	29	18

Fonte: IMB, 2015

Relatório 2016

Tabela: Quantitativo de ataques no Chifre da África

Chifre da África	2012	2013	2014	2015	2016
Somália	49	7	3		1
Eritreia					
Dijibuti					
Mar Vermelho	13	2	4		
Golfo de Adén	13	6	4		1
Mar Árábico					
Oceano Índico					
Total	75	15	11	0	2

Fonte: IMB, 2016

Tabela: Quantitativo de ataques no Golfo da Guiné

Chifre da África	2012	2013	2014	2015	2016
Nigéria	27	31	18	14	36
Togo	15	7	2		1
Benin	2				1
Gana	2	1	4	2	3
Costa do Marfim	5	4	3	1	1
Camarões	1		1	1	
Guiné Equatorial					
Gabão		2	1		
Total	52	45	29	18	42

Fonte: IMB, 2016

Relatório 2017

Tabela: Quantitativo de ataques no Chifre da África

Chifre da África	2013	2014	2015	2016	2017
Somália	7	3		1	5
Eritreia					
Dijibuti					
Mar Vermelho	2	4			1
Golfo de Adén	6	4		1	3
Mar Árábico					
Oceano Índico					
Total	15	11	0	2	9

Fonte: IMB, 2017

Tabela: Quantitativo de ataques no Golfo da Guiné

Chifre da África	2013	2014	2015	2016	2017
Nigéria	31	18	14	36	33
Togo	7	2		1	
Benin				1	
Gana	1	4	2	3	1
Costa do Marfim	4	3	1	1	1
Camarões		1	1		
Guiné Equatorial					
Gabão	2	1			
Total	45	29	18	42	35

Fonte: IMB, 2017