

OBANGAME EXPRESS — UMA “PONTE ESTRATÉGICA” PARA O GOLFO DA GUINÉ

Moreno de Queiroz Figueiredo¹
Marcos Valle Machado Silva²

RESUMO

A insegurança marítima no Golfo da Guiné é um problema que afeta o comércio internacional naquela região. Diversas iniciativas estão sendo implementadas para mitigar o problema, dentre elas a operação *Obangame Express*, conduzida pelos Estados Unidos da América (EUA). O Brasil tem participado desde a segunda edição dessa iniciativa, em 2012. Porém, em 2017, foi convidado pelos EUA a assumir o controle de todo o exercício em uma das cinco zonas que dividem o Golfo da Guiné. A questão central a ser analisada neste artigo é de que maneira a participação na *Obangame Express* contribui para uma maior inserção do Brasil em seu entorno estratégico. O objetivo principal é apresentar a relevância desse convite para o Brasil, entendido como uma oportunidade estratégica de exercer maior influência naquele Golfo. Foram acessadas, também, fontes primárias ostensivas oficiais da operação *Obangame Express* nas edições de 2016, 2017 e 2018, bem como relatórios atualizados em abril de 2021 sobre os incidentes ocorridos na região. Entende-se que é uma rara oportunidade para incremento da influência no entorno estratégico, aproveitando os ganhos políticos de participar de uma operação de grande vulto, com baixo aporte de recursos.

Palavras-chave: *Obangame*; Golfo da Guiné; entorno estratégico.

¹ Centro di Alti Studi della Difesa (Itália), Roma — Itália. E-mail: morenoqfigueiredo@gmail.com — ORCID <http://orcid.org/0000-0002-7125-6498>.

² Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN), Rio de Janeiro — RJ, Brasil. E-mail: valle@marinha.mil.br — ORCID <http://orcid.org/0000-0003-0367-8899>.

INTRODUÇÃO

Desde a primeira década do século XXI, o Brasil expressa seus interesses estratégicos, na área de defesa, em dois documentos: a Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END). Esses documentos, em suas diversas edições, apontam a parte do continente africano como uma área de interesse estratégico inserida no chamado “entorno estratégico brasileiro”, que “inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica” (BRASIL, 2020a, p. 11).

No entanto, desde a década de 1960, as relações do Brasil com os países africanos, incluindo os Estados limítrofes que constituem a região do Golfo da Guiné tem alternado momentos de aproximação e recuo, tanto por constrangimentos ideológicos quanto por conjunturas econômicas.

Em 2021, os sete principais parceiros comerciais do Brasil na África respondiam por cerca de 80% do montante comercializado entre o Brasil e os países do continente africano. Dentre esses principais parceiros comerciais, dois estão na região do Golfo da Guiné: Nigéria e Angola. O comércio com esses dois países corresponde a aproximadamente 16% das trocas comerciais entre o Brasil e a África. Porém, em termos relativos ao montante do comércio exterior brasileiro, as relações com a Nigéria e Angola correspondiam, em 2021, a cerca de 0,52% do total do comércio exterior brasileiro (ver BRASIL, *Comex Vis: Africa*). Mas, o ponto inicial a ser destacado é que os interesses estratégicos do Brasil na África, em particular no Golfo da Guiné estão centrados nas relações comerciais. O denominador comum entre as políticas para a África dos quatro últimos governos brasileiros foi a busca de relações comerciais que gerassem preferencialmente superávit na balança comercial (SILVA, 2020, p. 121).

Um possível entrave para o crescimento dessas relações comerciais entre o Brasil e os países africanos, notadamente aqueles situados no Golfo da Guiné, consiste na insegurança marítima decorrente da pirataria e o roubo armado no mar. Conforme será evidenciado ao longo deste artigo, entre 2016 e 2020, mais de 90% dos incidentes de roubo armado no mar registrados no Golfo da Guiné ocorreram ao largo da costa da Nigéria. Nesse contexto, a insegurança marítima no Golfo da Guiné, com a recorrente prática de diversos crimes contra os navios e cargas, é um problema que afeta o comércio internacional naquela região. O Brasil tem participado de diversas iniciativas marítimas internacionais de forma a

contribuir para mitigar o problema. Dentre essas iniciativas, a de maior vulto é a operação *Obangame Express* (OE). Portanto cabe questionar: como a participação brasileira, nessa operação militar multinacional, pode contribuir para a projeção nacional na porção africana do seu entorno estratégico? Buscando responder a esse problema de pesquisa, o artigo tem como foco apresentar a relevância da participação na operação OE, no contexto do entorno estratégico brasileiro. Inicialmente, propõe-se a usar a metáfora da ponte para ilustrar que tal participação facilitaria a projeção nacional no continente africano.

Para a consecução do objetivo proposto, o texto está estruturado em três seções. A primeira delas contextualiza o entorno estratégico e pontua os passos geopolíticos que foram necessários para sua construção. Espera-se que, após essa seção, o leitor compreenda os limites daquela região do Atlântico Sul, bem como as razões que levaram o Brasil a delimitá-la.

Na segunda seção são apresentados os resultados de um relatório de tendências de risco marítimo do Golfo da Guiné. Tal documento primário foi gerado por meio do sistema *SeaVision* e apresenta todos os registros de incidentes marítimos reportados pelas Marinhas dos Estados limítrofes daquele golfo, desde 2016 até abril de 2021. Pretende-se contextualizar os atuais números que permeiam o desafio marítimo da região, de forma a atualizar o leitor, destacando os Estados que têm apresentado tendências de melhora e os que têm degradado sua atuação marítima.

Na sequência, a terceira seção estruturante apresenta a operação *Obangame Express*, inicialmente contextualizando sua origem histórica e os demais programas e projetos estadunidenses na costa oeste africana. Pretende-se denotar o vulto da operação, mencionando os números envolvidos, sejam de participantes, sejam de recursos aplicados, sejam de investimentos na infraestrutura de suporte para o incremento da consciência situacional marítima (CSM) naquele golfo.

Por fim, nas Considerações Finais, busca-se evidenciar a OE como uma “ponte estratégica” com potencial de amplificar a influência do Brasil na costa oeste africana. Mas para entender os motivos que levaram o Brasil a se projetar no continente africano é, inicialmente, necessário apresentar o conceito de entorno estratégico.

O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO

Conforme consta na Política Nacional de Defesa (PND), encaminhada ao congresso nacional em 22 de julho de 2020 (BRASIL, 2020a), o Atlântico Sul é uma área de interesse geoestratégico para o Brasil. No mesmo documento é apresentado o conceito de entorno estratégico brasileiro que, conforme apontado na Introdução deste artigo, compreende “a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica” (BRASIL, 2020a, p. 11).

Essa versão da PND, ainda não aprovada pelo Congresso, segue a tendência das últimas três versões (2012, 2008 e 2005) que incluem os limites do Atlântico Sul como parte do entorno estratégico brasileiro. Mas esse nem sempre foi o entendimento dos geopolíticos e estrategistas brasileiros. A seguir, tem-se uma revisão teórica de como o olhar geopolítico foi sendo transferido de um enfoque puramente continental para uma visão que sobrevoou o oceano e hoje preocupa-se em influenciar Estados amigos na África. Antes, porém, cabe uma observação basilar em relação ao conceito de geopolítica. A palavra geopolítica não é uma simples contração de geografia política. O General Carlos de Meira Mattos, um dos maiores estudiosos brasileiros desse tema, aponta as diferenças entre a Geopolítica e a Geografia Política. Para Meira Mattos, a Geografia Política diz respeito à relação política-geografia. Já a Geopolítica “é um ramo da Ciência Política que se formou pela interação dinâmica de três ramos de conhecimento: a Geografia (espaço físico), a Política (aplicação do poder à arte de governar) e a História (experiência humana)”. (MATTOS, 2002, p. 29).

Feita essa consideração basilar acerca do conceito de geopolítica, cabe retornar ao processo que levou o pensamento geopolítico brasileiro de uma perspectiva continental para uma visão muito mais ampla expressa no atual conceito de entorno estratégico brasileiro.

Muito dessa visão estratégica, que enxerga além do horizonte visto da areia da praia, se deve à Therezinha de Castro (1930-2000) e sua contribuição para a projeção brasileira no continente antártico e no próprio Atlântico Sul. Porém, antes que se chegasse a essa visão do mar, foi preciso que os estudos geopolíticos brasileiros percorressem um caminho no interior, garantindo as fronteiras, integrando o território e desenvolvendo o Estado.

Como nos apresentou o estudioso de geopolítica Meira Mattos (2002), os primeiros trabalhos geopolíticos no Brasil concentraram seus esforços no continente. Tal postura era algo esperado, uma vez que a região

ainda carecia de estabilização e especialmente integração. Podem-se citar, já na década de 1930, os estudos de Mario Travassos (1891-1973) e sua busca por uma maior fluidez no escoamento de produtos com diversas propostas de modais de transportes interconectados.

Travassos via no coração do continente, na região da Bolívia, uma importância similar ao *Heartland*³ proposto por Mackinder para a Eurásia. Segundo Travassos, como a região boliviana possuía conexões para os Andes, para a Floresta Amazônica e para os rios do Sudeste, era o ponto central geopolítico da região. Travassos aplicava o método sistematizado por Everaldo Backheuser (1879-1951) na década de 1920, que pode ser considerado o precursor da geopolítica no Brasil (MATTOS, 2002).

A maior contribuição de Backheuser, ainda segundo Mattos (2002), foi a relevância dada às fronteiras, sendo fundamental para a criação de territórios federais nos confins do Brasil, como, dentre outros exemplos, os de Amapá, Roraima, e Foz do Iguaçu. A proposta era povoar e ocupar os territórios para fortalecer a presença nacional nos limites do Brasil.

Após a garantia das fronteiras, a linha de pensamento de integração volta à tona. Como o Brasil possuía dimensões continentais, e sua população concentrava-se no litoral, via-se na integração regional uma forma de consolidar o território. Nesse sentido, Lysias Rodrigues (1896-1957) ressalta a importância da aviação no desenvolvimento das terras despovoadas e distantes do interior. Essa obra foi lançada em 1947 e, mesmo após quase 30 anos de estudos geopolíticos, não havia uma menção sequer ao Oceano Atlântico (MATTOS, 2002).

O conceito de frente marítima, proposto por Golbery do Couto e Silva (1911-1987), vem quebrar esse silêncio sobre a importância do mar na geopolítica. Apesar de lançar luz ao Atlântico e à relevância daquela fronteira marítima, Golbery admite que o Brasil ocupa uma posição um tanto marginal nos oceanos mundiais e que, para ele, o Atlântico Sul não passaria de um “golfão ainda excêntrico” (MATTOS, 2002). Com essa visão de pouca relevância oceânica, Golbery restringe o conceito de frente marítima ao litoral e concentra seus esforços em delimitar as cinco regiões geopolíticas no território brasileiro, seguindo a linha dos predecessores que focavam na integração e desenvolvimento continental.

Na década de 1970, surgem os primeiros trabalhos de Therezinha

³ Halford Mackinder (1861-1947) propôs, em 1904, o conceito de *Heartland*, que seria o pivô da política mundial. Para Mackinder, a posição ocupada pela Rússia seria ideal para o desenvolvimento de uma potência econômica e militar terrestre (MATTOS, 2002).

de Castro e os olhos geopolíticos brasileiros avançam sobre as águas do Atlântico Sul. Tendo como tema central a proposta de que o Brasil deveria se projetar no continente antártico, Therezinha de Castro insere, assim, o Atlântico Sul no debate geopolítico nacional (CASTRO,1997).

Nesse momento, aparecem de forma inédita os primeiros esboços do que seria o conceito de entorno estratégico brasileiro. Pela primeira vez, o objeto estudado, num contexto geopolítico, ia além do continente, além da frente marítima de Golbery, penetrando mar adentro. Como Mattos (2002) sintetizou, Therezinha de Castro destacou a importância estratégica de ocupar a Antártica, integrar o Cone Sul, se fazer presente na Bacia do Caribe e enfrentar os problemas amazônicos.

Após publicar diversos livros e artigos, além de atuar como conferencista e professora titular em algumas academias militares, Therezinha despertou o interesse acadêmico e político pelo entorno marítimo brasileiro. Esse olhar mais persistente para o oceano fomentou algumas iniciativas na região, destacando-se em especial a que tem potencial de aglutinar todo o Atlântico Sul.

Na década de 1980, resultante do crescente enfoque dado ao oceano, tem-se a iniciativa brasileira da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). Segundo Fonseca (1993), a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (AGNU), em 1987, aprovou a criação da ZOPACAS, suscitando uma identidade regional ainda não explorada. Fonseca apresenta a reflexão de que os oceanos e mares aproximam os povos, enquanto florestas e cadeias montanhosas afastam e distanciam. O Atlântico Sul poderia servir, então, como fator de aproximação entre os Estados por ele banhados.

Finalizando, Fonseca destaca que a distância entre Natal e Guiné-Bissau é de 3.500 quilômetros, enquanto a distância entre Natal e Rio Branco, no Acre, é de 4.400 quilômetros. A preocupação com as distâncias relativas e a necessidade de garantir uma região de paz foram o argumento utilizado para a construção da ZOPACAS, que nasce num contexto de Guerra Fria (1947-1991).

Mencionar esse contexto de Guerra-Fria também é fundamental para entender por que o único voto contrário à criação da ZOPACAS na AGNU foi dos Estados Unidos da América (EUA). Havia, naquele momento, uma preocupação estadunidense de que a zona pudesse limitar a capacidade de atuação daquele Estado na região (MYAMOTO, 1987).

O distanciamento dos EUA também se insere numa conjuntura de independência na política externa brasileira. Como pontuou Cervo (2011), ainda na década de 1970, o Brasil buscou estreitar os laços diplomáticos e econômicos com recém-criados Estados africanos independentes. Dessa forma, os esforços de exercer influência na região, atravessando o Atlântico começam a se fazer mais presentes com a celebração de diversos acordos de cooperação técnico-científicos, além de fechar negócios na esfera comercial. Cervo (2011) destaca que, ao ser o primeiro Estado a reconhecer a independência de Angola, o Brasil dá claro recado ao mundo que havia reorientado sua política externa para a África.

Apesar de o momento de inserção brasileira na África ter coincidido com o contexto de disputa hegemônica bipolar, cabe destacar que a visão estratégica sobre o Atlântico Sul foi incorporada como uma visão de Estado, e não uma visão de governo. Assim, a preocupação ideológica dos EUA, ao votar contrariamente à ZOPACAS, não foi percebida pelos demais Estados membros dessa Zona de Cooperação.

Observa-se tal comportamento no caso brasileiro, conforme Edwards (2021) reforça, uma vez que o governo Bolsonaro vem dando a mesma relevância ao projeto que os governos antecessores, mesmo sendo de ideologias opostas. Apesar dessa continuidade, pode-se perceber uma redução na aproximação bilateral entre o Brasil e os Estados africanos, especialmente os da costa oeste. Resta observar como esta postura vai impactar na atuação da ZOPACAS e se, futuramente, não será o caso de uma reaproximação.

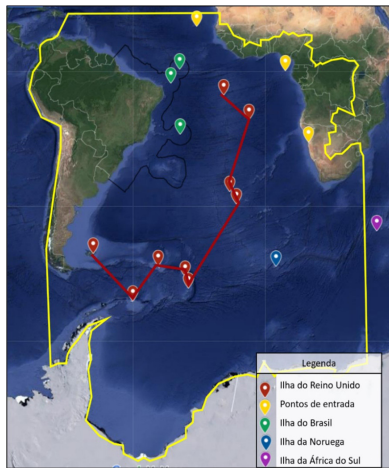
Pode-se inferir que ao avançar os estudos mar adentro, a percepção da sociedade brasileira sobre a importância do Atlântico Sul aumentou e, com ela, as iniciativas políticas para a região. Faz-se mister citar ainda, como último vetor de propagação da importância oceânica para o Brasil, o conceito de Oceanopolítica, introduzido pelo Almirante Ilques Barbosa Júnior, em 2009.

Nessa proposta, há a clara intenção de distinguir a Geopolítica da Oceanopolítica. Se a primeira nasce no hemisfério Norte, continental, num contexto de disputas terrestres na Eurásia, a segunda surge no hemisfério Sul, oceânico, num contexto de cooperação e interdependência. Barbosa Júnior (2009) cita algumas diferenças entre os oceanos e os continentes, sem pretensão de esgotá-las, tais como: os ordenamentos jurídicos próprios, na influência meteorológica e nos limites fronteiriços definidos apenas pelas interações de poder.

Em decorrência de tantas diferenças, Barbosa Júnior (2009) propõe que a forma de analisar a relação política das sociedades, banhadas por um mesmo oceano, não deve ser a mesma do continente. Para o autor, é a partir dos conceitos da Oceanopolítica, e não da Geopolítica que se deve entender a importância dos espaços oceânicos.

Coadunando com a relevância dos espaços oceânicos, e de forma a pôr em prática o proposto na teoria de Alfred T. Mahan⁴, sobre o poder marítimo, a Marinha do Brasil tem atuado em ilhas oceânicas e na costa da África com projetos de cunho diplomático. Destacam-se a Missão de Assessoria Naval em Cabo Verde e os Grupos de Assessoramento Técnico (GAT) na Namíbia e em São Tomé e Príncipe. Tais iniciativas, apontadas com cones amarelos na Figura 1, se mostram ainda mais importantes quando se analisa o Atlântico Sul e as ilhas oceânicas, destacadas em vermelho escuro.

FIGURA 1 — Entorno Estratégico Brasileiro.



A linha amarela delimita o entorno estratégico, a linha preta delimita as águas sob jurisdição brasileira e a linha vermelha sinaliza as cadeias de ilhas britânicas do Atlântico Sul. Os “pontos de entrada” em amarelo são os locais com missões navais (Cabo Verde, São Tomé e Príncipe e Namíbia, no sentido Norte para Sul).

Fonte: Elaborado pelos autores.

⁴ Alfred Thayer Mahan (1840-1914), também conhecido como o evangelista do Poder Marítimo, ao publicar a obra *The Influence of Seapower upon History, 1660-1783*, defendia que era necessário possuir pontos de apoio em locais estratégicos de forma a permitir a atuação da Marinha em regiões distantes das suas bases. (MAHAN, 1890).

Os pontos em amarelo (Figura 1) foram denominados como “pontos de entrada”, pois são as iniciativas que permitem maior influência naval no continente. São por meio dessas iniciativas que será possível estreitar os laços de camaradagem entre as Marinhas, contribuir para o treinamento militar africano e reforçar a presença do poder naval brasileiro naquele continente.

A abordagem oceânica deve passar por compreender que, atualmente, além de a maioria dos produtos circularem por meio dos oceanos, a maioria das informações também o faz. Como expôs Clark (2016), a rede de cabos submarinos é responsável por quase a totalidade do tráfego de voz e dados, incluindo as transmissões militares e financeiras.

Nesse sentido, iniciativas como a ZOPACAS, que buscam garantir o espaço oceânico como um espaço pacífico, se justificam ainda mais. Além disso, apesar de ser possível afirmar que a proposta de pacificação da região foi exitosa, tal iniciativa não tem sido suficiente para impedir que agentes perturbadores coloquem em risco o fluxo de mercadorias na costa africana, por exemplo.

A ocorrência de ataques piratas e demais crimes no ambiente marítimo vem chamando a atenção da comunidade internacional para o Golfo da Guiné. A manutenção da boa ordem no mar é fundamental para que a fluidez de mercadorias e dados seja garantida. Por isso, diversas iniciativas internacionais vêm sendo implementadas na região, especialmente por EUA e França e, em menor grau, por Brasil, Portugal, Espanha e Itália.

Pretende-se apresentar, contudo, uma nova “ponte” para a África, que foi descortinada para o Brasil em 2012 e incrementada em 2017, como será exposto na seção 4. Mas antes disso, é necessário compreender a região em estudo. É preciso detalhar os aspectos do Golfo da Guiné e contextualizar, com dados atuais, a real situação daquele golfo.

O GOLFO DA GUINÉ

O formato geográfico de um golfo traz consigo algumas peculiaridades. A mais notável, para a segurança marítima, diz respeito às divisões das águas jurisdicionais de cada Estado (Figura 2). Por serem muito próximas, facilitam a evasão de criminosos de uma zona para outra, o que reforça a necessidade de coordenação para uma ação mais efetiva no mar. Para tal, inexoravelmente, é preciso ter a capacidade de conhecer o

que ocorre na área marítima e, assim, incrementar a CSM.

FIGURA 2 — Zonas econômicas exclusivas no Golfo da Guiné.



Fonte: SEAVISION⁵, 2021.

Apesar de compreender que as causas da pirataria e da violência nas águas africanas possam ter suas origens em questões socioeconômicas em terra, este artigo vai se restringir à análise das iniciativas dos EUA para mitigar seus efeitos marítimos. Mas, para tal, é preciso antes conhecer o documento político de governança marítima em vigor naquela região.

A PROPOSTA DO CÓDIGO DE CONDUTA DE YAOUNDÉ

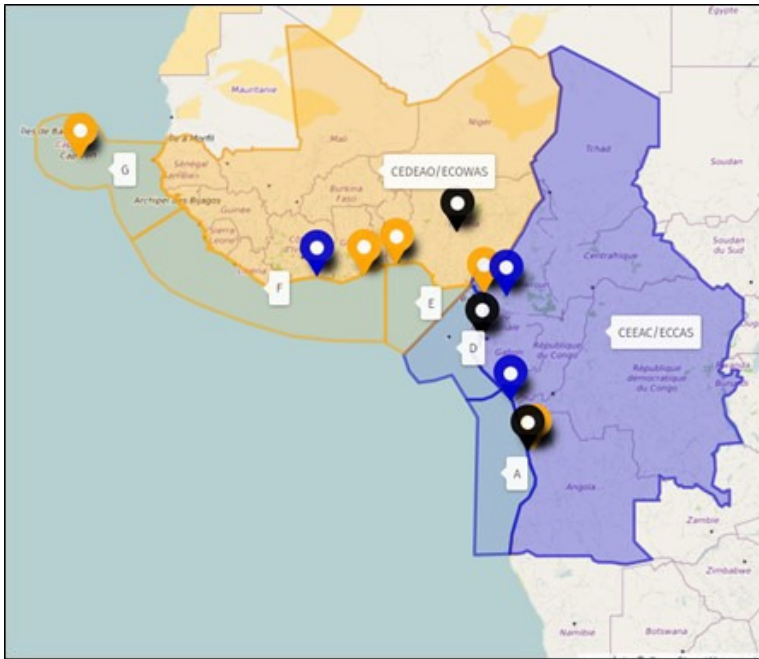
Buscando uma coordenação de recursos e esforços, os países daquele golfo firmaram, em 2013, o Código de Conduta de Yaoundé. Esse documento dividiu a região em zonas de responsabilidade (Figura 3), apresentando uma arquitetura de Comando e Controle (C2) para otimizar a resposta marítima. Nessa divisão, cada um dos 19 países do golfo passa a ter um Centro de Operações Marítima (MOC)⁶. Esses MOC's se agruparam em cinco zonas, tendo cada zona um Centro de Coordenação Marítima Multinacional, que acompanha e coordena as ações de vigilância e interceptação de forma a otimizar os meios e recursos dos países

⁵ Cabe destacar que o *SeaVision* é um sistema desenvolvido pelo Departamento de Transportes do Governo dos Estados Unidos da América e seu acesso se dá por meio de login e senha (Nota dos autores).

⁶ MOC, do inglês *Maritime Operational Center* (Nota dos autores).

componentes (NWANGWU, 2015).

FIGURA 3 — Divisão de zonas do Código de Conduta de Yaoundé.



Fonte: UMap. *Architecture de Yaoundé*.

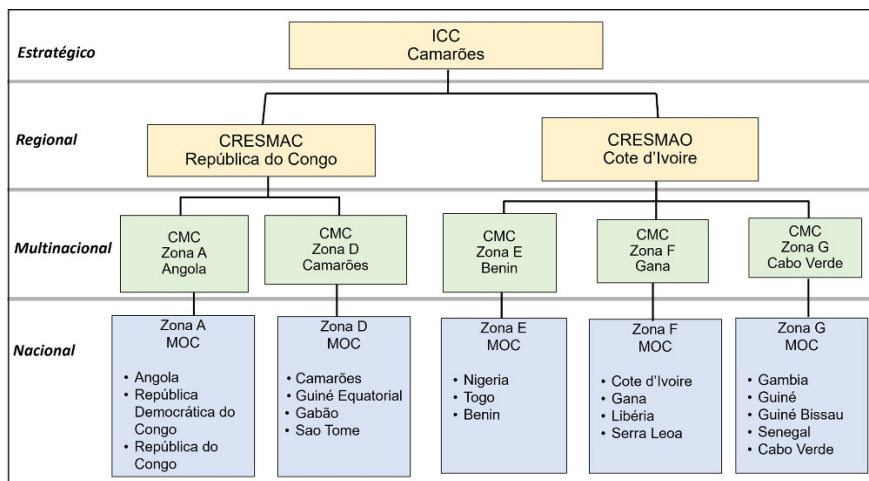
No nível regional, as zonas se agrupam em duas grandes regiões, que espelham as duas regiões econômicas já previamente existentes do centro e do oeste africano⁷. O Centro Regional de Segurança Marítima da África Central (CRESMAC⁸) coordena as ações dos Estados das zonas A e D. E o Centro Regional de Segurança Marítima da África Ocidental (CRESMO⁹) coordena os Estados das zonas E, F e G. Ambas as regiões reportam para o Centro de Coordenação Inter-regional (ICC, da sigla em inglês) que concentra todos os dados do Golfo da Guiné.

⁷ A Comunidade Econômica dos Estados da África Central e a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (Nota dos autores).

⁸ CRESMAC é um acrônimo do francês: *Centre Régionale de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale* (Nota dos autores).

⁹ CRESMO é um acrônimo do francês: *Centre Régionale de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest* (Nota dos autores).

FIGURA 4 – Arquitetura de Segurança Marítima no Golfo da Guiné proposta pelo Código de Conduta de Yaoundé.



Fonte: Adaptado pelos autores com base nos dados do INTERREGIONAL COORDINATION CENTRE (ICC), Yaounde Architecture, 2021.

EVOLUÇÃO DA INSEGURANÇA NO GOLFO DA GUINÉ DE 2016 A 2021.

Conforme será exposto na próxima seção, uma das ferramentas estadunidenses para o incremento da CSM na região é o livre acesso à plataforma *SeaVision*¹⁰, concedido para os operadores dos MOC africanos. Como todos os dados de eventos marítimos passaram a ser trafegados e coordenados por meio desse sistema, tornou-se possível gerar relatórios de tendências de risco marítimo.

Risco marítimo, para efeitos deste artigo, caracteriza-se pela efetiva ocorrência, ou tentativa, de sequestro de tripulantes, de ações de insurgentes, de furto, de roubo armado, de sequestro do navio ou de ativismo político. Caso haja, por exemplo, uma aproximação suspeita a um navio mercante, e essa ação tenha sido reportada ou observada por algum operador de um dos MOC, ela é então inserida no *SeaVision* como um evento de risco marítimo. Destaca-se, ainda, que eventos ocorridos

¹⁰ *SeaVision* é uma ferramenta de CSM, baseada na web, que permite aos usuários visualizar e compartilhar uma ampla gama de informações para melhorar as operações marítimas. O sistema também fornece análises baseadas em regras definidas pelo usuário para avaliar e notificar sobre atividades ou eventos marítimos definidos (Ver *SeaVision*, 2021).

com o navio atracado ou fundeado, também são contabilizados como incidentes de risco marítimo.

Um desses relatórios, gerado em 28 de maio de 2021 a pedido da *Naval Forces Africa*¹¹ (NAVAF), apresenta a evolução dos registros desses eventos de risco ocorridos entre 01 de janeiro de 2016 e 30 de abril de 2021 (NAVAF, 2021a). A tendência geral observada não é nem de melhora, nem de piora, mas de uma estabilização, desde 2017, com uma média de 113 incidentes por ano.

Nesses quase cinco anos de observação, os operadores africanos registraram, na plataforma *SeaVision*, um total de 796 eventos de risco marítimo. Estão incluídos nesse número, tanto as tentativas como os eventos efetivamente realizados. Os incidentes com insurgentes¹² são considerados eventos não-criminosos e foram desconsiderados devido à queda de ocorrências. Como exemplo, cita-se que as ações de risco marítimo de insurgentes caíram de 83 em 2016 para somente um incidente em 2020, sendo o último até então. Dessa forma, excluindo-se os eventos não-criminosos, bem como os 85 reportados somente como atividade suspeita, obteve-se o número de 506 incidentes de janeiro de 2016 a abril de 2021.

Ainda segundo o relatório, 243 dos 506 incidentes foram reportados como tentativas fracassadas, sendo possível associar o quanto as medidas defensivas praticadas pelo navio mercante foram determinantes na ocorrência efetiva dos ataques. Caso seja implementada pelo menos uma medida defensiva pela tripulação, a chance de sucesso no ataque é reduzida para 21%, porém nos eventos em que não foram tomadas quaisquer medidas defensivas o sucesso nos ataques foi de 71%. Ainda segundo o relatório, a medida defensiva que se mostrou mais efetiva foi a de concentrar toda a tripulação na cidadela¹³.

Outro ponto de destaque no relatório é que, apesar de serem registrados eventos de risco nas proximidades de terra, sejam com o navio atracado ou fundeado, a maior incidência de ataques ocorre com os navios navegando (Tabela 1). Destaca-se que, tanto os eventos de roubo armado quanto os de furto, ocorrem a menos de 10 milhas náuticas de costa, sendo

¹¹ Conforme será exposto na próxima seção, a NAVAF é uma subdivisão da sexta Esquadra dos EUA, sediada em Nápoles, Itália (Nota dos autores).

¹² Segundo o relatório da NAVAF os incidentes marítimos gerados por insurgentes são aqueles que tem motivação política, normalmente relacionados a grupos de oposição ao regime vigente (NAVAF, 2021a).

¹³ Entende-se por cidadela, o conjunto de compartimentos de bordo que podem ser isolados do resto do navio, dificultando o acesso de piratas ou sequestradores. Tal medida é a mais efetiva pois, conforme exposto na TAB.1, a incidência de sequestros de pessoas é maior que as demais modalidades de crimes (Nota dos autores).

a ocorrência de sequestros de pessoas ou navios a distâncias maiores. Pode-se inferir que a prática de sequestros é realizada por criminosos mais bem estruturados que os praticantes de roubos ou furtos, uma vez que possuem meios de interceptar seus alvos a distâncias maiores de terra.

TABELA 1 – Localização, tipo e tentativas fracassadas dos eventos de risco marítimo reportados no sistema *SeaVision*, no Golfo da Guiné, de 01 janeiro de 2016 a 30 de abril de 2021.

Estado / ZEE	2016	2017	2018	2019	2020	2021/ até abril	Total por Estado	% em relação ao total
Nigéria	100	94	87	68	48	10	407	69%
Gana	11	7	12	6	19	3	58	10%
Benim	3	0	6	2	11	0	22	4%
Camarões	0	1	4	9	5	1	20	3%
ZEECNSTP ¹	2	1	2	3	6	3	17	3%
Cote D'Ivoire	4	5	1	2	4	0	16	3%
Togo	3	0	0	5	4	0	12	2%
São Tomé e Príncipe	2	0	0	2	2	6	12	2%
Guiné Equatorial	2	0	0	4	4	0	10	2%
Gabão	0	0	2	2	4	1	9	2%
Fora das ZEE	1	0	3	0	2	2	8	1%
Total Geral	128	108	117	103	109	26	591	100%

Fonte: NAVAF, 2021a (Tradução nossa).

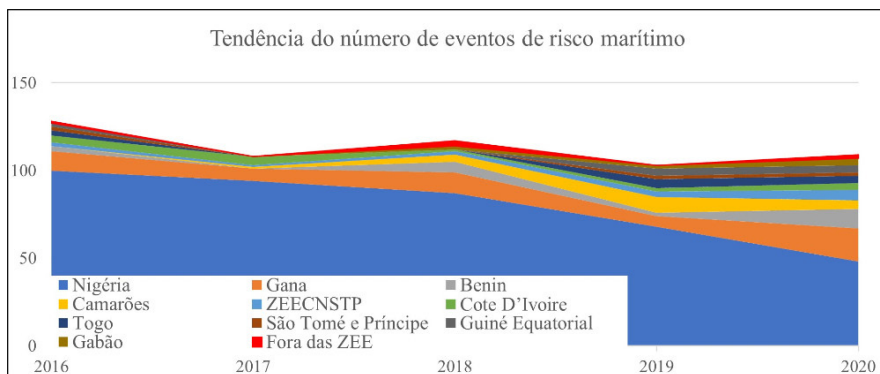
Apesar de mais da metade dos incidentes do período estarem concentrados na zona econômica exclusiva (ZEE) da Nigéria, conforme evidenciado na Tabela 2 e Gráfico 1, pode-se observar uma tendência de queda, resultado dos esforços daquele Estado em incrementar a segurança em suas águas. Por outro lado, Benim, Gana e São Tomé e Príncipe apresentam crescimento de eventos reportados, suscitando maior atenção àqueles litorais.

TABELA 2 – Eventos de risco marítimo reportados no sistema *SeaVision*, no Golfo da Guiné, de 01 janeiro de 2016 a 30 de abril de 2021.

Tipo de evento	Atracado	Fundecado	Navegando	Fracassado	% Fracassado	Totais
Sequestro de pessoas	1	10	113	133	52%	257
Furto	19	28	1	78	62%	126
Roubo armado	6	5	65	30	28%	106
Atividade suspeita	-	-	-	-	-	85
Sequestro de navio	-	-	15	2	12%	17
Totais	26	43	194	243	48%	591

Fonte: NAVAF, 2021a (Tradução nossa).

GRÁFICO 1 — Tendência do número de eventos de risco marítimo por Estado, reportados no sistema SeaVision, no Golfo da Guiné, de 01 janeiro de 2016 a 30 de abril de 2021.



Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados obtidos do NAVAF, 2021a.

Apesar de apresentar uma tendência de redução significativa no período analisado, cabe reforçar que a concentração maior dos problemas marítimos do Golfo da Guiné localiza-se na costa da Nigéria. Lá, ocorreram 91% dos roubos armados e 69% de todos os incidentes. A Figura 5, abaixo, ilustra essa concentração de incidentes na costa nigeriana.

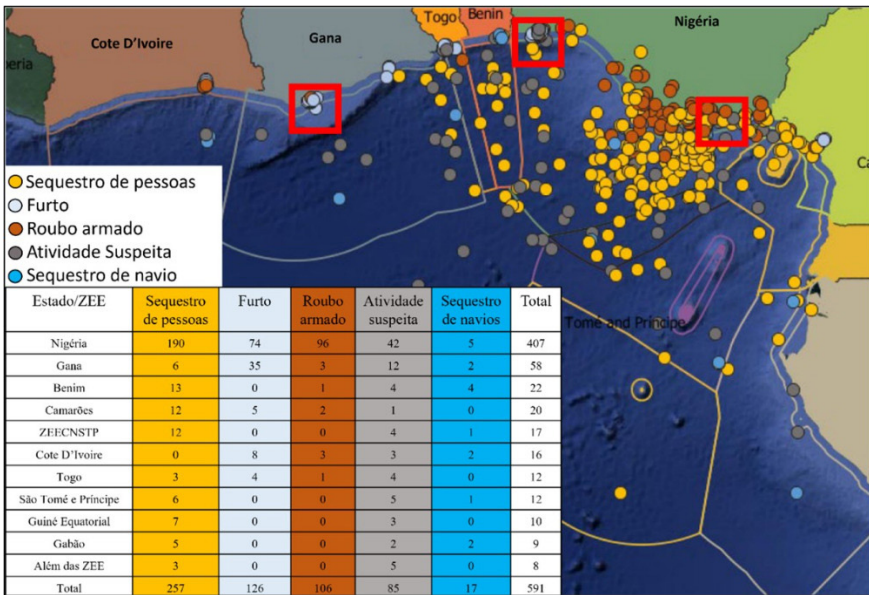
Encontram-se destacadas, em quadrados vermelhos (Figura 4), três áreas de grande concentração de incidentes marítimos. A primeira fica nas proximidades do porto de Apapa e da ilha Tin Can, localizados na cidade de Lagos, contabilizando 80 eventos, sendo a maioria de furtos e roubos armados. A segunda fica localizada na parte leste da costa nigeriana, nas proximidades dos FPSO Mystra e FPSO Usan¹⁴, e concentra 74 incidentes. A terceira se localiza no porto de Takadori, em Gana, com um total de 37 incidentes reportados.

Com relação à periodicidade dos incidentes marítimos foi possível verificar que ela segue uma tendência inversa à temporada de chuvas na região. Os meses de novembro a março, período mais seco, concentram uma média quase duas vezes maior de incidentes reportados do que os meses chuvosos de abril a outubro. Considera-se importante essa informação, especialmente para o caso de um planejamento futuro de operações brasileiras na região.

¹⁴ FPSO é a sigla de *Floating, Production, Storage and Offloading*. São embarcações que funcionam como plataformas de exploração de hidrocarbonetos no mar (Nota dos autores).

Com relação aos dias de ocorrência, destaca-se que ocorrem menos eventos no domingo e os números vão aumentando ao longo da semana até um pico na sexta-feira, reduzindo novamente aos sábados. Cabe destacar que a totalidade dos incidentes de furto ocorreram entre 21:00 e 08:59, sendo 91% dos eventos reportados entre 23:00 e 05:59.

FIGURA 5 – Distribuição geográfica dos eventos de risco marítimo reportados no sistema *SeaVision*, no Golfo da Guiné, de 01 janeiro de 2016 a 30 de abril de 2021.



Fonte: Adaptado pelos autores com base nos dados obtidos do NAVAF, 2021a.

Todas as informações expostas somente foram produzidas porque os MOC africanos tiveram acesso ao sistema *SeaVision* e, mais do que isso, estavam engajados em utilizá-lo como ferramenta principal de CSM, além de possuírem uma estrutura de comunicações implementada. A seguir será apresentado como essa estruturação e esse engajamento foram possíveis, contextualizando os investimentos em infraestrutura e treinamento conduzidos pelos EUA na região. Será possível observar como foi a evolução histórica do envolvimento estadunidense com a região e sua importância para o incremento de CSM.

A OPERAÇÃO OBANGAME EXPRESS

Apesar de haver grande atuação no Golfo da Guiné, isolada e multinacional, entre diversos atores europeus e sul-americanos, este artigo tem foco no esforço mais significativo e de maior vulto, que é o dos EUA.

“[...] a secure and stable Africa is essential for America’s security”¹⁵. Essa declaração foi proferida pelo General Stephen Townsend, Comandante do Comando Combatente na África (AFRICOM, da sigla em inglês), perante o Comitê dos Serviços Militares do Senado Estadunidense (TOWNSEND, 2020). O AFRICOM foi criado em 2007 e, desde então, tem realizado diversas operações, investimentos em segurança e parcerias no continente africano possuindo laços com 53 países do continente, exceto o Egito (STEINBECK, 2021). Sua missão é proteger e defender os interesses dos EUA por meio do fortalecimento das capacidades de defesa dos Estados africanos.

Apesar de ter parte de sua atenção voltada para a contenção de grupos terroristas na África, como o *al-Shabaab* e o *Boko Haram*, o AFRICOM possui como meta, também, a interrupção de ilícitos no Golfo da Guiné em parceria com Estados africanos costeiros. Com fulcro em incrementar a segurança no continente, realiza anualmente uma série de exercícios militares, dentre os quais destacam-se: *Phoenix Express*, *Cutlass Express*, *Obangame Express*, *African Lion*, *Justified Accord* e *Flintlock* (EUA, 2021).

Os meios navais empregados nas missões do AFRICOM são da 6ª Esquadra Estadunidense, sediada em Nápoles. Essa esquadra, também denominada *U.S. Naval Forces Europe-Africa*, se divide em *Naval Forces Africa* (NAVAF) e *Naval Forces Europe* (NAVEUR). Suas áreas de responsabilidade cobrem toda a Europa, norte da Rússia e a maior parte da África, alcançando 105 Estados distintos.

Ainda em 2006, os EUA iniciaram o projeto RMAC (do inglês: *Regional Maritime Awareness Capability*) que buscava incrementar a CSM em São Tomé e Príncipe, Nigéria, Gabão, Togo, Benin, Cote D’Ivoire¹⁶ e Serra Leoa. O RMAC tem caráter mais estruturante, por meio do qual muitos materiais foram doados e sistemas implementados. Destaca-se a

¹⁵ “Uma África segura e estável é essencial para a segurança da América” (TOWNSEND, 2020, tradução nossa).

¹⁶Sugere-se não usar “Costa do Marfim” ou qualquer outra forma de tradução. Conforme constatado por um dos autores deste artigo, os marfinenses não gostam quando se tenta traduzir o nome de seu país. Durante as reuniões de planejamento das OE 2017 e 2018, por algumas vezes, o coordenador estadunidense era gentilmente interrompido ao mencionar “*Ivory Coast*”, sendo diplomaticamente corrigido para Côte d’Ivoire (Nota dos autores).

doação de dois navios da Guarda Costeira dos EUA para a Nigéria, em 2006, batizados de *NNS Okpabana* e *NNS Thunder* (EUA, 2020).

No contexto do RMAC, cita-se a implementação, em 2017, do sistema de comunicações que conectou os MOC de Benim, Togo e Nigéria, possibilitando a coordenação dos esforços marítimos na zona E. Antenas, rádios, serviços de instalação e testes foram fornecidos pelo pessoal da RMAC, estruturando um *link* de micro-ondas independente de internet¹⁷.

A criação do AFRICOM tem relação direta com o proposto na Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo do Século XXI, publicada em outubro de 2007 pelos EUA (EUA, 2007). Naquele documento, percebeu-se uma mudança de postura visando uma maior integração e colaboração, tendo em vista as características mais difusas das novas ameaças.

Nesse sentido, esse Comando Combatente estabeleceu, ainda em 2008, o conceito de *African Partnership Station* (APS) e, desde então, vem realizando operações bilaterais e multinacionais de forma a viabilizar soluções africanas para os problemas africanos (SOHN, 2009). Segundo Sohn, a criação da APS foi incentivada por uma conferência ocorrida em 2006, no Benin, quando onze Estados pertencentes ao Golfo da Guiné se comprometeram a enfrentar o problema de governança marítima local, nacional e regional.

A primeira operação conduzida no contexto da APS, seguindo o conceito de *Global Fleet Station*¹⁸, foi o envio do *USS Fort McHenry* (LSD 43) para uma missão de sete meses na costa oeste africana, no ano de 2008. Nessa operação, oficiais de oito Marinhas europeias se juntaram aos estadunidenses em exercícios com Senegal, Libéria, Gana, Camarões, Gabão, São Tomé e Príncipe e Togo.

Em seguida, em 2009, Bélgica, Holanda e Espanha enviaram navios de guerra para o Golfo da Guiné. No ano seguinte, dois navios de guerra britânicos levaram a bandeira da APS à região e, em 2011, Itália, Espanha e Bélgica fizeram o mesmo (HUEBER et DUNLOP, 2011). Essa tendência de participação internacional, em coordenação com os EUA, mostrar-se-á uma tendência crescente nos anos subsequentes.

Dentre os esforços de incrementos de CSM implementado pela

¹⁷ Essa informação foi passada pessoalmente a um dos autores deste artigo pelo Captain David Rollo durante a execução da Operação *Obangame Express* 2017, em Luanda.

¹⁸ *Global Fleet Station* é um conceito, decorrente da Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo do Século XXI, que navios da Marinha e outros recursos governamentais para estabelecer bases autossuficientes que possam apoiar na condução de operações de estabilização e cooperação (Nota dos autores).

NAVAF na região, o de maior vulto é a Operação *Obangame Express*.

OBANGAME EXPRESS

Ainda no ano de 2010, ocorre uma edição piloto da OE, conduzida pela NAVAF, em parceria com Gabão, Guiné Equatorial, Camarões, Nigéria e República do Congo (KEEN, 2010). Cerca de oito oficiais da NAVAF dividiram-se em um navio patrulha gabonês, um equato-guineense e um camaronês e nos respectivos centros de comando daquelas Marinhas. Inicialmente, o objetivo foi verificar a qualidade das comunicações entre os meios navais e suas centrais de comando. Nesse momento, já foram identificadas algumas fragilidades, em equipamentos e recursos tecnológicos, que seriam sanadas nas próximas edições do exercício. Ainda segundo Keen (2010), a maior dificuldade alegada pelas Marinhas africanas era a coordenação de ações que envolvessem mais de um Estado costeiro.

O nome da operação foi escolhido pelos próprios africanos, em uma das reuniões preparatórias para a primeira edição do exercício multinacional. *Obangame*¹⁹ significa união na língua *Fang*.²⁰ O Código de Conduta de Yaoundé, cuja assinatura acontece nesse contexto de união de esforços, propõe uma arquitetura operacional que é rapidamente incorporada nos planejamentos das OE. Sendo assim, o objetivo da OE é testar a capacidade das Marinhas da África Ocidental de monitorar suas águas jurisdicionais em busca de atividades ilícitas, compartilhar suas CSM e coordenar com as Marinhas vizinhas a interdição de atividades ilegais (GRAY, 2021).

Em 2019, Brett Walker fez um balanço das dez edições da operação, pontuando que, apesar de haver o foco nas ameaças marítimas clássicas, como a pirataria, quase metade dos eventos simulados são de pesca ilegal, não reportada e não regulamentada (WALKER, 2019). As demandas dos tipos de exercícios conduzidos são propostas pelos próprios países do Golfo da Guiné, durante as reuniões de planejamento, sendo possível customizar os cenários em cada uma das zonas da OE.

Ainda segundo Walker, a complexidade dos exercícios evoluiu de simples abordagens no mar, em 2011, para cenários complexos de compartilhamento de informações pelas fronteiras, num contexto de

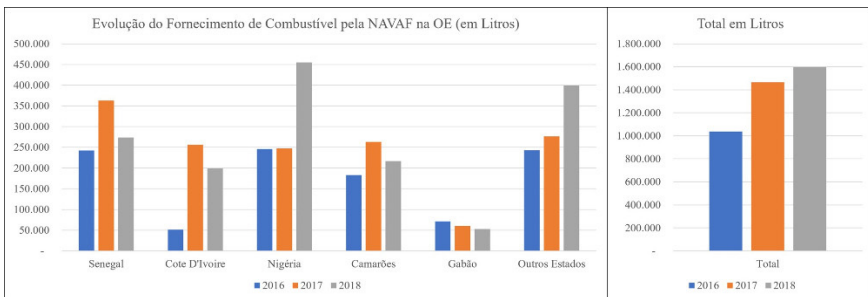
¹⁹ *Obangame* pronuncia-se /obangâme/ (Nota dos autores).

²⁰ O idioma *Fang* é falado na Guiné Equatorial, em regiões do Gabão e de Camarões (ver BRITANNICA, *Fang*).

operações interagências e com análises jurídicas das ações, em 2019. Walker termina seu balanço de uma década declarando que, se tudo continuar correndo bem, até 2029, será possível transferir a liderança do exercício para algum parceiro africano.

No que tange ao quantitativo de recursos humanos e materiais da OE é pertinente destacar que seus números têm crescido a cada ano, desde os meios navais e aeronavais envolvidos até o efetivo de pessoal em terra para coordenar os diversos exercícios e cenários. Além da quantidade de Marinhas envolvidas, outro ponto que faz com que a OE seja o maior esforço multinacional na região são os recursos empregados pelos EUA. Destaca-se, a evolução do investimento em combustível, doado anualmente pela USNAVY, para viabilizar a participação das Marinhas africanas nos treinamentos (Gráfico 2).

GRÁFICO 2 — Evolução do fornecimento de Combustíveis pela NAVAF, na OE desde 2016 até 2018.



Fonte: Acervo de um dos autores e informações ostensivas obtidas em decorrência da participação em planejamentos das OE 2017 e 2018.

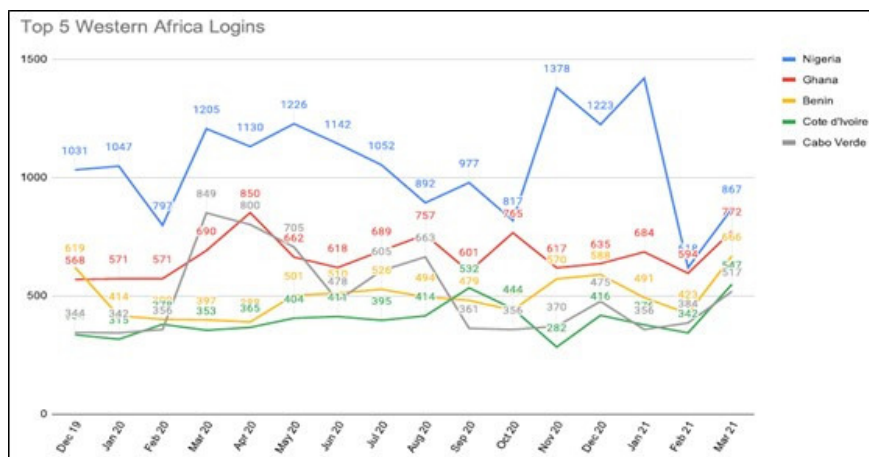
Adicionalmente à contribuição de combustível, há também um aporte tecnológico significativo para o incremento da CSM. Todas as Marinhas do Golfo receberam acesso ao sistema *SeaVision*, treinamentos de uso e suporte para o emprego eficaz da ferramenta. Atualmente, o *SeaVision* é a principal ferramenta de CSM e de compartilhamento de informações marítimas, sendo usada por todos os países do Golfo da Guiné.

Além de flexibilizar acesso e fornecer treinamento, são realizadas auditorias ao longo do ano para verificar a frequência e a qualidade de acesso, conforme evidenciado nos Gráficos 3 e 4, que apresentam relatórios do número de acessos ao sistema pelos países africanos. Por meio dessas auditorias, intensificam-se os treinamentos em países que estejam com

poucos acessos ou com baixas interações no sistema.

Pode-se inferir que o número de acessos seja um bom indicador²¹ do grau de engajamento governamental para responder aos desafios marítimos, uma vez que países como Nigéria e Gana estão entre os que mais acessam, enquanto São Tomé e Príncipe e Cabo Verde figuram nas últimas posições. Cabe ressaltar que a brusca queda no número de acessos da Nigéria em fevereiro de 2021 (Gráfico 3) se devem a um ajuste no sistema por cadastros duplicados.

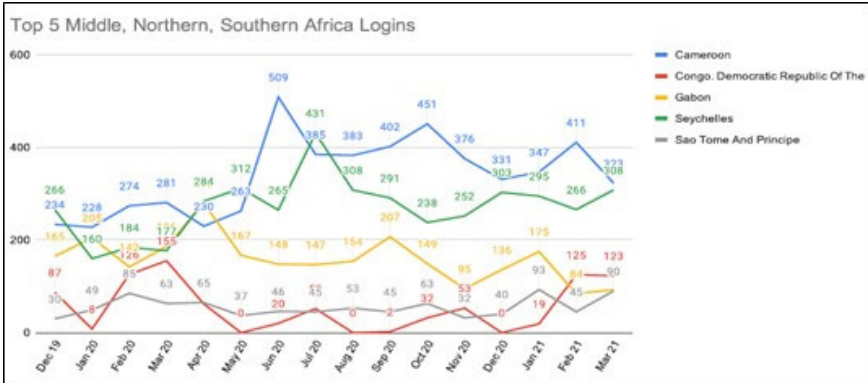
GRÁFICO 3 — Relatório do número de acessos ao *SeaVision* gerado em março de 2021.



Fonte: NAVAF, 2021b. *SeaVision Login Report*.

²¹ Apesar de ser possível obter elevado número de acessos e, ainda assim, não explorar e extrair os recursos disponibilizados pelo sistema, entende-se que o número de acessos pode ser um indicador do engajamento dos operadores na busca por uma melhor CSM (Nota dos autores).

GRÁFICO 4 – Relatório do número de acessos ao *SeaVision* gerado em março de 2021.



Fonte: NAVAF, 2021b. *SeaVision Login Report*.

Outro ponto de destaque na OE é o efetivo empregado na coordenação e execução da operação. A quantidade de pessoal estadunidense praticamente dobrou entre os anos de 2016 e 2018, passando de 67 para 157²² e acompanhando o aumento do envolvimento dos Estados africanos. Na Figura 5 é possível perceber a evolução do número de participantes e o incremento em dificuldade dos cenários simulados. Destaca-se que não houve participação de navios de guerra dos EUA em nenhuma dessas edições.

²² Dado obtido por um dos autores durante a participação das edições de 2017 e 2018 da OE (Nota dos autores).

FIGURA 6 – Evolução dos participantes e dos focos operacionais desde a OE 2011 até a OE 2017.

OE & SE 11	OE & SE 12	OE & SE 13	OE & SE 14	OE & SE 15	OE/SE 16	OE 17
Participants						
ECCAS, CMR, CPV, GNO, GAB, GMB, LBR, MRT, MAR, NGT, COG, SEN, ESP (12)	ECCAS, BEL, BRA, CMR, CPV, CIV, FRA, GAB, GMB, GHA, MRT, MAR, NGA, COG, STP, SEN, SLE, ESP, TGO, GBR (19)	ECCAS, ECOWAS, BEL, BEN, BRA, CMR, CPV, CIV, GNO, FRA, GAB, GMB, GHA, MRT, MAR, NLD, NGA, PRT, COG, STP, SEN, ESP, TGO, GBR (22)	ECCAS, ECOWAS, OCIMF, AGO, BEL, BEN, BRA, CMR, CPV, CIV, GNO, FRA, GAB, DEU, GHA, LBR, MRT, MAR, NLD, NGA, PRT, COG, STP, SEN, SLE, ESP, TGO, TUR, GBR (26)	ECCAS, ECOWAS, OCIMF, IMO, MAOC-N, AGO, BEL, BEN, BRA, CMR, CPV, CIV, COD, DNK, GNO, FRA, GAB, DEU, GHA, LBR, ITA, MRT, MAR, NLD, NGA, NOR, PRT, COG, STP, SEN, ESP, TGO, TUR, GBR (29) <small>GNO, LBR, and SLE did not participate due to Edoce mission efforts</small>	ECCAS, ECOWAS, IMO, MAOC-N, AGO, BEL, BEN, BRA, CIV, CMR, COD, COG, CPV, DEU, DNK, ESP, GNO, FRA, GAB, GBR, GHA, LBR, MAR, NGA, NLD, NOR, PRT, SEN, SLE, STP, TGO, ZAF*, TUR (29)	ECCAS, ECOWAS, IMO, MAOC-N, NOAA, AGO, BEL, BEN, BRA, CIV, CMR, COG, CPV, DEU, DNK, ESP, GIN, FRA, GAB, GBR, GHA, LBR, MAR, NGA, NLD, NOR, PRT, SEN, SLE, STP, TGO, TUR (27)
Operational Focus						
Interoperability, Visit, Board, Search, and Seizure (VBSS) / Maritime Interdiction Operations (MIO)	Interoperability, VBSS/MIO, Maritime Domain Awareness (MDA), MOC to MOC Comms, Air Ops	Interoperability, VBSS/MIO, MDA, MOC to MOC Comms, PBI, illegal cargo, bunkering, non-compliant boarding, counter-piracy scenarios, Task Force	Interoperability, VBSS, MDA, MOC to MOC Comms, Non-compliant boarding, Counter-piracy scenarios, regional coordination, interagency, detainee ops, evidence disposition, and self assessment	Interoperability, VBSS, MDA, MOC to MOC Comms, Non-Compliant Boarding, Interagency, Detainee Ops, Counter-Piracy Scenarios, Evidence Disposition, Self Assessment, Implementation of the Yaounde Code of Conduct, Rule of Law, and Public Affairs	Interoperability, VBSS, MDA, MOC to MOC Comms, Non-Compliant Boarding, Interagency, Detainee Ops, Counter-Piracy Scenarios, Evidence Disposition, Self Assessment, Implementation of the Yaounde Code of Conduct, Rule of Law, Public Affairs, Operational Planning and Communication Strategy	Interoperability, VBSS, MDA, MOC to MOC Comms, Non-Compliant Boarding, Interagency, Detainee Ops, Counter-Piracy Scenarios, Evidence Disposition, Self Assessment, Implementation of the Yaounde Code of Conduct, Rule of Law, Public Affairs, Communication Strategy

Fonte: Apresentação realizada durante as reuniões de planejamento da OE 2018. Dados ostensivos obtidos em decorrência da participação de um dos autores nos planejamentos das OE 2017 e 2018.

Desde 2018, o número de participantes da OE tem sido cerca de 30 Marinhas, sendo cerca de 20 Marinhas africanas e uma média de 10 Marinhas europeias, além dos EUA e Brasil. Especificamente com relação ao Brasil, cabe destacar que o primeiro convite para sua participação ocorreu na edição de 2012, sendo enviado um oficial como observador para acompanhar os exercícios na zona A.

A participação brasileira se dá na cidade de Luanda, Angola. Naquela cidade, localiza-se a sede do Centro de Coordenação Multinacional, que concentra as ações da Zona A²³. Facilitada pelo idioma em comum com os angolanos, a atuação brasileira foi elogiada e, em 2016, os EUA convidaram o Brasil para assumir o controle do exercício naquela zona. Cabe destacar que a OE é composta por cinco zonas e que todas são comandadas por um Capitão de Mar e Guerra (CMG) dos EUA. Segundo Barreto (2019), o Brasil participa desde 2017 como Grupo Controlador de Exercício na zona A, sendo a única Marinha a controlar uma zona da OE, além dos EUA.

²³ Também fazem parte da zona A, além de Angola, a República do Congo e a República Democrática do Congo (Nota dos autores).

PORQUE É A OE UMA “PONTE ESTRATÉGICA” PARA O BRASIL?

Desde 2017, a Marinha do Brasil tem enviado anualmente um Estado Maior (EM), comandado por um Capitão de Mar e Guerra brasileiro, que fica responsável por todos os eventos da OE na zona A. Isso significa que durante os 17 dias de operação, toda a segurança, coordenação e execução dos eventos que ocorrem com as Marinhas da Angola, da República do Congo e da República Democrática do Congo são de responsabilidade do EM brasileiro. Além disso, o planejamento dos eventos também fica a cargo do EM, a ser conduzido durante as reuniões prévias com as Marinhas da zona A.

Sendo o único a dirigir independentemente uma zona da OE, uma vez que as outras quatro zonas são dirigidas pelos EUA, a visibilidade e a projeção do Brasil aumentaram a partir de 2017. Existe uma oportunidade de gerenciar a sequência de eventos e os formatos dos adestramentos, de forma a personalizar a dinâmica da OE na zona A. É uma chance, também, de apresentar às Marinhas africanas o modo brasileiro de operar e conduzir os treinamentos, o que pela experiência do autor tem agradado bastante os integrantes da zona A.

A proximidade cultural entre os brasileiros e os angolanos também é digna de nota, facilitando a atuação e a interação durante o exercício. Uma vez que Luanda é a sede do Grupo Controlador do Exercício da OE, o EM brasileiro opera imerso num contexto lusófono, aliado a uma sociedade angolana que consome intensamente a cultura brasileira, sejam músicas ou novelas.

Apresenta-se, assim, uma oportunidade bastante interessante: a maior iniciativa de incremento de segurança marítima já realizada na costa oeste africana convida o Brasil, que possui interesse estratégico em atuar na região; uma vez que atuando diretamente na organização e execução, o Brasil passa a ser visto como corresponsável pelo sucesso do projeto.

Não há pretensão neste artigo de defender que o convite para a OE seja a única forma de incrementar a influência brasileira do entorno estratégico. Todas as demais iniciativas devem continuar, seja com os Grupos de Assessoramento Técnico (GAT) na Namíbia ou em São Tomé e Príncipe, seja com a Missão de Assessoria Naval em Cabo Verde ou com a participação da Marinha do Brasil nas demais operações marítimas internacionais na região, como a NEMO²⁴ francesa.

²⁴ A Marinha Francesa conduz anualmente a operação NEMO que visa o combate à pirataria

Mas, após observar o vulto e os sucessos já alcançados pelas iniciativas do AFRICOM, seja com a APS, RMAC ou a OE, entende-se que o Brasil deveria reforçar sua participação no Grupo Controlador do Exercício na zona A. Assim, além de incrementar a atuação enviando oficiais de ligação para a República do Congo e para a República Democrática do Congo, demais integrantes da zona A, o Brasil deveria expandir sua atuação para além dos limites da zona A. Um pedido para ser autorizado o envio de oficiais de ligação e equipes de treinamento para as demais zonas pode expandir a influência na região e denotar aos EUA uma intenção de assumir, gradativamente, a coordenação geral da operação. A imagem da Marinha do Brasil e, por consequência, do Brasil possuem potencial de serem incrementados se associados aos sucessos e melhorias oferecidos pelos investimentos estadunidenses.

Reforçando o que foi exposto por Walker (2019), a possibilidade de que os EUA deixem a condução dos exercícios somente com os Estados africanos a partir de 2029 é mais um ponto para o Brasil valorizar a OE. Continuando atuante e participativo, e cada vez mais tendo os EUA diminuído sua participação, pode ser que o papel do Brasil nessa transição seja ainda mais relevante.

O Brasil se propôs um entorno estratégico e com ele uma série de objetivos e metas. O Golfo da Guiné é uma região que vem ganhando bastante atenção decorrente da elevada sensação de insegurança marítima. Tal região se apresenta como um desafio estratégico, uma vez que demanda grandes quantidades de recursos para sua efetiva mitigação. No atual contexto econômico brasileiro, uma oportunidade de se apresentar como corresponsável por uma operação de significativa envergadura, sendo necessário gastar relativamente poucos recursos para tal, é estrategicamente interessante.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo se propôs a apresentar a relevância da participação na Operação *Obangame Express*, no contexto do entorno estratégico brasileiro. Utilizou-se a metáfora da ponte para ilustrar que tal participação reduziria as distâncias entre o Brasil e o continente africano.

no Golfo da Guiné e a interação com as Marinhas africanas. A Marinha do Brasil tem sido convidada a participar dessa iniciativa (nota do autor).

Partindo do conceito de entorno estratégico, publicado inicialmente na Política Nacional de Defesa em 2005, bem como dos marcos teóricos da produção geopolítica nacional, enfatizando a contribuição de Therezinha de Castro e de Ilques Barbosa Júnior, foram apresentadas as condições de contorno e a evolução da importância do Atlântico Sul para os interesses estratégicos do Estado brasileiro.

Nesse contexto, destaca-se o espaço marítimo denominado Golfo da Guiné que, por anos, tem sido palco de inúmeros ilícitos que geram insegurança ao tráfego marítimo naquela região. Ao longo da pesquisa foram levantados os dados dos últimos cinco anos de eventos de risco marítimo no Golfo da Guiné. Esses dados foram gerados por meio do sistema *SeaVision* que é operado e alimentado por militares africanos. Destaca-se a tendência de queda nos eventos nas águas nigerianas, apesar de ainda serem elevados se comparados aos demais Estados costeiros. Cabe reforçar que os três locais que mais concentram incidentes de risco marítimo localizam-se na Nigéria e em Gana (ver Figura 4).

Na sequência, este artigo evidenciou e analisou a concepção, propósito, meios e resultados da operação *Obangame Express*. Assim, inicialmente, foi contextualizando sua origem histórica, bem como os demais programas e projetos estadunidenses na costa oeste africana. Buscou-se evidenciar o vulto da operação, apontando os números envolvidos, em termos de participantes, recursos aplicados e investimentos na infraestrutura de suporte para o incremento da consciência situacional marítima naquele vasto espaço marítimo.

Por fim, a pesquisa realizada para a consecução deste artigo, aponta que a participação brasileira na OE deve ser mantida e, sempre que possível, incrementada. A OE deve ser vista como uma “ponte estratégica” que pode amplificar a influência do Brasil na costa oeste africana. O incremento da consciência situacional marítima local, a segurança marítima no Golfo da Guiné e a atuação eficaz no entorno estratégico proposto são alguns dos motivos para atravessar essa “ponte”.

OBANGAME EXPRESS – A “STRATEGIC BRIDGE” TO THE GULF OF GUINEA

ABSTRACT

Maritime insecurity in the Gulf of Guinea is a matter that affects international trade in that region. Several initiatives are being implemented to mitigate the problem, including the *Obangame Express* operation, led by the United States of America (USA). Since 2012 – the year of the second edition of this operation – Brazil has participated in this initiative. In 2017, Brazil was invited by the USA to take control of the entire exercise in one of the five zones that divide the Gulf of Guinea. The issue to be analyzed in this article is how participation in *Obangame Express* contributes to a greater insertion of Brazil in its strategic environment. The main objective is to present the relevance of this invitation for Brazil, understood as a strategic opportunity to exert more significant influence in that Gulf. Official primary sources from 2016, 2017 and 2018 editions *Obangame Express* operation were accessed, as well as updated reports from April 2021 on the incidents in the region. It is understood that it is a rare opportunity to increase influence in the strategic environment, taking advantage of the political gains of participating in a large-scale operation with low input of resources.

Keywords: *Obangame*; The Gulf of Guinea; strategic environment.

REFERÊNCIAS

BARRETO, Andréa. Brazilian Navy Participates in Training to Counter Crimes at Sea on the African Coast. **Diálogo Américas**, Digital Military Magazine, 12 June, 2019. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/articles/brazilian-navy-participates-in-training-to-counter-crimes-at-sea-on-the-african-coast/>. Acesso em: 01 jun. 2021.

BARBOSA JUNIOR, Ilques. Oceanopolítica: uma pesquisa preliminar. **Revista Marítima Brasileira**, n. 04/06, v. 129, 2009. Disponível em: http://www.revistamaritima.com.br/sites/default/files/rmb_2-2009.pdf. Acesso em: 12 jul. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa**. Brasília. 2020a., (encaminhada em 22 de julho de 2020 para apreciação do Congresso Nacional) Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e_defesa/pnd_end_congresso.pdf. Acesso em: 09 abr. 2021.

BRASIL. Estado Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha 2040**. Brasília, 2020b. 92 p. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html. Acesso em: 31 mar. 2021.

BRASIL. Ministério da Marinha. **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília. 2020a. (encaminhada em 22 de julho de 2020 para apreciação do Congresso Nacional) Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf. Acesso em: 28 jun. 2022.

BRAZIL. Ministry of the Navy. Ministry of Economy, Industry, Foreign Trade and Services. Comex Vis: Africa. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 28 jun. 2022.

BRITANNICA, Encyclopedia. **Fang people**. 27 Dec. 2011. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/Fang-people>. Acesso: em: 09 dez. 2021.

CASTRO, Therezinha. América do Sul: Vocação Geopolítica. **Revista da Escola Superior de Guerra**. v. 27, n. 54, p. 16-32, 2012. (Publicado inicialmente em 1997). Disponível em: <https://revista.esg.br/index.php/>

revistadaesg/article/download/235/210. Acesso em: 14 jul. 2021.

CERVO, Amado. Do Projeto Desenvolvimentista à globalização. In: CERVO, Amado; BUENO, Clodoaldo. **História da Política Exterior do Brasil**. 4ª ed. Brasília: UnB, 2011.

CLARK, Bryan. **Undersea cables and the future of submarine competition**. Bulletin of Atomic Scientists, p. 234-237, 2016. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/00963402.2016.1195636>. Acesso em: 12 jul. 2021.

EDWARDS, Máisa. **The ZOPACAS: a return to prominence**. Ideology Theory Practice, 2021. Disponível em: https://www.ideology-theory-practice.org/blog/the-zopacas-a-return-to-prominence#_edn9. Acesso em: 12 jul. 2021.

UNITED STATES. Congress House of Represen. **A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower**. Washington DC, 2007. Disponível em: <https://www.hsdl.org/?view&did=479900>. Acesso em: 19 jun. 2021.

U.S. EMBASSY AND CONSULATE IN NIGERIA U.S. **Boosts Nigeria's Maritime Security with New Surveillance Equipment**. U.S. Mission Nigeria, 2020. Disponível em: <https://ng.usembassy.gov/u-s-boosts-nigerias-maritime-security-with-new-surveillance-equipment/>. Acesso em: 27 jun. 2021.

UNITED STATES AFRICA COMMAND. **What do we do: exercises**. 2021. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/exercises>. Acesso em: 19 jun. 2021.

FONSECA, J. R. F. da. Atlântico Sul: Zona de paz e cooperação. **Revista USP**, n. 18, p. 152-158, 1993. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/download/26010/27741>. Acesso em: 12 jul. 2021.

GRAY, Fred. **Obangame Express Exercise**. U.S. Naval Forces Africa-Europe, 2021. Disponível em: <https://www.africom.mil/image/33631/obangame-express-21-exercise>. Acesso em: 29 nov. 2021.

HUEBER, Gerald; DUNLOP, Susan. **Africa Partnership Station**.

Improving Maritime Security Through Collaborative Partnerships.

Warfare Concepts, 2011. Disponível em: http://livebettermagazine.com/eng/reports_studies/pdf/110913_APS_Article_in_Naval_Forces_Magazine.pdf. Acesso em: 21 jun. 2021.

INTERREGIONAL COORDINATION CENTRE – ICC. Yaounde

Architecture, 2021. Disponível em: https://icc-gog.org/?page_id=1575. Acesso em: 9 dez. 2021.

KEEN, Gary. **OBANGAME: the first ever multination exercise in the Gulf of Guinea**. Defense Media Activity – DVIDS, 2010. Disponível em: <https://www.dvidshub.net/news/45791/obangame-first-ever-multination-exercise-gulf-guinea>. Acesso em: 22 jun. 2021.

MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**. Boston: Little, Brown, and Company, 1890. 557 p.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica e Modernidade-Geopolítica Brasileira**. Rio de Janeiro: Bibliex, 2002. 149 p.

MIYAMOTO, Shiguenoli. Atlântico Sul: zona de paz e de cooperação?. **Lua Nova**, São Paulo, v. 3, n. 3, mar. 1987. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-64451987000100005&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 24 out. 2021.

NAVAF. SeaVision Maritime Risk Trends in the Gulf of Guinea 2021.

Defense Threat Reduction Agency. U.S. Naval Forces Europe/Africa. 2021a. [Documento compartilhado pelo responsável pela CSM da NAVAF e coordenador do SeaVision durante a Operação Obangame Express].

NAVAF. **SeaVision Login Report march 2021**. U.S. Naval Forces Europe/Africa. 2021b. [Documento compartilhado pelo responsável pela CSM da NAVAF e coordenador do SeaVision durante a Operação Obangame Express].

NWANGWU, K. I. C. **Implementation of the Yaounde Code of Conduct and Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea**. Department of Political Science, University of Nigeria, Nsukka, 2015. Disponível em: <https://core>.

ac.uk/download/pdf/234674777.pdf. Acesso em: 16 nov. 2021.

UNITED STATES. Department of Transportation. **SeaVision**. 2021. Disponível em: <https://SeaVision.volpe.dot.gov/>. Acesso em: 09 dez. 2021.

SILVA, Marcos Valle Machado da. Brazil and China Interests in Atlantic Africa: Convergences, Divergences and Opportunities for Cooperation Inside the BRICS Forum Framework. In: **Journal of China and International Relations**, v. 1, p. 98-132, 2020. Disponível em: <https://journals.aau.dk/index.php/jcir/article/view/4241>. Acesso em: 28 jun. 2022.

SOHN, Kathi A. **The Global Fleet Station: A Powerful Tool for Preventing Conflict**. Naval War College, 2009. Disponível em: <https://www.hsdl.org/?view&did=708683>. Acesso em: 19 jun. 2021.

STEINBECK, Randle. **U. S. Forces in Africa. Harvard Model Congress**. Boston, 2021. Disponível em: https://static1.squarespace.com/static/5cb7e5637d0c9145fa68863e/t/5f71188b2a3e222b3d50d918/1601247373916/Senate_SCI_1.pdf. Acesso em: 05 maio 2021.

TOWNSEND, Stephen. **Declaração perante o Comitê dos Serviços Militares do Senado Estadunidense**. 30 jan. 2020. Disponível em: https://www.armedservices.senate.gov/imo/media/doc/Townsend_01-30-20.pdf. Acesso em: 05 maio 2021.

Uniform Manifold Approximation and Projection - UMAP. **Architecture de Yaoundé**. Disponível em: https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/architecture-de-yaounde_342560#4/0.57/18.46. Acesso em: 09 dez. 2021.

WALKER, Brett. **Ten Years of History and Lessons in West African Navy Manuevers**. Defense Media Activity – DVIDS, 2019. Disponível em: <https://www.dvidshub.net/news/316587/ten-years-history-and-lessons-west-african-navy-manuevers>. Acesso em: 22 jun. 2021.

* Recebido em 16 de dezembro de 2021, e aprovado para publicação em 15 de setembro de 2022.