

# O CUSTO DA INSEGURANÇA NO ATLÂNTICO SUL: REFLEXOS DA PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ SOBRE OS INTERESSES BRASILEIROS

THE COST OF INSECURITY IN THE SOUTH ATLANTIC: REPERCUSSIONS OF  
PIRACY IN THE GULF OF GUINEA ON BRAZILIAN INTERESTS

Ciências Sociais Aplicadas, Ciências Humanas • 09/05/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/778288031](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/778288031)

Frederico Pimentel Soares de Almeida<sup>1</sup>

## RESUMO

O presente estudo investiga a insegurança marítima no Golfo da Guiné, notadamente a pirataria, o roubo armado e os ilícitos transnacionais, e seus reflexos sobre o comércio exterior brasileiro entre 2011 e 2025. A pergunta de pesquisa que orienta o trabalho reside na seguinte indagação: Como a insegurança marítima no Golfo da Guiné afeta os interesses geoeconômicos e geopolíticos do Brasil no seu entorno estratégico? O objetivo geral é analisar a importância da segurança marítima no Golfo da Guiné para o comércio exterior brasileiro, bem como seus reflexos para os interesses geopolíticos do Brasil no Atlântico Sul e na costa ocidental africana. Os objetivos específicos abrangem: mapear a evolução histórica e estatística das ameaças assimétricas na última década; dimensionar a composição da balança comercial brasileira com os Estados costeiros, identificando dependências em energia e agronegócio; mensurar os reflexos econômicos nos custos de transação, fretes, seguros e rotas; e avaliar a eficácia da diplomacia de defesa da Marinha do Brasil na mitigação desses riscos. No contexto de fragilidades institucionais e de governança na África Ocidental, a pirataria e o crime organizado transnacional operam como vetores de economia ilícita que exploram vácuos estatais e convergem com outras ameaças assimétricas, consolidando o Golfo da Guiné como epicentro global de insegurança marítima. A insegurança na região caracteriza-se pela concentração de incidentes em águas jurisdicionais, pela diversificação das atividades criminosas, como petropirataria, sequestros, pesca ilegal e tráfico, e pela interseção com fragilidades políticas e econômicas dos Estados costeiros, gerando externalidades negativas diretas sobre as Linhas de Comunicação Marítimas do Atlântico Sul. A pesquisa justifica-se pela relevância estratégica do tema para as Ciências Militares, especialmente pelo potencial de desestabilização do Golfo da Guiné

e suas implicações para as rotas marítimas do Atlântico Sul, área de interesse vital para o Brasil segundo a Política Nacional de Defesa. Metodologicamente, trata-se de pesquisa aplicada com abordagem quali-quantitativa, baseada em estudo de caso único diacrônico e complementada por métodos mistos, empregada para identificar os mecanismos causais que relacionam a insegurança marítima às consequências sobre o comércio exterior e o entorno estratégico brasileiro.

**Palavras-chave:** Insegurança marítima; Golfo da Guiné; pirataria marítima; Atlântico Sul; diplomacia de defesa.

## **ABSTRACT**

The present study investigates maritime insecurity in the Gulf of Guinea, notably piracy, armed robbery, and transnational illicit activities, and their repercussions on Brazilian foreign trade between 2011 and 2025. The research question guiding the work is the following: How does maritime insecurity in the Gulf of Guinea affect Brazil's geoeconomic and geopolitical interests in its strategic surroundings? The general objective is to analyze the importance of maritime security in the Gulf of Guinea for Brazilian foreign trade, as well as its implications for Brazil's geopolitical interests in the South Atlantic and on the West African coast. The specific objectives encompass: mapping the historical and statistical evolution of asymmetric threats over the last decade; assessing the composition of Brazil's trade balance with the coastal states, identifying strategic dependencies in energy and agribusiness; measuring the economic impacts of maritime threats on transaction costs (freight, insurance, and routes); and evaluating the effectiveness of the Brazilian Navy's defense diplomacy, through joint operations and capacity building, in mitigating these structural risks. In the context of institutional fragilities and governance crises in West Africa, piracy and

transnational organized crime operate as vectors of illicit economy that exploit state vacuums and converge with other asymmetric threats, consolidating the Gulf of Guinea as a global epicenter of maritime insecurity. The insecurity in the region is characterized by the concentration of incidents in jurisdictional waters, by the diversification of criminal activities, petro-piracy, kidnappings, illegal fishing, and trafficking, and by the intersection with the political and economic fragilities of coastal states, generating direct negative externalities on the Maritime Lines of Communication in the South Atlantic.

The research is justified by the strategic relevance of the topic for Military Sciences, especially due to the potential destabilization of the Gulf of Guinea and its implications for the maritime routes of the South Atlantic, an area of vital interest to Brazil according to the National Defense Policy. Methodologically, this is an applied research with a quali-quantitative approach, based on a single diachronic case study and complemented by mixed methods, employed to identify the causal mechanisms linking maritime insecurity in the Gulf of Guinea to its consequences on Brazilian foreign trade and strategic surroundings.

**Keywords:** Maritime insecurity; Gulf of Guinea; maritime piracy; South Atlantic; defense diplomacy.

## 1. INTRODUÇÃO

O ambiente marítimo internacional desempenha papel central na geopolítica e na geoeconomia contemporâneas, configurando-se como o principal vetor para a circulação de riquezas, matérias-primas e recursos energéticos essenciais à manutenção do Sistema Internacional. Nesse cenário, o Atlântico Sul se consolidou como

espaço de relevância ímpar, conectando as economias das Américas, da Europa, da África e da Ásia por meio de suas rotas oceânicas.

Dentro desse escopo marítimo, a região da costa ocidental africana, especificamente o Golfo da Guiné, destaca-se como um dos mais importantes epicentros estratégicos do século XXI. Essa região se estende geograficamente desde o Senegal até Angola e compreende uma linha costeira de aproximadamente 8.120 quilômetros e abriga uma população superior a 552 milhões de habitantes. Ressalta-se que a importância do Golfo da Guiné é acentuada pela presença de abundantes reservas de hidrocarbonetos. Essas reservas inserem a área no denominado *Golden Triangle* da indústria petrolífera global, ao lado do Golfo do México e da camada do pré-sal no Brasil.

Ademais, o Golfo da Guiné responde, atualmente, por cerca de 70% da produção petrolífera do continente africano, onde países como Nigéria e Angola se destacam como os maiores produtores da África Subsaariana, fornecendo petróleo de alta qualidade com baixo teor de enxofre e de fácil escoamento por meio de plataformas *offshore*. Essa configuração geoeconômica atraiu maciços investimentos de corporações transnacionais e transformou a região em alternativa vital para a diversificação energética de potências como Estados Unidos da América, União Europeia e República Popular da China. Dessa forma, a região reduziu a dependência sistêmica em relação à instabilidade inerente ao Oriente Médio. Enfatiza-se que a infraestrutura regional abarca cerca de vinte portos marítimos comerciais fundamentais, por onde transita um quarto de todo o tráfego marítimo africano, além de vastos recursos minerais e pesqueiros.

Por outro lado, o Golfo da Guiné se tornou o principal foco de insegurança marítima global na última década. A pirataria no Chifre da África, Golfo de Áden diminuiu, substancialmente, em virtude de robustas missões navais internacionais, em contraponto a costa atlântica africana, que presenciou escalada alarmante de atividades criminosas.

A pirataria no Golfo da Guiné possui características operacionais distintas e consideravelmente mais violentas, desenvolvendo-se, majoritariamente, no interior das águas jurisdicionais, mares territoriais e zonas econômicas exclusivas dos Estados costeiros. Dessa maneira, a pirataria tipifica, sob a égide da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), atos de roubo armado contra navios e petropirataria.

A insegurança marítima na região aponta para a convergência de ameaças assimétricas. Essas ameaças incluem o roubo de petróleo bruto, sequestros de tripulantes para obtenção de resgate, pesca ilegal não declarada e não regulamentada (INN), além do tráfico transnacional de drogas, armas e pessoas. De acordo com os relatórios do International Maritime Bureau (IMB), o ano de 2020 registrou 195 incidentes de pirataria no Golfo da Guiné e 135 casos de sequestros de tripulantes (Escola de Guerra Naval, 2021, p. 9), representando 96,3% de todas as ocorrências dessa natureza no mundo. Assim, o custo econômico dessas atividades ilícitas e da consequente resposta securitária é severo, apontando os custos diretos e indiretos gerados pela pirataria e pelo crime organizado na região atingem a cifra de 1,925 bilhão de dólares anualmente.

Em resposta a essa conjuntura de instabilidade, esforços multilaterais foram estabelecidos pelos atores africanos. O principal

marco institucional é a Arquitetura de Yaoundé, que foi instituída em 2013 mediante a convergência da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), da Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC) e da Comissão do Golfo da Guiné (CGG). Esse arranjo buscou estruturar centros regionais e inter-regionais de coordenação marítima para o compartilhamento de inteligência e patrulhamento conjunto.

Contudo, a efetividade de tais arranjos esbarra frequentemente na fragilidade das capacidades navais dos Estados costeiros, na insuficiência de arcabouços jurídicos nacionais adequados e em questões de governança interna. Com isso, constata-se, como reflexo dessa vulnerabilidade, o aumento da presença militar de potências extrarregionais, que operam sob a justificativa de salvaguardar as rotas de navegação e a segurança energética. Essa presença se materializa pelo Comando dos Estados Unidos para a África (AFRICOM), pela Mission Corymbe da Marinha Francesa e pela crescente projeção naval e de infraestrutura portuária chinesa.

Embora a literatura em Relações Internacionais e Estudos Estratégicos documente com profundidade a dinâmica geopolítica do Atlântico Sul, os arranjos securitários interafricanos e a formulação da política de defesa nacional orientada pela Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) (Visentini, 2022b; Penha, 2011), identifica-se uma lacuna na pesquisa empírica e quantitativa, onde há escassez de estudos acadêmicos que analisem de maneira objetiva o impacto direto e as externalidades negativas da insegurança marítima do Golfo da Guiné especificamente sobre o comércio exterior brasileiro.

A maior parte da produção científica contemporânea foca na diplomacia naval e no *soft power* brasileiro perante a África, a exemplo da Operação GUINEX e do exercício Obangame Express, tangenciando, superficialmente, os prejuízos micro e macroeconômicos absorvidos pela balança comercial brasileira devido à interrupção das Linhas de Comunicação Marítimas e ao agravamento dos custos de transporte.

A relevância estratégica do Golfo da Guiné para o Brasil justifica plenamente a necessidade de suprir tal lacuna. Do ponto de vista macroeconômico, aproximadamente 95% do comércio exterior brasileiro é realizado por vias marítimas. O Brasil tem dependência fundamental das rotas que cruzam o Atlântico Sul. O fluxo comercial do Brasil com o continente africano possui extrema vitalidade. Apenas em 2021, a corrente de comércio atingiu a marca de 15,91 bilhões de dólares, com exportações brasileiras na ordem de 9,47 bilhões de dólares e importações de 6,43 bilhões de dólares.

Dentro desse panorama, a Nigéria e Angola, os principais expoentes do Golfo da Guiné, posicionam-se como parceiros comerciais estratégicos do Brasil. A Nigéria atua como importante fornecedora de hidrocarbonetos e, de forma crescente, de fertilizantes agrícolas, como por exemplo a ureia, cujos produtos são fundamentais para a manutenção e a produtividade do agronegócio brasileiro. Em contrapartida, o mercado angolano é destino de expressivas exportações brasileiras de produtos da indústria de transformação, açúcares e carnes. Logo, o Brasil, na condição de grande exportador de *commodities*, necessita da estabilidade das rotas atlânticas para alcançar não apenas os mercados africanos, mas também os asiáticos e europeus que dependem do trânsito contíguo à costa ocidental africana.

Diante do alto índice de ataques piratas e sequestros na região costeira da África Ocidental, as embarcações que operam nas rotas Brasil-África enfrentam apólices de seguro marítimo significativamente mais onerosas, que, frequentemente, cobram prêmios por risco de guerra. Esses ataques elevam os valores de frete e os custos operacionais derivados do emprego obrigatório de segurança armada privada a bordo e do uso de sistemas evasivos de navegação. Dessa forma, o transbordamento dessa instabilidade para a estrutura de custos logísticos atinge a competitividade das exportações brasileiras no exterior e encarece a importação de insumos críticos para o mercado interno, agravando diretamente as imperfeições conhecidas, historicamente, como Custo Brasil.

Além das perdas logísticas e comerciais, a militarização do Atlântico Sul por potências extrarregionais, instigada pela incapacidade dos Estados africanos em debelar os ilícitos marítimos, apresenta-se como desafio estrutural à Grande Estratégia do Estado brasileiro. A premissa Oceanopolítica e geopolítica adotada pelo Brasil estabelece o Atlântico Sul e a Costa Ocidental africana, não apenas como via comercial, mas como seu entorno estratégico imediato. Essa área de influência prioritária é delimitada por preceitos de defesa e soberania, onde a manutenção de ambiente pacífico e livre da hegemonia de potências do Hemisfério Norte é imperativa. Portanto, os riscos emanados da proliferação da economia ilícita no Golfo da Guiné afetam concomitantemente a segurança do comércio e a autonomia geopolítica sustentada por instrumentos como a ZOPACAS.

Diante do exposto, o objetivo geral do presente artigo é analisar a importância da segurança marítima no Golfo da Guiné para o comércio exterior brasileiro. O estudo avalia as repercussões diretas

dos riscos securitários nas operações logísticas e as oportunidades decorrentes da atuação Oceanopolítica e diplomática do Brasil na região. A fim de instrumentalizar o alcance do objetivo geral, estabelecem-se os seguintes objetivos específicos: i) mapear a evolução histórica e estatística das ameaças assimétricas, em especial a pirataria, o roubo armado e o tráfico ilícito, no Golfo da Guiné na última década; ii) dimensionar e analisar a composição da balança comercial brasileira com os Estados costeiros da região, identificando os níveis de dependência estratégica em setores como energia e agronegócio; iii) mensurar os reflexos econômicos das ameaças marítimas nos custos de transação, tais como fretes, seguros e rotas, atinentes às exportações e importações brasileiras; e iv) avaliar a eficácia das respostas institucionais e da diplomacia de defesa da Marinha do Brasil, por meio de operações conjuntas e capacitação, na mitigação desses riscos estruturais.

Tudo com o intuito de fornecer o aporte científico adequado à consecução dos objetivos delineados, a presente pesquisa se pauta e por delineamento metodológico fundamentado em métodos mistos. A seção subsequente detalha as opções metodológicas adotadas, os métodos de coleta e análise de dados primários e secundários, bem como as delimitações espaciais e temporais estabelecidas para a condução empírica do estudo.

## **2. MATERIAL E MÉTODO**

### **2.1. Delineamento da Pesquisa e Abordagem Epistemológica**

A presente investigação se fundamenta em delineamento metodológico de métodos mistos. Ela se caracteriza por abordagem quali-quantitativa, de natureza descritiva e exploratório-explicativa.

Conforme estabelece a literatura consagrada sobre metodologia científica nas Ciências Sociais e nas Relações Internacionais, a adoção de métodos mistos permite a triangulação de dados. Dessa forma, ela enriquece a análise ao combinar a precisão métrica dos dados quantitativos com a profundidade analítica e contextual da investigação qualitativa (Creswell, 2010; Gil, 2002).

No contexto dos Estudos Estratégicos Marítimos, a complexidade do ambiente oceânico envolve o cruzamento de variáveis geoeconômicas, jurídicas e securitárias. Essa complexidade exige matriz metodológica capaz de mensurar fenômenos objetivos (como fluxos comerciais e número de ataques piratas) e, ao mesmo tempo, interpretar as dinâmicas institucionais e políticas subjacentes a esses eventos.

Do ponto de vista epistemológico, a pesquisa se alinha aos preceitos do Realismo Estrutural e da Geopolítica Clássica. Ela compreende a segurança e a defesa como elementos centrais para a garantia da soberania e dos interesses do Estado no Sistema Internacional (Morgenthau, 2003; Waltz, 1979).

Outrossim, a pesquisa incorpora o prisma teórico da Interdependência Complexa para analisar a vulnerabilidade das Linhas de Comunicação Marítimas e o transbordamento (spillover) da insegurança regional para o comércio exterior brasileiro (Keohane; Nye, 1977). O método de procedimento adotado é o estudo de caso único e diacrônico, com foco na interseção entre o Golfo da Guiné e o entorno estratégico brasileiro, avaliado ao longo de década.

## **2.2. Fontes de Dados e Universo da Pesquisa**

A coleta de dados primários e secundários baseou-se exclusivamente em repositórios institucionais oficiais, bancos de dados multilaterais e literatura acadêmica. Dessa forma, ela assegurou a validade e a fidedignidade dos resultados, cujas fontes de dados foram divididas em dois eixos temáticos estruturantes, Eixo Econômico-Comercial e Eixo de Segurança Marítima.

No Eixo Econômico-Comercial, a coleta de dados quantitativos sobre o fluxo de comércio exterior bilateral foi extraída primariamente do sistema Comex Stat, gerido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços do Brasil (MDIC). As informações foram cruzadas com a base de dados UN Comtrade (United Nations International Trade Statistics Database). Os dados macroeconômicos e de desenvolvimento dos países da região foram obtidos junto à plataforma de Open Data do Banco Mundial (World Bank).

No Eixo de Segurança Marítima, a incidência de crimes transnacionais no mar foi mapeada por meio de três fontes primárias globais. A primeira consiste nos relatórios anuais de pirataria e roubo armado (Piracy and Armed Robbery Reports) elaborados pelo IMB da Câmara de Comércio Internacional (ICC), cobrindo o período de 2011 a 2025. A segunda fonte provém do Sistema Global Integrado de Informação Marítima (Global Integrated Shipping Information System, GISIS em inglês), operado pela Organização Marítima Internacional (IMO). A terceira se baseia nos relatórios situacionais do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC), voltados ao crime organizado transnacional na África Ocidental e Central.

Para a análise da governança regional e dos marcos de cooperação, foram examinados documentos oficiais da CGG e resoluções

vinculadas à Arquitetura de Yaoundé de 2013, incluindo o Código de Conduta e as diretrizes do Centro de Coordenação Inter-regional (ICC, em inglês), bem como documentos de defesa do Brasil, como a Política Nacional de Defesa e a Estratégia Nacional de Defesa de 2025.

### **2.3. Delimitação Espacial e Recorte Temporal**

A delimitação espacial da pesquisa engloba os 19 Estados costeiros que compõem a macrorregião do Golfo da Guiné. Ela se estende do Senegal até Angola, conforme a definição operacional adotada pela Arquitetura de Yaoundé (CABRITA, 2016, P. 18). Do lado brasileiro, o espaço geográfico se concentra na infraestrutura portuária nacional voltada ao Atlântico Sul e nas rotas de navegação transatlânticas que conectam o Brasil à costa oeste africana.

O recorte temporal abrange o período de 2011 a 2025. A escolha deste intervalo justifica-se por dois marcos metodológicos centrais, onde, o primeiro, o ano de 2011 consolida a fase de implementação inicial da Arquitetura de Yaoundé, assinada em 2013, bem como do início da Primavera Árabe, e, dessa forma, o intervalo permite avaliar a eficácia deste regime de segurança marítima ao longo de mais de uma década completa de funcionamento (Gaspar, 2017). Em segundo lugar, o período captura as flutuações mais recentes e agudas nos índices de criminalidade marítima na região, que vai desde o pico histórico de sequestros na virada da década até as subsequentes respostas navais multilaterais.

### **2.4. Procedimentos de Coleta de Dados e Variáveis Analíticas**

A coleta de dados quantitativos no sistema Comex Stat/MDIC utilizou filtros específicos para exportação e importação. As variáveis

selecionadas incluíram Valor FOB (Free On Board) em dólares estadunidenses (US\$); Quilograma Líquido; Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) a nível de posições e subposições para identificar concentração setorial, como por exemplo combustíveis minerais, cereais e açúcares; Países de destino/origem pertencentes ao Golfo da Guiné; e Vias de Transporte, filtrando-se exclusivamente o modal marítimo.

Na extração de dados do IMB e do IMO GISIS, as variáveis dependentes computadas foram o número total de incidentes anuais reportados na região do Golfo da Guiné; natureza da ocorrência (pirataria em alto-mar versus roubo armado em águas jurisdicionais, conforme definições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM); grau de violência empregada (embarcações alvejadas, invadidas, sequestradas); e número de tripulantes tomados como reféns ou feridos.

Para revisão da literatura e embasamento teórico, procedeu-se a busca sistemática nas bases de dados indexadas reconhecidas internacionalmente, cujas equações de busca (search strings) utilizaram operadores booleanos (AND, OR) combinando os descritores primários: ("Gulf of Guinea" OR "Golfo da Guiné") AND ("Maritime Security" OR "Segurança Marítima" OR "Piracy") AND ("Brazil" OR "Brasil" OR "South Atlantic"). A busca bibliográfica ocorreu entre os meses de agosto de 2025 a abril de 2026.

## **2.5. Critérios de Inclusão e Exclusão**

Para revisão sistemática da literatura, estabeleceram-se critérios de elegibilidade, onde foram incluídos artigos científicos publicados em periódicos avaliados em diversos estratos Qualis na área de

Ciência Política e Relações Internacionais, ou indexados no Journal Citation Reports (JCR) e SJR (Scimago Journal Rank); teses de doutorado e dissertações de mestrado defendidas em programas de excelência notas 5, 6 e 7 da CAPES, ou em instituições militares de altos estudos (como a Escola de Guerra Naval e a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército); publicações nos idiomas português, inglês, espanhol ou francês; obras clássicas indispensáveis à fundamentação geopolítica do Atlântico Sul e do entorno estratégico brasileiro.

Os critérios de exclusão aplicaram-se a textos de opinião não acadêmicos, reportagens jornalísticas sem lastro de dados (exceto quando utilizadas estritamente para exemplificar repercussão midiática); trabalhos com falhas metodológicas evidentes ou falta de transparência nas fontes de dados; publicações em anais de congressos que não tivessem passado por sistema de dupla revisão cega; e dados estatísticos provenientes de organizações não governamentais não auditáveis ou agências privadas sem reconhecimento internacional na área marítima.

## **2.6. Técnicas de Tratamento e Análise de Dados**

O tratamento do escopo empírico-quantitativo se pautou na análise estatística descritiva. Essa técnica é recomendada para estudos que visam descrever características de determinada população ou fenômeno (Gil, 2002). Os dados econômicos e os incidentes securitários foram tabulados no software Microsoft Excel e no pacote estatístico R (versão 4.3). Procedeu-se ao cálculo de frequências absolutas e relativas, medidas de tendência central e taxas de variação anual composta para os fluxos de comércio e para a criminalidade marítima. O cruzamento das bases de dados buscou

identificar, mediante tabulação cruzada (cross-tabulation), correlações temporais entre os picos de incidentes piratas no Golfo da Guiné e oscilações atípicas nos custos de frete ou reduções no volume de carga transportada entre a África Ocidental e os portos brasileiros.

Para a componente qualitativa, adotou-se a Análise de Conteúdo Temática Categorial, proposta por Laurence Bardin (2011). O material textual composto pelos relatórios institucionais da Comissão do Golfo da Guiné, do UNODC, bem como tratados e políticas públicas de defesa foi submetido a três fases sequenciais:

- i. Pré-análise: fase de organização inicial, leitura do material e formulação das hipóteses balizadoras, garantindo que o material selecionado atendesse às regras de pertinência ao trabalho;
- ii. Exploração do material: etapa de codificação propriamente dita. O texto foi fragmentado em unidades de registro (frases e parágrafos) e unidades de contexto. As categorias temáticas estabelecidas a priori foram: "vulnerabilidade institucional", "arquitetura de segurança cooperativa", "impacto econômico da pirataria" e "projeção de forças extrarregionais". Novas categorias emergentes a posteriori foram integradas ao modelo de análise.
- iii. Tratamento dos resultados, inferência e interpretação: dados brutos organizados foram submetidos a operações lógicas e de reflexão crítica. Essa etapa confrontou os pressupostos extraídos dos relatórios, tais como a eficácia declarada da Arquitetura de Yaoundé com as estatísticas reais de

sequestros e os interesses geoeconômicos brasileiros na Bacia do Atlântico Sul, à luz do quadro teórico realista e institucionalista.

## **2.7. Limitações Metodológicas**

A primeira limitação primária reside na subnotificação (*underreporting*) endêmica de crimes marítimos na costa africana. Conforme advertem a IMO e a literatura especializada, um número expressivo de ataques piratas e roubos armados, especialmente aqueles direcionados a pequenas embarcações de cabotagem ou pesqueiros, não é formalmente reportado aos centros de controle, como o IMB, devido ao medo de retaliação, ao aumento dos prêmios de seguro ou à desconfiança das tripulações em relação às forças de segurança estatais locais, que muitas vezes sofrem de corrupção sistêmica (UNODC, 2018; Luz, 2016). Tal fenômeno, descrito na criminologia como "populações sombra" ou cifras ocultas (*dark figures*), implica que os números oficiais analisados representam, inevitavelmente, o limite inferior da realidade securitária no Golfo da Guiné (Canadá, 2006)

A segunda limitação se refere à categorização jurídica, complexa, dos eventos, onde a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM, 1982), em seu Artigo 101, define a pirataria estritamente como atos ocorridos em alto-mar (área internacional). Atos análogos perpetrados no interior do mar territorial de um Estado são tipificados como roubo armado contra navios. Devido às águas jurisdicionais interligadas dos Estados do Golfo da Guiné, a maioria esmagadora dos ataques ocorre dentro dos limites de 12 milhas náuticas ou nas Zonas Econômicas Exclusivas (ZEE), mascarando, estatisticamente, a verdadeira dimensão da ameaça

transnacional. Desse modo, para mitigar esse viés, a presente pesquisa agregou ambas as tipificações em sua base analítica, tratando-as sob o escopo amplo de "insegurança marítima armada".

A terceira limitação, de ordem econômica, diz respeito ao isolamento da variável causal dos custos de transação. Embora a pesquisa busque avaliar o impacto da pirataria no "Custo Brasil" e na balança comercial, sabe-se que oscilações no valor dos fretes e nos prêmios de seguros marítimos são multifatoriais, sendo fortemente influenciadas pela volatilidade do preço internacional do barril de petróleo (*brent*), crises logísticas globais decorrentes da recuperação pós-pandêmica (COVID-19), e gargalos na infraestrutura portuária nacional. Dessa maneira, isolar com absoluta precisão quantitativa o impacto exclusivo da pirataria nos custos das exportações/importações brasileiras constitui desafio econométrico. Para contornar essa barreira, a pesquisa utilizou relatórios qualitativos do mercado segurador (*Lloyd's Joint War Committee*) para identificar as sobretaxas diretas e os prêmios por "Risco de Guerra" aplicados especificamente às rotas da África Ocidental.

## **2.8. Aspectos Éticos da Pesquisa**

A condução do presente trabalho observou rigorosamente diretrizes éticas que regem pesquisa científica no campo das Ciências Humanas e Sociais. Por se tratar de estudo bibliográfico e documental pautado exclusivamente em análise de dados secundários de acesso público ou providos por plataformas institucionais abertas (como MDIC, Banco Mundial e Nações Unidas), não houve envolvimento direto, intervenção, entrevista ou interação com seres humanos que demandasse submissão do projeto a Comitê de Ética em Pesquisa (CEP).

Os direitos autorais e a propriedade intelectual foram integralmente respeitados mediante correta e inequívoca citação de todas as fontes consultadas, utilizando sistema autor-data e normatização da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 10520 e NBR 6023). A pesquisa manteve postura de neutralidade axiológica na interpretação dos dados institucionais. Ela se absteve de emitir juízos de valor não fundamentados ou de alterar sentido original das informações estatísticas extraídas dos relatórios internacionais, reafirmando compromisso com rigor acadêmico, transparência procedimental e reprodutibilidade dos resultados alcançados.

### **3. RESULTADOS**

#### **3.1. Evolução dos Incidentes de Insegurança Marítima no Golfo da Guiné (2015–2025)**

A análise dos dados extraídos dos relatórios anuais do International Maritime Bureau e do Global Integrated Shipping Information System da Organização Marítima Internacional demonstra alteração substancial no centro de gravidade da criminalidade marítima global ao longo da última década. Os registros quantitativos evidenciam que os incidentes de pirataria no Chifre da África (Golfo de Áden) apresentaram declínio acentuado em virtude da atuação de forças-tarefa navais internacionais. Dessa forma, o Golfo da Guiné consolidou-se como região marítima com maior número de ocorrências violentas contra navegação comercial. (Fonseca, 2018; Bento, 2025)

O levantamento estatístico referente ao período de 2015 a 2020 indica curva ascendente e contínua no número de ataques na costa ocidental africana. O ano de 2018 registrou 70 incidentes

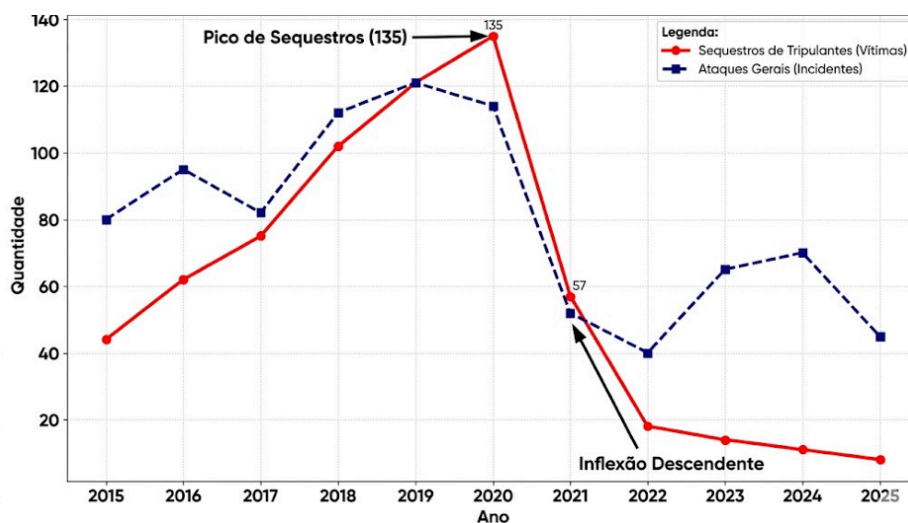
confirmados contra embarcações mercantes no Golfo da Guiné, dos quais 44 resultaram em abordagens físicas bem-sucedidas e 4 envolveram sequestro de tripulantes (International Chamber of Commerce, 2019a), cuja escalada da violência atingiu pico histórico no ano de 2020. Ainda, de acordo com os dados do IMB, foram reportados 195 incidentes de pirataria e roubo armado na região naquele ano. Ressalta-se que o Golfo da Guiné foi cenário de 135 casos de sequestros de tripulantes para obtenção de resgate (*kidnapping for ransom*), o que representou 96,3% do total global de ocorrências dessa tipificação criminal (Escola De Guerra Naval, 2021, p. 9).

A partir de 2021 e estendendo-se até o início de 2025, os dados do IMB apontam para retração no número absoluto de ataques piratas em alto-mar, reflexo direto do incremento das operações de patrulhamento naval sob a égide da Arquitetura de Yaoundé e da presença de atores extrarregionais. Todavia, essa redução quantitativa nos sequestros foi acompanhada por diversificação e mutação das ameaças assimétricas operadas pelas redes criminosas, cujos registros mais recentes demonstram aumento compensatório nas notificações de roubo armado no interior das águas jurisdicionais (mares territoriais), crimes ambientais e tráficos ilícitos (Luis, 2018; Ginga, 2021)

A distribuição espacial dos incidentes revela profunda assimetria intrarregional. A Nigéria figura, ininterruptamente, como epicentro da insegurança marítima, onde, apenas no ano de 2018, o país concentrou 47 do total de incidentes do Golfo, compreendendo 27 abordagens diretas, 12 casos de disparos de arma de fogo contra cascos de navios e tentativas de sequestro (International Chamber of Commerce, 2019b). Nos anos subsequentes, as águas adjacentes ao

Delta do Níger mantiveram maior densidade de ocorrências, seguidas, em menor escala, pelas zonas costeiras do Gabão, Guiné Equatorial e Angola.

**Gráfico 1:** Evolução da Pirataria e Sequestros no Golfo da Guiné (2015 - 2025)



Fonte: o autor

A representação dos dados assume forma de Gráfico de Linhas (Gráfico 1 Evolução da Pirataria e Sequestros no Golfo da Guiné 2015-2025). O gráfico descreve duas trajetórias temporais cruzadas: a linha primária ilustra crescimento sustentado dos sequestros de tripulantes entre 2015 e 2020 (atingindo marca de 135 vítimas), seguida de inflexão descendente a partir de 2021; a linha secundária consolida número de ataques gerais, demonstrando picos de volatilidade que acompanham instabilidades políticas em terra firme, especialmente nos períodos eleitorais dos principais Estados costeiros da região.

Além disso, dados institucionais do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC) evidenciam a consolidação do Golfo da Guiné como zona de trânsito crítico para outros crimes transnacionais. Trata-se do fluxo de tráfico de entorpecentes por via

marítima, que registra movimentação, estimada, de 50 a 60 toneladas de cocaína anualmente, utilizando costa oeste africana como plataforma de transbordo entre América do Sul e Europa (Instituto de Defesa Nacional, 2021, p. 82).

Adicionalmente, a Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada atinge proporções severas, com estimativas do UNODC apontando que cerca de 40% das capturas anuais na região ocorrem à margem da lei, gerando perda de milhares de toneladas de biomassa marinha e desestabilizando segurança alimentar dos Estados limdeiros (Anyimadu, 2013).

### **3.2. Perfil Econômico e Comercial do Intercâmbio Brasil-golfo da Guiné**

A quantificação dos fluxos de comércio exterior baseada nos dados oficiais do sistema Comex Stat, mantido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), confirma relevância geoeconômica estrutural da África Atlântica para balança comercial brasileira. A matriz de transporte nacional indica que aproximadamente 95% do volume total do comércio internacional brasileiro depende exclusivamente das rotas marítimas. Parcela significativa transita compulsoriamente pelas Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) do Atlântico Sul (Visentini, 2022a).

Os resultados agregados do intercâmbio comercial entre o Brasil e o continente africano revelam cifras expressivas. No ano de 2021, a corrente de comércio bilateral totalizou US\$ 15,91 bilhões, representando variação positiva de 38% em relação ao exercício anterior. Desse montante, exportações brasileiras somaram US\$ 9,47 bilhões (aumento de 20,5%), enquanto importações oriundas da

África alcançaram US\$ 6,43 bilhões, resultando em superávit comercial para o Brasil na ordem de US\$ 3,04 bilhões (Brasil, 2022b).

A composição da pauta exportadora brasileira para os Estados africanos é caracterizada pela concentração híbrida entre produtos do agronegócio e bens da indústria de transformação, onde o levantamento por Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) aponta que os principais produtos exportados pelo Brasil englobam açúcares e melaços, respondendo por 33% da pauta; milho não moído (9,3%); carnes de aves e suas miudezas comestíveis (7,1%); minério de ferro e seus concentrados (6,3%); e soja (4,9%).

Por outro lado, a pauta de importações brasileiras provenientes da África possui extrema inelasticidade e concentração no setor primário e de insumos industriais, com destaque para adubos ou fertilizantes químicos, correspondendo a 43% do total importado; óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos (19%); óleos combustíveis (7,6%); e metais do grupo da platina (5,7%) (Brasil, 2022b).

Além do mais, os Estados localizados no Golfo da Guiné despontam como parceiros nevrálgicos, onde Nigéria e Angola se consolidaram historicamente como principais polos do intercâmbio sul-atlântico. A Nigéria, maior economia da região, figura como fornecedor indispensável de hidrocarbonetos e de fertilizantes nitrogenados (ureia) essenciais para sustentação da produtividade agrícola brasileira, que em 2022, posicionou-se como o quarto maior parceiro comercial do Brasil no continente africano, absorvendo exportações e fornecendo insumos críticos para indústria petroquímica e agronegócio nacional.

Já a Angola, sede da Comissão do Golfo da Guiné, apresenta-se como mercado receptor vital para produtos brasileiros de maior valor agregado. A análise histórica (2012-2021) da balança comercial com mercado angolano revela que exportações brasileiras são compostas majoritariamente por carnes (15%), açúcar refinado (10%) e veículos rodoviários (10%). Em contrapartida, importações brasileiras oriundas de Angola consistem, de forma quase exclusiva, em recursos energéticos: petróleo bruto (72%) e gás natural (27%). Além do fluxo de bens, Angola se destaca como receptora de Investimento Estrangeiro Direto (IED) do Brasil, com estoque acumulado que ultrapassou marca de US\$ 612 milhões no final da década anterior, direcionados a setores de infraestrutura, construção civil e mineração.

### **3.3. Mensuração dos Reflexos Econômicos e Vulnerabilidades Logísticas**

O cruzamento dos dados de ocorrências criminais com os indicadores de fluxos marítimos revela materialidade dos reflexos econômicos suportados pela cadeia logística global e, por extensão, pelo comércio exterior brasileiro. A ausência de governança oceânica plena no interior das Zonas Econômicas Exclusivas da África Ocidental resulta na imposição de externalidades negativas quantificáveis sobre os custos de transação.

A análise econômica estrita das perdas geradas pela insegurança marítima no Golfo da Guiné aponta cifras de elevada magnitude. De acordo com os relatórios institucionais da missão de avaliação das Nações Unidas, o custo econômico decorrente da pirataria, do roubo armado e das atividades ilícitas conexas, incluindo o contrabando de petróleo, conhecido como *bunkering*, alcança cifra estimada de US\$

1,925 bilhão a US\$ 2 bilhões anualmente (Gorce; Salvy, 2012, p. 62). Deste montante, perdas substanciais são atribuídas diretamente ao furto de hidrocarbonetos na origem, onde as estatísticas do setor indicam que apenas a Nigéria sofre desvio ilícito de 40.000 a 100.000 barris de petróleo bruto por dia (Anyimadu, 2013). Adicionalmente, a pesca INN impõe dreno econômico à África Subsaariana projetado em aproximadamente US\$ 1 bilhão por ano, degradando sustentabilidade das reservas haliêuticas.

Para o Brasil e seus operadores logísticos comerciais, o impacto se transmite transversalmente pela cadeia de valor do frete marítimo. A classificação do Golfo da Guiné como zona de alto risco pelo Joint War Committee do mercado segurador de Londres (Lloyd's) obriga incidência imediata de prêmios de seguro por Risco de Guerra (War Risk Premium) e sobretaxas de área de risco (Additional Premium Areas) para qualquer navio mercante que cruze a região delimitada. Assim, o custo diário de operação das embarcações aumenta de forma acentuada.

Outrossim, a imposição dessas taxas atinge a rentabilidade das exportações brasileiras. Refere-se a elevação compulsória do valor do frete e do seguro marítimo para o transporte de cargas entre os portos brasileiros e os portos de destino, como por exemplo os localizados na Nigéria ou Angola, que encarece o preço final (landed cost) dos produtos manufaturados, como o açúcar e as carnes do Brasil. Dessa forma, essa imposição de taxas reduz a competitividade brasileira face a fornecedores de outras regiões geográficas.

Adicionalmente, a importação de insumos essenciais pelo Brasil com destaque para os adubos e fertilizantes importados da Nigéria sofre majoração de custos de transporte, o que é imediatamente

repassado à cadeia produtiva do agronegócio nacional, agravando o fenômeno sistêmico reconhecido na literatura macroeconômica como "Custo Brasil".

As vulnerabilidades específicas da logística nacional são acentuadas pela composição da frota de bandeira brasileira. A Marinha Mercante do Brasil é caracterizada historicamente por limitações quantitativas no transporte de longo curso. Ela depende sobremaneira do afretamento de navios de bandeira estrangeira (frotas de conveniência) para consecução de suas exportações e importações, onde a interrupção pontual de rotas, os atrasos de atracação nos portos africanos devido a procedimentos evasivos de segurança (como a necessidade de aguardar escolta naval militar fora dos limites do mar territorial antes de adentrar nos terminais de carga) ou a adoção de rotas circulares mais longas para evitar epicentro dos ataques, gerando ineficiência na alocação de capacidade de porão.

A projeção espacial dos incidentes do IMB se sobrepõe aos pontos de estrangulamento (choke points) convergentes aos terminais de carga no Golfo da Guiné. Isso demonstra a interseção entre os fluxos de exportação/importação do Brasil e o polígono de maior letalidade/insegurança marítima gerado pelas ações de pirataria e roubo armado.

Esses achados estatísticos e logísticos estabelecem base de evidências concretas que comprovam capilaridade da ameaça. Constata-se que a insegurança marítima instalada na margem oriental do Atlântico Sul não configura fenômeno restrito às águas costeiras africanas, mas constitui vetor de interrupção contínua e de oneração direta para os interesses vitais do comércio exterior da

República Federativa do Brasil, expondo suscetibilidade do Estado a intercorrências não estatais em seu principal corredor comercial.

## **4. DISCUSSÃO**

### **4.1. Interpretação dos Resultados à Luz da Oceanopolítica e da Segurança Marítima**

Os resultados quali-quantitativos expostos na seção anterior demonstram translação do epicentro da insegurança marítima global do Chifre da África para o Golfo da Guiné ao longo da última década. A interpretação desse fenômeno à luz do referencial teórico da Oceanopolítica e dos Estudos Estratégicos Marítimos ratifica a premissa de que consolidação da "Economia Azul" e exploração de recursos energéticos offshore em Estados com fragilidades institucionais geram vulnerabilidades sistêmicas que transcendem fronteiras territoriais.

Conforme preconizado na teoria do Poder Marítimo de Geoffrey Till (2009), o sistema marítimo global opera de forma interdependente, onde a incapacidade de Estado ribeirinho em prover segurança em suas águas jurisdicionais compromete a resiliência de toda a rede de Linhas de Comunicação Marítimas. Desse modo, a assimetria intrarregional observada nos dados, como a Nigéria concentrando vasta maioria dos incidentes de pirataria e roubo armado, coaduna-se com análises geopolíticas contemporâneas que apontam relação de causalidade entre a abundância de hidrocarbonetos e a proliferação de atores não estatais armados.

Ademais, a literatura corrobora que as redes criminosas no Delta do Níger evoluíram de insurgências políticas locais para sofisticadas organizações de crime transnacional, financiadas pela petropirataria

e pelo sequestro para obtenção de resgate (Kamal-Deen, 2015; Osinowo, 2015). Nota-se que a redução no número absoluto de ataques em alto-mar a partir de 2021, constatada nos relatórios do International Maritime Bureau, não deve ser interpretada como erradicação da ameaça, mas sim como transformação tática dos grupos criminosos, onde esses grupos passaram a operar mais próximos à costa e a diversificar suas fontes de renda ilícitas, incluindo contrabando e apoio à pesca ilegal (Luz, 2016).

No escopo da macrogeopolítica do Atlântico Sul, os dados logísticos e criminais validam a tese estrutural de Therezinha de Castro (1999) acerca da interdependência das frentes continentais. A morfologia da bacia sul-atlântica, caracterizada pelo estrangulamento estratégico entre saliente nordestino brasileiro (Natal) e projeção ocidental africana (Dakar), impõe que qualquer alteração no grau de segurança da margem oriental reverta em ameaça direta aos interesses da margem ocidental. Desse modo, a insegurança marítima no Golfo da Guiné afeta diretamente a concepção oceanopolítica brasileira de proteção da "Amazônia Azul". Destaca-se que isso ocorre, pois o conceito não se restringe à apenas a guarda da Zona Econômica Exclusiva nacional, mas engloba garantia de navegabilidade no entorno estratégico que conecta Brasil aos mercados globais (Carvalho, 2004; Wiesebron, 2013).

#### **4.2. Implicações Estratégicas e Geoeconômicas para o Brasil**

A análise do perfil econômico do intercâmbio Brasil–Golfo da Guiné evidencia vulnerabilidade estratégica crônica da balança comercial nacional face às ameaças assimétricas operantes na costa africana. A dependência estrutural das vias marítimas para escoamento de 95% do comércio exterior brasileiro (Brasil, 2025) converte índices de

criminalidade apurados em externalidade negativa com impacto macroeconômico mensurável. A alta concentração da pauta de importações em produtos de base energética e insumos agrícolas (petróleo bruto e fertilizantes químicos), originários precipuamente da Nigéria e de Angola, submete cadeias produtivas nevrálgicas do Estado brasileiro ao risco de interrupção ou oneração.

A constatação de que o Golfo da Guiné absorve anualmente perdas que orbitam marca de dois bilhões de dólares devido à criminalidade marítima (Gorce; Salvy, 2012) se reflete diretamente no repasse de custos logísticos aos importadores e exportadores brasileiros. Observa-se que a imposição de sobretaxas de "Risco de Guerra" pelo mercado segurador internacional e a obrigatoriedade de contratação de equipes de segurança armada privada elevam a *landed cost* dos produtos nacionais, arruinando a competitividade do agronegócio e da indústria de transformação do Brasil no continente africano. Dessa forma, a alteração de rotas de navegação para evitar o polígono de risco no Delta do Níger, dilata o *transit time* das operações de cabotagem transatlântica, exacerbando a ineficiências historicamente tipificadas como "Custo Brasil".

Esses achados empíricos confirmam a tese da Interdependência Complexa formulada por Keohane e Nye (1977). Eles demonstram que relações estatais contemporâneas são permeadas por canais múltiplos e vulnerabilidades recíprocas, onde a força militar clássica não se aplica de forma imediata à resolução de passivos econômicos privados. No entanto, a perspectiva do Realismo Periférico sublinha que a inação do Estado brasileiro perante o encarecimento de suas rotas vitais implicaria subordinação de sua política geoeconômica aos ditames de cartéis seguradores do Norte Global e à tolerância complacente de atores não estatais criminosos (Bento, 2022). O risco

à segurança energética e à viabilidade do agronegócio demanda, portanto, elevação do Golfo da Guiné à condição de prioridade máxima no planejamento de contingência da Grande Estratégia Nacional.

### **4.3. Projeção de Potências Extrarregionais e a Dinâmica de Securitização**

A interpretação da crise securitária no Golfo da Guiné requer inserção da variável referente à presença militar de atores extrarregionais. Essa presença constitui subproduto direto da incapacidade institucional dos Estados lindeiros em garantir a ordem no mar, cujos resultados indicam que o agravamento da pirataria forneceu embasamento discursivo e fático para o desencadeamento de processos de securitização por parte de potências do Hemisfério Norte (Buzan; Wæver; Wilde, 1998). A atuação do Comando dos Estados Unidos para a África (AFRICOM), a Operação Corymbe da França e o incremento paulatino da projeção naval da República Popular da China, além da infiltração do Africa Corps, materializam a disputa geopolítica multifacetada pela garantia de acesso a reservas seguras de hidrocarbonetos fora do volátil eixo do Oriente Médio (Penna Filho, 2015) e de minerais raros.

Para a Grande Estratégia do Brasil, esse fenômeno apresenta contornos de paradoxo securitário. As Marinhas das potências tradicionais auxiliam na repressão imediata dos atos de pirataria que encarecem comércio exterior brasileiro, contudo, a militarização crônica do Atlântico Sul subverte a premissa diplomática e a oceanopolítica nacional de manter a bacia oceânica livre da rivalidade inerente aos centros hegemônicos mundiais (Abdenur; Souza Neto, 2014).

Nesse contexto, o conceito de "Multipolaridade Instável", postulado por Visentini (2022), aplica-se perfeitamente a esse cenário. Na transição sistêmica atual, a atuação ostensiva de forças navais da OTAN e da China na margem oriental do Atlântico Sul rebaixa a autonomia estratégica regional e introduz lógicas de alinhamento indesejáveis aos países africanos e sul-americanos.

A literatura nacional converge no sentido de que o combate eficiente a esse vazio de poder, instrumentalizado por potências externas, reside no fortalecimento de arranjos de governança regional que priorizem eixo de Cooperação Sul-Sul. Dessa forma, instabilidades apontadas nos resultados são indutoras da relevância estrutural da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). Ressalta-se que a revitalização das metas originárias dessa cimeira, notadamente por intermédio dos Planos de Ação de Montevideu (2013) e Mindelo (2023), que incluíram expressamente a segurança marítima e o combate à pirataria em seu escopo de cooperação, configura-se como resposta diplomática mandatária para consolidar o "cinturão de boa vontade" e legitimar a resolução dos problemas africanos por meios autóctones e horizontais.

#### **4.4. A Diplomacia de Defesa Naval Brasileira Como Fator de Estabilidade**

A atuação da Marinha do Brasil se sobressai como instrumento político-militar mais adequado para mitigar vulnerabilidades identificadas, principalmente frente aos resultados que evidenciam o impacto da insegurança nas LCM brasileiras e a complexa teia de projeções extrarregionais. O referencial da Diplomacia de Defesa postula emprego cooperativo e pacífico das Forças Armadas no exterior para construir confiança mútua, treinar forças parceiras e

prevenir eclosão de conflitos (Guastini, 2020). Assim, o Brasil adota transferência de tecnologia, treinamento institucional e exercícios conjuntos como multiplicadores de força de seu Poder Marítimo, uma vez que não dispõe de recursos para projeção coercitiva contínua ou para instauração de hegemonia naval clássica na costa africana.

Os dados e fatos históricos denotam que o engajamento operacional brasileiro no Golfo da Guiné, exemplificado pela condução de exercícios bilaterais e multilaterais como Operação GUINEX e na participação no Obangame Express, promove ganhos simétricos. Para os Estados africanos, o intercâmbio com a doutrina naval brasileira fomenta aprimoramento da fiscalização e do patrulhamento de seu próprio mar territorial, atacando a raiz tática do roubo armado a navios (Dias, 2023). Já para o Estado brasileiro, a diplomacia naval atua como dissuasão indireta, com a capacitação das forças locais para a salvaguarda soberana de seus recursos e rotas, onde o Brasil age para eliminar justificativas que balizam intervencionismo e permanência de esquadras norte-americanas, europeias e asiáticas em seu entorno estratégico (Brasil, 2025).

A eficácia dessa estratégia de "dissuasão pela cooperação" depende, intrinsecamente, da manutenção de investimentos robustos nos Projetos Estratégicos da Defesa nacional. A ampliação do patrulhamento transatlântico exige meios de superfície com alta autonomia, como por exemplos submarinos nucleares, sistemas de gerenciamento de tráfego de última geração e navios-patrolha oceânicos compatíveis com extensão da área monitorada. Constatase, ainda, que a Política Nacional de Defesa e a Estratégia Nacional de Defesa reconhecem formalmente o vínculo entre o desenvolvimento do complexo industrial-militar brasileiro e a

capacidade do país em atuar proativamente na garantia do livre comércio em rotas sensíveis como as do Golfo da Guiné, convertendo desafio geoeconômico em oportunidade para projeção da inserção internacional soberana do Brasil.

#### **4.5. Contribuições, Limitações e Sugestões para Pesquisas Futuras**

A presente investigação oferece contribuição teórica e empírica relevante aos Estudos Estratégicos Marítimos e às Relações Internacionais no Brasil ao promover a interseção analítica entre bancos de dados estatísticos de incidentes criminais internacionais (IMB, IMO) e o volume desagregado da balança comercial brasileira (Comex Stat). O estudo ultrapassa abordagens macrogeopolíticas de caráter meramente discursivo e comprova quantitativa e qualitativamente a premissa de que Atlântico Sul constitui espaço contíguo de segurança, onde a economia ilícita gerada por atores não estatais e estruturas governamentais frágeis na África Ocidental impõe dreno logístico contínuo e oneroso ao sistema econômico brasileiro, afetando competitividade nacional, a segurança no abastecimento de insumos estratégicos essenciais ao agronegócio e, conseqüentemente, a sua projeção de poder.

Outrossim, a pesquisa depara-se com limitações inerentes à opacidade do objeto de estudo, onde subnotificação endêmica de atos de pirataria e roubo armado no Golfo da Guiné, impulsionada por temor de majoração nas apólices de seguros e por desconfiança institucional nas jurisdições locais, impede o cômputo absoluto da criminalidade marítima.

A partir das lacunas observadas, sugere-se desenvolvimento de agenda de pesquisa futura estruturada em três eixos. Primeiramente, recomenda-se aplicação de modelos econométricos de regressão linear múltipla que isolem matematicamente variável da pirataria na composição do frete marítimo nas rotas do Atlântico Sul em comparação a rotas seguras do Atlântico Norte. Em segundo lugar, mostra-se premente análise específica do fenômeno do transbordamento (spillover) do extremismo violento (a exemplo do *Jama'at Nusrat al-Islam wal-Muslimin* - JNIM e do Boko Haram) em direção ao litoral do Golfo da Guiné, investigando eventual simbiose entre as redes de terrorismo do Sahel e a pirataria costeira.

Por fim, o aprofundamento empírico do impacto da diplomacia naval da República Popular da China na África Ocidental, de modo a avaliar repercussões de possíveis estabelecimentos de bases navais e acordos de transferência de tecnologia militar chinesa frente à histórica liderança cooperativa brasileira na conformação e governança da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.

## **5. CONCLUSÃO**

A presente investigação propôs-se a analisar a importância da segurança marítima no Golfo da Guiné e sua relevância estratégica transversal para comércio exterior da República Federativa do Brasil. O estudo avaliou, concomitantemente, as repercussões diretas dos riscos securitários nas operações logísticas e oportunidades inerentes à atuação Oceanopolítica do Estado brasileiro.

Constata-se que objetivo geral foi alcançado por meio de triangulação de dados quali-quantitativos. Esses dados permitiram não apenas dimensionar materialidade da ameaça, mas também

situá-la no escopo da Grande Estratégia nacional para o Atlântico Sul e seu entorno estratégico.

Nesse sentido, primeiramente, foi mapeado a evolução histórica e estatística das ameaças assimétricas na África Ocidental. Dessa forma, comprovou-se, empiricamente, a translação do centro de gravidade da pirataria global para águas jurisdicionais do Golfo da Guiné, fenômeno intimamente ligado à fragilidade institucional dos Estados costeiros da região (Dias, 2022).

Em segundo lugar, o estudo dimensionou com precisão a composição da balança comercial brasileira com Estados do Golfo, evidenciando a assimetria estrutural e a dependência estratégica do Brasil em relação a insumos primários, especialmente hidrocarbonetos e fertilizantes provenientes da Nigéria e de Angola (Brasil, 2026; Brasil, 2022b).

No que tange ao terceiro objetivo específico, a pesquisa mensurou os reflexos econômicos diretos e indiretos infligidos pelas ameaças marítimas aos custos de transação. A análise demonstrou que a incidência de externalidades negativas, como a imposição de prêmios por risco de guerra e o aumento dos fretes, afeta severamente a competitividade das exportações brasileiras e encarece o abastecimento do agronegócio nacional.

Já o quarto objetivo específico avaliou a eficácia da diplomacia de defesa operada pela Marinha do Brasil. Constatou-se que as operações de capacitação e presença naval cooperativa não configuram apenas ações de solidariedade internacional, mas consistem em mecanismos pragmáticos de dissuasão indireta e de

mitigação de vulnerabilidades no entorno estratégico brasileiro (Guastini, 2020; Costa, 2018).

Em síntese, o trabalho expõe o cenário geopolítico caracterizado por alta volatilidade e pela consolidação de redes criminosas transnacionais. Os dados aferidos a partir dos relatórios do International Maritime Bureau e do Sistema Global Integrado de Informação Marítima (GISIS/IMO) revelam que, ao longo do recorte temporal analisado, o Golfo da Guiné experimentou escalada singular nos índices de violência marítima.

Diferentemente da pirataria tradicional de alto-mar, como a observada no Golfo de Áden, a criminalidade na costa ocidental africana assumiu contornos híbridos, fundindo petropirataria, sequestro de tripulantes para obtenção de resgate e roubo armado nos ancoradouros e mares territoriais (International Chamber Of Commerce, 2019a), cujos picos de incidentes registrados em 2020 concentraram quase a totalidade global de sequestros de marítimos (Escola de Guerra Naval, 2021). Dessa maneira, os contornos híbridos da criminalidade na costa ocidental africana evidenciam a ineficácia dos mecanismos de governança regionais autônomos em debelar essas ameaças.

No prisma geoeconômico, os achados relativos ao intercâmbio comercial entre o Brasil e o Golfo da Guiné delinearam extrema sensibilidade logística da pauta brasileira. A base de dados do Comex Stat atestou que a vitalidade comercial sul-atlântica, que movimentou dezenas de bilhões de dólares no período, repousa majoritariamente sobre o transporte marítimo (Brasil, 2026; Penha, 2021).

Verifica-se que o Brasil atua na região sob dinâmica de exportação de bens com pouco valor agregado, alimentos, carnes, açúcares e veículos, e de importação massiva de produtos de base energética e agrícola, petróleo bruto e ureia (Brasil, 2022). Essa configuração expõe vulnerabilidade de dupla via, com a cadeia logística nacional sofrendo interrupções e sobrecustos, tanto no escoamento de sua produção industrial e agroindustrial quanto na garantia de seus insumos críticos.

Observa-se, que a imposição compulsória de prêmios de Risco de Guerra (War Risk Premium) pelo mercado segurador internacional sobre as embarcações que se deslocam da/para a África Ocidental onera severamente a operação (Montez, 2018) e transbordam para economia brasileira, agravando o fenômeno do "Custo Brasil".

Por fim, a constatação empírica em tela elimina, por completo, a falsa premissa segundo a qual a instabilidade no Golfo da Guiné e, por consequência direta, nos países da costa ocidental africana, constitui problema restrito à soberania daqueles Estados. Assim, essa circunstância se revela como vulnerabilidade concreta à inserção econômica internacional do Brasil, bem como à garantia de sua segurança nacional e à projeção de seu poder geopolítico sobre seu entorno estratégico.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ABDENUR, Adriana Erthal; SOUZA NETO, Danilo Marcondes de. O Brasil e a cooperação em defesa: a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 57, n. 1, p. 5-21, 2014.

ALDEN, Chris. **China in Africa**. London: Zed Books, 2007.

ANYIMADU, Adjoa. **Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons learned from the Indian Ocean.** London: Chatham House, 2013.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** São Paulo: Edições 70, 2011.

BENTO, Leonardo Rocha (coord.). **REPI-CACD: Repositório Evolutivo de Política Internacional para o CACD.** 7. ed. Tomo 10: Situação nacional e política externa de parceiros do Brasil na América Latina e no Caribe. [S. l.: s. n.], 2025.

BENTO, Leonardo Rocha (Coord.). **REPI-CACD: Repositório Evolutivo de Política Internacional para o CACD.** 7. ed. Tomo 13: Situação nacional e política externa de parceiros do Brasil na África e no Oriente Médio. [S. l.: s. n.], 2025.

BRASIL. [Decreto nº 12.725, de 18 de novembro de 2025]. Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 19 nov. 2025. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2025/decreto/D12725.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2025/decreto/D12725.htm). Acesso em: 10 fev. 2026.

BRASIL. Câmara de Comércio Exterior (CAMEX). **Produtos brasileiros exportados e importados da África.** Brasília, DF: Ministério da Economia, 2022b.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). **O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico: América do Sul e Atlântico Sul.** Brasília, DF: IPEA, 2022a.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. **Comex Stat**. Brasília, DF, 2026. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/151193>. Acesso em: 02 fev. 2026.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). **Estatísticas de Comércio Exterior - Comex Stat**. Brasília, DF: MDIC, 2022c.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). **Estatísticas de Comércio Exterior - Comex Stat**. Brasília, DF: MDIC, 2024.

BUZAN, Barry; WÆEVER, Ole; WILDE, Jaap de. **Security: A New Framework for Analysis**. Boulder: Lynne Rienner Publishers, 1998.

CABRITA, Dinis Filipe Vargas. **O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália**: Implicações globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular. 2016. Trabalho de Investigação Individual – Instituto Universitário Militar, Pedrouços, 2016.

CANADÁ. Northern Alberta Development Council. Shadow Populations in Northern Alberta. 2006. Disponível em: <https://www.nadc.gov.ab.ca/Docs/Shadow-Populations.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2025.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A Amazônia Azul. **Revista do Clube Naval**, Rio de Janeiro, v. 113, n. 331, p. 28-35, jul./set. 2004.

CASTRO, Therezinha de. **Geopolítica**: princípios, meios e fins. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1999.

CENTRO DE ANÁLISE ESTRATÉGICA DA COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA (CAE-CPLP). **Namíbia e o Brasil – uma cooperação dinâmica e bem-sucedida.** Maputo: CAE-CPLP, 2014.

COSTA, Murilo Gomes da. **O Atlântico Sul na reconfiguração do entorno estratégico brasileiro.** 2018. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

COUTINHO, Isadora Caminha. **O papel da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) para o fortalecimento do entorno estratégico brasileiro:** da criação à revitalização (1986-2014). 2014. Monografia (Graduação em Relações Internacionais) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa:** métodos qualitativo, quantitativo e misto. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

DIAS, Carlos Alexandre Alves Borges. **A diplomacia naval no entorno estratégico brasileiro:** um estudo de caso sobre a atuação da Marinha do Brasil no Golfo da Guiné (2014-2021). 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Altos Estudos de Defesa) – Escola Superior de Defesa, Brasília, DF, 2022.

DIAS, Carlos Alexandre Alves Borges. **A diplomacia naval no entorno estratégico brasileiro:** um estudo de caso sobre a atuação da Marinha do Brasil no Golfo da Guiné (2014-2021). 2023. Dissertação (Mestrado em Estudos Marítimos) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2023.

ESCOLA DE GUERRA NAVAL. **Boletim Geocorrente:** Edição Especial Golfo da Guiné. Rio de Janeiro: EGN, 2021.

ESCOLA DE GUERRA NAVAL. **Boletim Geocorrente:** Edição Especial Golfo da Guiné 2025. Rio de Janeiro: EGN/Núcleo de Avaliação da Conjuntura, 2025.

FIORI, José Luís. O Brasil e seu “entorno estratégico” na primeira década do século XXI. **Carta Maior**, 24 mai. 2013.

FITUNI, Leonid; ABRAMOVA, Irina. **Resource Potential of Africa and Russia's National Interests in the XXI Century.** Moscow: Institute for African studies, 2010.

FUND FOR PEACE. **Fragile State Index Annual.** Washington, DC: Fund for Peace, 2021.

GASPAR, Rita Suriana Amaro. O Papel da Comissão do Golfo da Guiné na Segurança Marítima em África. **Revista Transversos**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 236-251, ago. 2017.]

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GINGA, Damião Fernandes Capitão. A segurança nacional: uma nova abordagem face ao terrorismo marítimo em África. **Janus.net**, e-journal of International Relations, Lisboa, v. 11, n. 2, p. 187-201, nov. 2020/abr. 2021.

GOMES, Justino. **Geopolítica do petróleo no Atlântico sul africano: o Golfo da Guiné no centro das atenções (1999-2020).** 2023. Monografia (Licenciatura em Sociologia) – Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, Redenção, 2023.

GONZÁLEZ, Yoslán Silverio. **África Occidental: crisis vs estabilidad política.** Porto Alegre: Livraria Palmarinca, 2018.

GORCE, Xavier de la; SALVY, Anne-François de Saint. Evolution of Illegal Activities at Sea and Governments Responses to Them. In: RICHARDSON, John et al. **The Fractured Ocean Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic.** Bruxelas: GMF Transatlantic Center, 2012. p. 57-90.

GUASTINI, Ricardo Lhamas. **A oceanopolítica como instrumento da diplomacia de defesa no entorno estratégico brasileiro:** um estudo de caso sobre a atuação da Marinha do Brasil (MB) no Golfo da Guiné (2012-2020). 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Altos Estudos em Defesa) – Escola Superior de Guerra, Brasília, DF, 2020.

INSTITUTO DA DEFESA NACIONAL. **Nação e Defesa, n. 131:** Segurança em África. Lisboa: IDN, 2021.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). **IMB Piracy & Armed Robbery Map 2018.** London: ICC Commercial Crime Services, 2019a.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE (ICC). **Maritime piracy incidents down in Q1 2019 but kidnapping risk in Gulf of Guinea persists.** London: ICC Commercial Crime Services, 2019b.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB). **Piracy and Armed Robbery Against Ships:** Annual Report. London: ICC, 2019.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB). **Piracy and Armed Robbery Against Ships:** Annual Report. London: ICC, 2024.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). **Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2020.**

London: IMO, 2021.

KAMAL-DEEN, Ali. The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy. **Naval War College Review**, v. 68, n. 1, p. 93-118, 2015.

KEOHANE, Robert O.; NYE, Joseph S. **Power and Interdependence: World Politics in Transition.** Boston: Little, Brown and Company, 1977.

LUIS, Camila Cristina Ribeiro. **Brasil rumo ao mar, Janus ao leme: a política externa brasileira no Atlântico Sul.** 2018. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) – Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais San Tiago Dantas (UNESP, UNICAMP e PUC-SP), São Paulo, 2018.

LUZ, Margarida Rufino Correia. **A Pirataria no Golfo da Guiné: Como precaver a intensificação do fenómeno da insegurança no Golfo da Guiné e reconduzir a região a uma situação de estabilidade e segurança?** 2016. Dissertação (Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais) – Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2016.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica e Modernidade: Geopolítica Brasileira.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002.

MONTEZ, Luiz Guilherme Oliveira Tosta. O Atlântico Sul e a Crise no Golfo da Guiné: desafios e oportunidades para o Brasil. **Revista Brasileira de História Militar**, Rio de Janeiro, ano 11, n. 26, p. 55-68, 2018.

MORGENTHAU, Hans J. **A política entre as nações: a luta pelo poder e pela paz.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaration of a Zone of Peace and Cooperation of the South Atlantic.** Resolução 41/11 da Assembleia Geral. Nova Iorque: ONU, 1986.

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. O Combate à Pirataria No Golfo da Guiné. **Resumo de Segurança em África,** Washington, Centro de Estudos Estratégicos da África, n. 30, fev. 2015.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul.** Salvador: EDUFBA, 2011.

PENNA FILHO, Pio. Reflexões sobre o Brasil e os Desafios do Atlântico Sul no Início do Século XXI. In: GHELLER, Gilberto F.; GONZALES, Selma L. M.; MELLO, Laerte P. de (org.). **Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil.** Brasília: IPEA, 2015. p. 149-183.

SANTOS JÚNIOR, Amaro José dos. **A geopolítica da África Ocidental: o Atlântico Sul e sua relevância geopolítica, geoeconômica e geoestratégica.** 2025. Monografia (Curso Superior) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2025.

SILVA JUNIOR, Vannei de Almeida. **A Geopolítica chinesa para África: impactos para a projeção brasileira na costa ocidental da África Austral.** 2022. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia) – Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2022.

TILL, Geoffrey. **Seapower: A guide for the 21st century.** 2. ed. London: Routledge, 2009.

UNITED NATIONS (UN). **United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)**. Montego Bay, 1982.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (UNODC). **World Drug Report 2018: Executive Summary. Conclusions and Policy Implications**. Viena: United Nations, 2018.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2010.

VISENTINI, Paulo Fagundes. A África, da globalização à multipolaridade instável. **Revista Segurança, Defesa e Desenvolvimento**, Brasília, DF, v. 2, n. 1, p. 12-20, jan./jun. 2025a.

VISENTINI, Paulo Fagundes. A China e a Índia na África: imperialismo asiático ou cooperação sul-sul? **Ciências & Letras**, Porto Alegre, n. 48, p. 13-28, jul./dez. 2010.

VISENTINI, Paulo Fagundes. A multipolaridade instável: construindo um conceito da transição sistêmica e suas alianças fluídas. **Revista de Segurança, Desenvolvimento e Defesa**, Brasília, v. 2, n. 1, p. 173-183, jan./jun. 2025b.

VISENTINI, Paulo Fagundes. **África e as potências emergentes: o Sul e a cooperação profana. Austral: Revista Brasileira de Estratégia & Relações Internacionais**, Porto Alegre, v. 3, n. 5, p. 41-68, jan./jun. 2014.

VISENTINI, Paulo Fagundes. **O Desafio do Oriente na Crise do Ocidente: Estudos sobre a conjuntura e a estrutura (2019-2021)**. Porto Alegre: Instituto Sul-Americano de Política e Estratégia (ISAPE), 2022a.

VISENTINI, Paulo Fagundes. O flanco leste do entorno estratégico do Brasil. **Revista da Escola Superior de Guerra**, Rio de Janeiro, v. 37, n. 80, p. 94-108, maio/ago. 2022b.

WALTZ, Kenneth N. **Theory of International Politics**. Reading: Addison-Wesley Publishing Company, 1979.

WIESEBRON, Marianne L. Blue Amazon: thinking the defense of Brazilian maritime territory. **Austral: Brazilian Journal of Strategy and International Relations**, Porto Alegre, v. 2, n. 3, p. 101-124, 2013.

---

<sup>1</sup> Major de Infantaria do Exército Brasileiro. Mestrando em Ciências Militares pelo Instituto Meira Mattos (IMM/ECEME). Pós-graduado em Perícia e Investigação Criminal Militar e em Ciências Militares.