



A RELEVÂNCIA GEOECONÓMICA E GEOESTRÁTÉGICA DO GOLFO DA GUINÉ

O Golfo da Guiné é um relevante polo energético em termos globais, já que desempenha um papel importante no comércio internacional de petróleo e gás natural. Detém também recursos haliêuticos significativos, que devem ser preservados, e é atravessado por rotas marítimas globais, que ressaltam a importância de garantir a segurança nesta zona do mundo.

O Golfo da Guiné tem elevado valor geoeconómico e geoestratégico, o que se deve a três fatores principais: ser um polo energético relevante à escala global; possuir recursos haliêuticos significativos; e ser atravessado por rotas marítimas globais. Os três capítulos seguintes analisam cada um dos fatores em causa.

A relevância energética do Golfo da Guiné

Em relação ao comércio internacional de petróleo, é importante ter em conta que os países produtores da Costa Ocidental de África – quase só Estados do Golfo da Guiné – foram, em conjunto, os sétimos maiores exportadores mundiais em 2023 – com 158,6 milhões de toneladas (Mt) –, e entre os principais importadores da região constavam Estados da Europa

(56,9 Mt), a China (48,1 Mt), a Índia (9,3 Mt) e outros Estados da Ásia-Pacífico (16,0 Mt) (Energy Institute, 2024, p. 34). Considerando grandes blocos (nos quais os Estados do Médio Oriente figuram em conjunto), a Costa Ocidental de África ocupou a quinta posição. A Figura 1 apresenta os movimentos comerciais de petróleo bruto em 2023, em termos de grandes blocos.

No que diz respeito ao gás natural liquefeito (GNL), e ainda em 2023, o continente africano foi, em termos de grandes blocos, o quinto maior exportador – com 55,5 mil milhões de metros cúbicos (BCM) –, logo atrás da região do Médio Oriente (131,4 BCM), EUA (114,4 BCM), Austrália (107,4 BCM) e outros Estados da Ásia-Pacífico (71,6 BCM). Entre os principais países exportadores de GNL no continente africano, em 2023, encontravam-se a Nigéria (o

segundo maior exportador de África, com 17,5 BCM, logo depois da Argélia, com 19 BCM) e Angola (terceiro maior exportador de África, com 4,9 BCM, em igualdade com o Egito) (Energy Institute, 2024, p. 44). Relativamente aos principais importadores de GNL, ainda em 2023, a Europa surge em segundo lugar (com 169,1 BCM), apenas atrás da Ásia-Pacífico (que importou 352,5 BCM). A Nigéria foi o quinto exportador de GNL para a Europa (9,3 BCM), apenas ultrapassada pelos EUA, Qatar, Rússia e Argélia. Angola ficou na oitava posição (3,7 BCM) (*idem*). A Figura 2 mostra os fluxos comerciais de GNL em 2023.

Estes elementos permitem comprovar a relevância energética atual do Golfo da Guiné, que está entre as principais regiões produtoras e exportadoras de petróleo e de gás natural em termos globais. Essa relevância manifesta-se, de igual

FIGURA 1. MOVIMENTOS COMERCIAIS DE PETRÓLEO BRUTO EM 2023

Fonte: Energy Institute, 2024, p. 34.

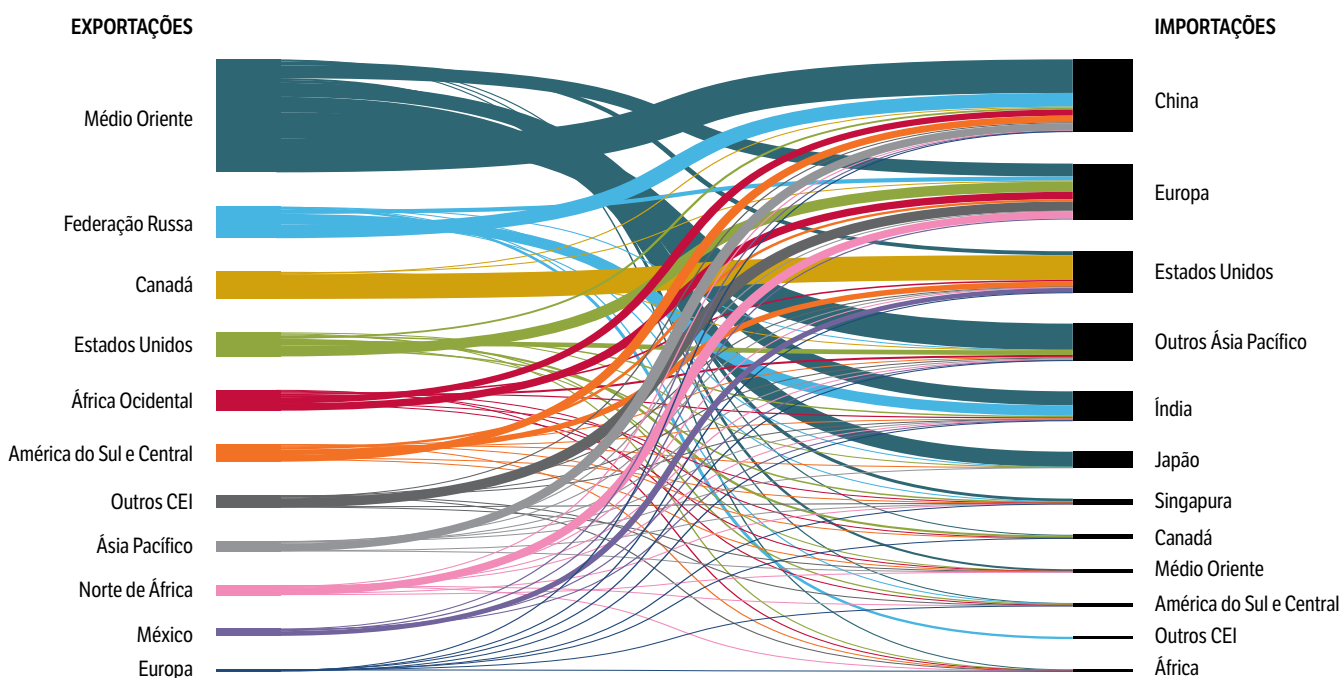
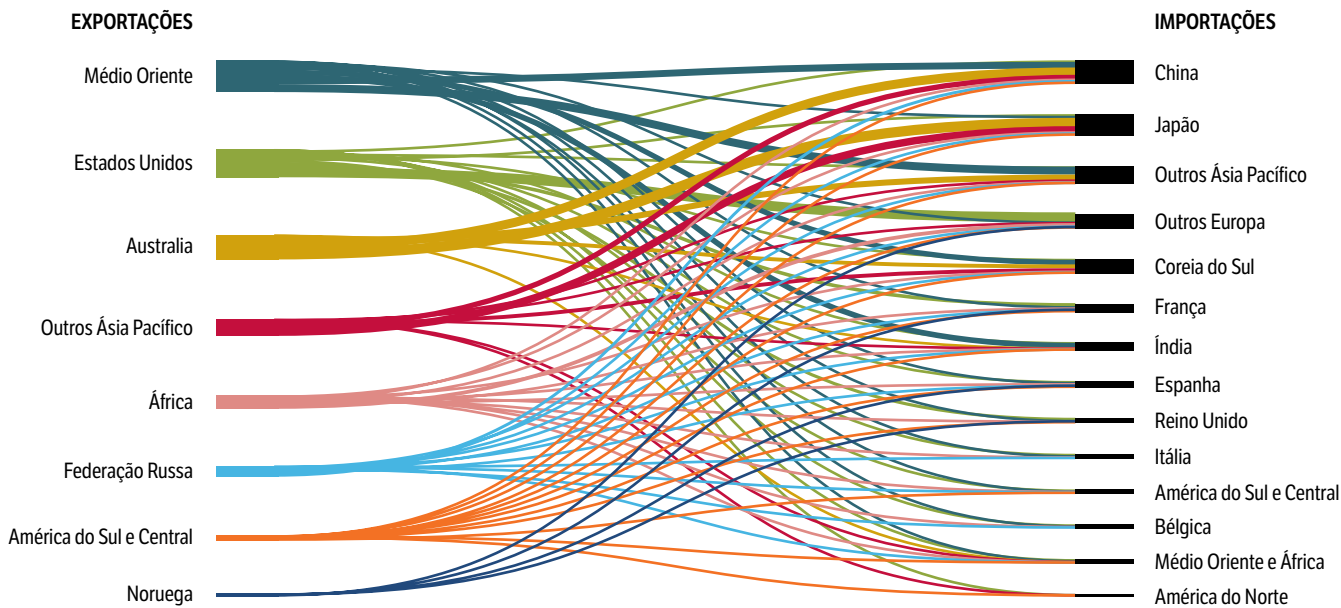


FIGURA 2. MOVIMENTOS COMERCIAIS DE GNL EM 2023
Fonte: Energy Institute, 2024, p. 44.



modo, no leque de Estados importadores de energia do Golfo da Guiné, que são, sobretudo, oriundos das regiões da Ásia-Pacífico e da Europa. Importa referir, adicionalmente, que os países produtores desta região poderão vir a assumir ainda maior relevância na geopolítica da energia, em função da situação de instabilidade existente na Europa provocada pelo conflito em curso na Ucrânia, uma vez que é expectável que venham a beneficiar do facto de a Rússia vir a ser (mais) afetada nas suas exportações de energia e, com isso, lograrem aumentar as suas quotas nos mercados internacionais.

A importância dos recursos haliêuticos do Golfo da Guiné

O Golfo da Guiné possui reservas significativas de peixe que, no entanto, precisam de ser devidamente protegidas, sob pena de algumas espécies (sobretudo pelágicas) poderem desaparecer em alguns Estados (como é o caso do Gana) até ao final da presente década (Environmental Justice Foundation, 2018). A região é muito atrativa para as frotas de pesca distante de Estados oriundas de outras regiões, em particular da Ásia-Pacífico e da Europa. Porém, e atento o facto de as águas do Golfo da Guiné raramente serem fiscalizadas, muitos dos navios de pesca industrial de Estados das regiões mencionadas envolvem-se, amiúde, em ações ilícitas, relacionadas com a pesca ilegal, não de-

clarada e não regulamentada. Um estudo recente (Daniels, Kohonen, Gutman, & Thiam, 2022) identificou 972 navios de pesca industrial envolvidos nestes tipos de pesca, entre janeiro de 2010 e maio de 2022, ainda que só tenha sido possível identificar a localização geográfica dos prevaricadores em cerca de metade dos casos (485 embarcações). A Tabela 1 ilustra as regiões onde se localizaram a grande maioria destas infrações, sendo fácil reconhecer que quase metade (48,9%) ocorreram nos espaços marítimos de África, claramente a região mais afetada no período considerado. E em tais espaços marítimos, a Costa Ocidental foi, de longe, a região mais atingida, com 195 ocorrências, correspondendo a 40,2% do total de incidentes a nível global. Tais ocorrências registaram-se, na totalidade, no período em causa, nos espaços marítimos do Golfo da Guiné. A Tabela 2 mostra os Estados do Golfo da Guiné mais afetados, onde 168 dos 195 incidentes tiveram lugar. Por outro lado, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada representou perdas estimadas em \$9,4 mil milhões de USD por ano para os Estados da Costa Ocidental de África e pode colocar em risco os meios de subsistência de milhões de pessoas e a segurança alimentar de toda a região (Daniels, Kohonen, Gutman, & Thiam, 2022, p. 6). De facto, cerca de 40% da população daquela região vive em zonas costeiras e a pesca (bem como

TABELA 1. REGIÕES ONDE FORAM REGISTRADAS MAIS INFRAÇÕES DE PESCA ILEGAL, NÃO DECLARADA E NÃO REGULAMENTADA

Fonte: Adaptado de Daniels, Kohonen, Gutman, & Thiam, 2022.

Região	Total	Percentagem
África	237	48,9
Ásia	111	22,9
América Latina	76	15,7
Europa	14	2,9

TABELA 2. NAVIOS ENVOLVIDOS NA PESCA ILEGAL, NÃO DECLARADA E NÃO REGULAMENTADA NO GOLFO DA GUINÉ

Fonte: Adaptado de Daniels, Kohonen, Gutman, & Thiam, 2022.

Localização	Número de navios
Serra Leoa	37
Gana	34
Guiné	32
Guiné-Bissau	23
Libéria	18
Gâmbia	12
Senegal	12
TOTAL	168

as indústrias relacionadas) proporcionam emprego direto e indireto a cerca de nove milhões de pessoas e contribuem significativamente para as receitas dos Estados costeiros (Okafor-Yarwood & Belhabib, 2019, p. 1).



Estes indicadores permitem compreender a importância dos recursos haliêuticos para as populações do Golfo da Guiné e perceber que é essencial garantir que as comunidades piscatórias têm acesso aos recursos que o mar disponibiliza para a sua subsistência e que, concomitantemente, é garantida a segurança alimentar das pessoas que vivem próximo de costa, já que o peixe é a base da sua alimentação.

O comércio nos espaços marítimos do Golfo da Guiné

O Golfo da Guiné é atravessado por rotas marítimas globais que ligam África a outros continentes, conforme é visível na Figura 3. A sua geografia permite afirmar, ademais, tratar-se de uma área estratégica para o comércio marítimo internacional, uma vez que não há nenhum *chokepoint* em toda a região que possa levar a grandes concentrações de navios (e até eventuais bloqueios) em áreas de grande densidade de navegação – como é o caso, por exemplo, do Estreito de Bab el-Mandeb ou do Canal do Suez, na Costa Oriental de África (Violante, 2021). A estratégia marítima integrada “África 2050” afirma que o comércio internacional é muito importante para várias economias africanas, já que “mais de 90% das

importações e exportações de África são realizadas por via marítima” (União Africana, 2012, p. 8). Sublinha, ainda, que o domínio marítimo oferece a todas as nações africanas vastas oportunidades de crescimento e uma rede de rotas marítimas da maior importância para a sua segurança e prosperidade. Além disso, os navios, os portos, os estaleiros navais e as indústrias de apoio proporcionam milhares de empregos às populações locais, o que significa que “as perturbações ou ineficiências no sistema marítimo de África, com as suas cadeias de abastecimento e indústrias, podem ter um impacto dispendioso num grande número de participantes nas economias de muitos países africanos” (*idem*).

Por outro lado, o comércio marítimo do (e para o) Golfo da Guiné é largamente impulsionado pela União Europeia, que importa energia (petróleo e gás natural) daquela região. Acresce que “há uma média de 30 navios com bandeira ou propriedade da União Europeia em qualquer altura no Golfo da Guiné” (Conselho da União Europeia, 2014, p. 2). Assim, é essencial para a União Europeia garantir a segurança das rotas marítimas globais que atravessam o Golfo da Guiné. E esta foi, aliás, uma das razões para o lançamento, em 2014, da sua estratégia

para a região, na qual é sublinhado que “A União Europeia e os países da região [do Golfo da Guiné] têm grandes interesses económicos, de desenvolvimento, comerciais e de segurança comuns” (*idem*).

Mas esta região permanece como um dos mais relevantes *hotspots* globais da pirataria e assalto armado no mar contra navios, segundo os dados do *International Maritime Bureau* (IMB) e conforme apresentado na Figura 4.

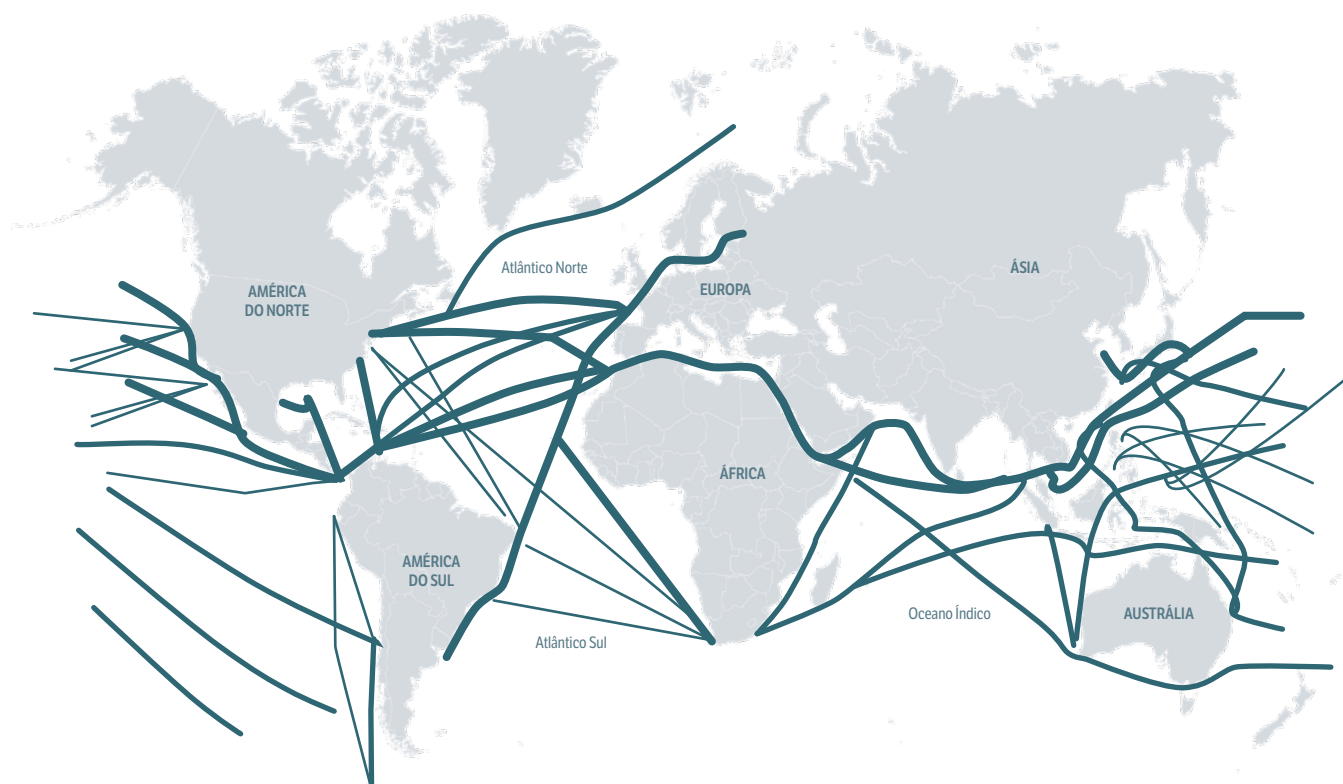
Nestas circunstâncias, é vital garantir a segurança das rotas marítimas que cruzam os espaços do Golfo da Guiné, a fim de evitar que o comércio marítimo internacional seja afetado, uma vez que isso colocará em causa as necessidades dos Estados, das empresas e das pessoas em diversas partes do globo.

Conclusões

Do que antecede ficou claro que o Golfo da Guiné é um relevante *hub* energético em termos globais, já que a região possui recursos muito significativos. No que a grandes blocos diz respeito, é o quinto mais importante em termos globais, logo depois do Médio Oriente, Rússia, Canadá e EUA, no que respeita ao comércio do petróleo. Relativamente ao gás natural, o continente africano é, globalmente, o

FIGURA 3. ROTAS MARÍTIMAS GLOBAIS

Fonte: Environmental Systems Research Institute, 2024.



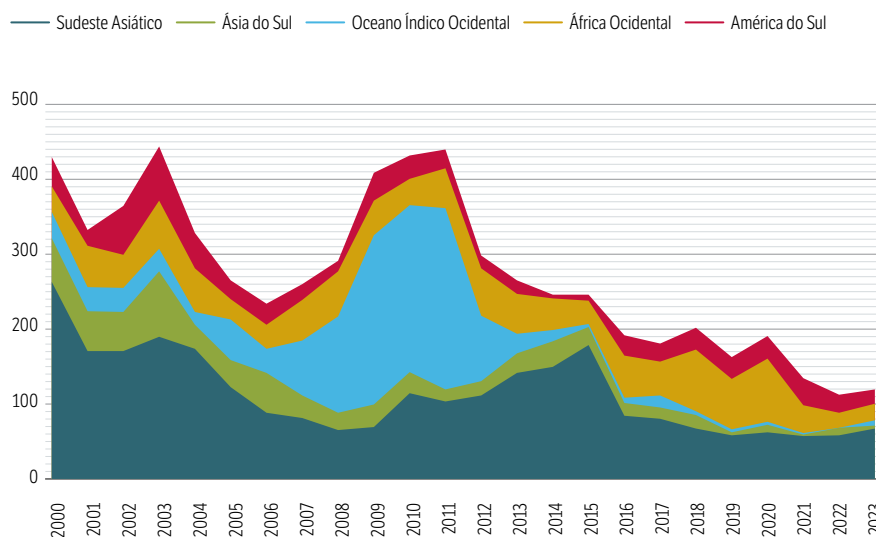
quinto bloco em termos de exportações de GNL, a seguir ao Médio Oriente, EUA, Austrália e outros países da Ásia-Pacífico. Para isso muito contribui o facto de a Nigéria ter sido, em 2023, o segundo maior exportador de África (muito próximo do primeiro, a Argélia) e Angola ter ocupado a terceira posição. Todavia, esta relevância pode assumir ainda maiores proporções em função do conflito em curso na Ucrânia, já que é expectável que alguns Estados que importam energia da Rússia possam voltar-se para outros mercados (onde se incluem os países exportadores do Golfo da Guiné).

Em termos de recursos haliêuticos, o Golfo da Guiné detém reservas significativas de peixe, pese embora a região seja das mais afetadas pela pesca ilegal, não declarada e não regulamentada em todo o mundo. Mas a pesca lícita praticada na região, muito assente nos métodos artesanais, está a perder claramente terreno quando cotejada com as capturas de pescado conseguidas por embarcações industriais de frotas distantes de vários países, em particular das regiões da Ásia-Pacífico e da Europa. Se não forem tomadas medidas que invertam a tendência de depredação desenfreada dos recursos vivos existentes nos espaços marítimos do Golfo da Guiné, algumas espécies irão desaparecer, levando a menores capturas de peixe e pondo em causa a sustentabilidade de uma indústria que envolve vários milhares de pessoas naquela região. Nestas circunstâncias, é altamente provável que muitos dos atuais pescadores possam optar por atividades alternativas ligadas ao crime organizado transnacional (incluindo a pirataria e o assalto armado no mar contra navios), para obterem os rendimentos que a pesca lícita deixar de proporcionar.

O facto de o Golfo da Guiné ser atravessado por rotas marítimas globais – que ligam África aos demais continentes, sobretudo Europa, América e Ásia – realça, mais ainda, a importância geoestratégica da região. Para que as necessidades dos Estados, das empresas e das pessoas, em todo o mundo, possam ser providas (uma vez que cerca de 90% do comércio mundial é feito por mar, e uma parte substancial cruza a região do Golfo da Guiné), é da maior importância garantir a segurança da navegação naqueles espaços marítimos.

FIGURA 4. INCIDENTES DE PIRATARIA / ASSALTO ARMADO NO MAR NO SÉCULO XXI

Fonte: International Maritime Bureau, 2006, 2010, 2015, 2021 e 2024



Conclui-se pelo elevado valor geoeconómico e geoestratégico do Golfo da Guiné devido ao facto de ser um polo energético relevante à escala global, possuir recursos haliêuticos significativos e ser atravessado por rotas marítimas globais, conforme enunciado no início. ●

Referências

- União Africana (2012). Estratégia Marítima Integrada de África 2050, <https://au.int/en/documents/20130225/2050-aim-strategy>
- Conselho da União Europeia (2014). EU Strategy on the Gulf of Guinea, https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf
- Daniels, A., Kohonen, M., Gutman, N., & Thiam, M. (2022). Fishy networks: Uncovering the companies and individuals behind illegal fishing globally. Boston: Financial Transparency Coalition, <https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2022/10/FTC-fishy-Network-OCT-2022-Final.pdf>
- Energy Institute (2024). Statistical Review of World Energy. Energy Institute, <https://www.energyinst.org/statistical-review>
- Environmental Justice Foundation (2018). China's hidden fleet in West Africa: A spotlight on illegal practices within Ghana's industrial trawl sector. London: EJJF.
- Environmental Systems Research Institute. (2024). Global Shipping Routes. Obtido em 17 de outubro de 2024, de ARCGIS, <https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1>
- IMB (2006). Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report 2005. London: International Chamber of Commerce.
- IMB (2010). Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report 2009. London: International Chamber of Commerce.
- IMB (2015). Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report 2014. London: International Maritime Bureau.
- IMB (2021). Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report 2020. London: International Maritime Bureau.
- IMB (2024). Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report 2023. London: International Maritime Bureau.
- Okafor-Yarwood, I., & Belhabib, D. (2019). The duplicity of the European Union Common Fisheries Policy in third countries: Evidence from the Gulf of Guinea. In *Ocean and Coastal Management*, pp. 1-11. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2019.104953>
- Violante, A. R. (2021). Cabo Verde e São Tomé e Príncipe: A New Brazilian Defense Architecture in the Gulf of Guinea? In *Janus.net, e-journal of international relations*. Vol12, Nº. 2, November 2021-April 2022, pp. 108-136. doi: <https://doi.org/10.26619/1647-7251.12.2.8>