

A PIRATARIA MARÍTIMA NA NIGÉRIA

UM FENÓMENO ANTIGO

EM VIAS DE MODERNIZAÇÃO

Marc-Antoine Pérouse de Montclos

A pirataria marítima, e em especial o caso africano, está hoje em dia nas primeiras páginas dos jornais. Com efeito, de acordo com o número de ataques recensados naquele continente, países como a Somália e a Nigéria destronaram o estreito de Malaca, na Ásia, que era até há pouco a principal região de pirataria do mundo. Os jornalistas fazem, assim, títulos acerca de «uma indústria em expansão», contando com o agravamento da violência e o enfraquecimento dos poderes públicos¹. No entanto, as suas conclusões levantam vários tipos de problemas metodológicos que convém lembrarmos antes de passarmos a uma análise mais detalhada. Com efeito, podemos questionar-nos acerca do método de aferir o aumento ou a redução da pirataria marítima. No caso da Nigéria, nomeadamente, o estudo dos ataques permite apenas constatar uma certa relação entre o espaço geográfico e a concentração da violência criminal nas costas do país (ver figs. 1 e 2 em anexo). Mas nada nos diz sobre uma hipotética correlação com o enfraquecimento do Estado ou com empobrecimento da população. Na verdade, para compreendermos a situação é necessário analisar de forma rigorosa os contornos económicos e políticos da pirataria marítima.

A PIRATARIA MARÍTIMA, UM FENÓMENO ANTIGO

Como sabemos, a pirataria marítima é um fenómeno bastante antigo. Em África os exploradores mencionavam-na desde antes do período colonial. Por exemplo, ao largo

RESUMO

A pirataria marítima é um fenómeno bastante antigo e definir as suas causas implica uma análise complexa. Este artigo concentra-se no caso da Nigéria, e conclui que o estudo dos ataques permite apenas constatar uma certa relação entre o espaço geográfico e a concentração da violência criminal no litoral do país. Para explorar a hipotética correlação com o enfraquecimento do Estado ou com o empobrecimento da população é necessário analisar de forma rigorosa os contornos económicos e políticos da pirataria marítima.

Palavras-chave: Pirataria marítima, África, Nigéria, Estado

ABSTRACT

THE MARITIME PIRACY IN NIGERIA: AN OLD PHENOMENON TOWARDS MODERNIZATION

The maritime piracy is an old phenomenon, to define its cause is necessary a complex analysis. This article focuses in the Nigerian case and concludes that the attacks' study is one variable to understand the relation between the geographic space and the concentration of the criminal violence

→

in the country's coast. To test the correlation with the State weakness or the population poverty is required a rigorous analysis that includes the economic and political design of the maritime piracy.

Keywords: Maritime piracy, Africa, Nigeria, State

do cabo Gardafui, no Corno de África, a necessidade de restabelecer a liberdade de navegação e o comércio marítimo chegou a servir de pretexto para os italianos assumirem o controlo da Somália. No caso da Nigéria, os decretos coloniais do final do século XIX tentaram igualmente proibir as «canoas de guerra» que espalhavam o terror nas vias fluviais no interior do delta do Níger².

Não possuímos dados sobre a pirataria marítima durante a época colonial. Depois da independência e durante a tentativa de secessão do Biafra entre 1967 e 1970, os ataques de barcos ao largo de Port Harcourt constituíram mais propriamente actos de guerra. Mas a pirataria marítima alcançou um novo vigor quando o boom petrolífero da década seguinte provocou um afluxo de dinheiro sem precedentes. Em 1975, nomeadamente, a grande crise do porto de Lagos, completamente congestionado na sequência de encomendas massivas de cimento com uma pesada carga fiscal, traduziu-se num recrudescimento dos ataques contra navios encurralados ao largo sem possibilidade de desembarcar a sua mercadoria. Na actualidade, a subida da tensão na zona petrolífera do delta do Níger tem também uma incidência na pirataria marítima. Por esses motivos, é difícil conhecer as tendências nesta matéria. Criado em 1981 pela Câmara Internacional de Comércio, o Bureau Marítimo Internacional (BMI), é praticamente o único a fornecer regularmente números sobre a pirataria. É, portanto, de toda a conveniência dizer algumas palavras sobre esse organismo, uma vez que, na actualidade, os seus dados se encontram em quase todas as análises sobre este assunto. Com sede em Kuala Lumpur e estabelecido em 1992 pelo Bureau Marítimo Internacional, o Centro de Documentação sobre a pirataria faz o recenseamento da ocorrência dos ataques que lhes são relatados voluntariamente. Por «ataque» entende-se toda e qualquer tentativa, bem-sucedida ou não, de subir a bordo de um navio com o objectivo de cometer actos criminosos. Uma vez que o Centro se alimenta de informações fornecidas quase em directo pelos armadores ou pelas tripulações dos navios, este sistema tem a vantagem de ser imediato. Concentrado também nas suas preocupações práticas e de segurança, tem igualmente o mérito de apresentar uma cobertura mundial dos actos de pirataria. Em contrapartida, a sua metodologia levanta problemas de vária ordem. Primeiro, trata-se de uma empresa comercial e não científica. Por não ser integralmente aberta ao público, a sua base de dados não permite fazer novas análises e validar as informações. Para além disso, o BMI está principalmente ligado às maiores companhias de transportes marítimos, deixando de lado os pequenos pescadores. Resumindo, não pode ter pretensões de ser exaustivo e corre o risco permanente de apresentar dados pouco imparciais sobre o estado real da situação. A isto, há a acrescentar o facto de o esforço de recenseamento do BMI ser demasiado recente para revelar verdadeiras tendências de aumento ou de diminuição do fenómeno. Desligadas de qualquer contexto histórico e social, as análises daí resultantes não respondem seguramente aos requisitos de uma pesquisa científica.

Por fim, e mais importante que tudo o resto, os indicadores fixados pelo BMI mostram-se insuficientes. Na verdade, será realmente possível comparar o massacre de toda uma tripulação com um assalto que não causa feridos? Ou a captura de uma simples traineira com a abordagem de um grande petroleiro? A escolha do ataque como unidade de medida não é particularmente pertinente. Quer se trate das equipas do SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute) na Suécia, ou do Human Security Centre do Canadá, a maioria dos especialistas do estudo de conflitos trabalha a partir do número de mortos e não do número de ataques. As diversas formas de violência têm intensidades variáveis e como tal não são comparáveis entre si. Em contrapartida, o cálculo do número de mortos (*body count*) é uma unidade de medida reconhecida que permite identificar tendências e preparar uma espécie de «pedagogia dos cadáveres». Claro que se pode argumentar que as análises resultantes dos dois tipos de indicadores são por vezes coincidentes. No que se refere à Nigéria, a evolução do número de ataques registados pelo BMI desde 2006 corresponde, neste caso, aos dados «offshore» obtidos por um Observatório que faz o levantamento dos números da mortalidade violenta no interior do país (ver figs. 3 e 4 em anexo). Mas uma análise um pouco mais fina revela um panorama bem diferenciado. Segundo o BMI, trata-se sobretudo de ataques contra navios que arvoram pavilhão estrangeiro; de acordo com o *Nigeria Watch*, são pescadores nigerianos mortos a bordo das suas embarcações, sabendo nós que, à semelhança do que acontece na Somália, é frequente as traineiras estarem armadas. Independentemente dos números, é por isso conveniente interrogarmo-nos acerca das modalidades de pirataria marítima e acerca das suas relações com a violência em terra. No respeitante à Nigéria, e, de um modo geral, à África Subsariana, prevalecem duas teorias sobre esta matéria: a da falência do Estado, por um lado, e a do empobrecimento, por outro. Contudo, nenhuma das duas consegue explicar cabalmente o fenómeno da pirataria marítima.

A RELAÇÃO COM O ESTADO

A teoria da falência do Estado, muito em voga durante uma dezena de anos, tem, primeiro, o defeito de fazer pensar que os governos africanos eram mais sólidos durante a época da colonização ou da Guerra Fria³. Não cabe aqui regressar aos inúmeros debates académicos acerca deste tópico. Basta simplesmente notar que, desde 1990, as roturas foram sem dúvida menos marcadas do que o que se quer fazer pensar. Em boa verdade, o Estado africano sempre foi frágil. A sua fraqueza é de ordem estrutural: trata-se de uma herança colonial que não data, certamente, do fim da Guerra Fria. Por outras palavras, não se percebe muito bem por que motivo a pirataria marítima teria maiores facilidades em se desenvolver na desordem actual do que na desordem de antigamente!

Uma outra limitação de peso: a relação entre a pirataria e o Estado é mais complexa do que parece à primeira vista. Na versão mais simplista, a equação é a seguinte: a fraqueza do Estado encoraja a pirataria e, por seu turno, a pirataria mina a autoridade do Estado.

O estreito de Malaca é um exemplo que comprova esta tese. Foi graças à cooperação entre os estados da região, que decidiram afirmar a sua autoridade em conjunto, que foi possível lutar de modo eficaz contra a pirataria. Mas esquecemos que, noutros casos, os piratas marítimos também fizeram fortuna em cidades-estado como Singapura, Dubai ou Hong-Kong. E que na sua época os assaltantes também podem ter sido recrutados pelas monarquias europeias para policiar os oceanos com navios de corsários. Na Nigéria, para além disso, a derrocada do Estado é muito discutível. O Estado nigeriano era muito mais fraco quando a sua soberania, a sua integridade territorial e a sua unidade nacional foram uma vez mais postas em causa pela secessão da República do Biafra entre 1967 e 1970, justamente no mesmo golfo do Biafra onde actualmente a pirataria moderna causa danos. Desde então, o boom petrolífero dos anos 1970 permitiu que o poder político reforçasse o seu dispositivo de coerção e a sua capacidade de redistribuição de recursos com o objectivo de comprar a paz social. Embora não tenha conseguido realmente desenvolver a sua administração ao nível territorial mais localizado, o Governo recuperou as regiões que escapavam completamente ao seu controlo na altura da Guerra do Biafra. Actualmente, os movimentos rebeldes do delta do Níger não detêm nenhuma zona «libertada»; desde esse ponto de vista não merecem, aliás, o qualificativo de «guerrilhas», ao contrário dos casos da Eritreia ou de Angola antes da paz, ou do Kivu e do Darfur nos nossos dias.

De um modo geral, teríamos bastantes dificuldades em provar que o Estado nigeriano é agora mais frágil do que era há uns quinze anos, no momento da grande crise da região Ogoni em 1995, ou há quarenta anos, quando se proclamou uma efémera República do Delta, em 1966. Na actualidade, os rebeldes do MEND (Movement for the Emancipation of the Niger Delta) batem-se menos pela independência do que por uma melhor partilha dos recursos petrolíferos. Dito de outra forma, não contestam fundamentalmente a autoridade do Estado nigeriano, mas sim o seu modo de funcionamento. Por fim, e mais importante, é difícil distinguir com clareza o poder político da sua oposição armada. Assim, os rebeldes são utilizados e financiados pelos governadores locais para se desembaraçarem dos seus rivais em tempo de eleições. Com a ajuda da corrupção, militares e polícias participam por seu lado nas actividades de pirataria e de *bunkering* (pilhagem de petróleo, revendido na região ou transferido no alto-mar para *tankers* de contrabando). Em todo o caso, os representantes do Estado não são certamente alheios às dinâmicas de violência que fazem correr sangue no golfo do Biafra. O problema não reside, portanto, na derrocada do Estado mas sim na sua ligação aos meios criminais.

A RELAÇÃO COM A POBREZA

A outra teoria em voga para explicar o fenómeno da pirataria – a da pobreza – merece igualmente ser debatida. Notemos antes de mais que o delta do Níger, que cerca o golfo do Biafra, não é seguramente a região mais pobre do país, apesar do que a pro-

paganda do MEND afirma. O Sael, a norte, é muito mais vulnerável às crises climáticas e alimentares, com um registo histórico de fomes sucessivas que o Sul atlântico nunca conheceu. E apesar de concentrar estatisticamente uma boa parte dos actos de violência marítima do continente, a Nigéria também não é o país mais pobre do litoral africano. Poderíamos então ficar surpreendidos com a relativa ausência de pirataria em Moçambique, em Angola ou na República Democrática do Congo. As discussões acerca deste tema são esclarecedoras quando se analisa a situação na Somália. Muitos autores pensam, de facto, que a subida em flecha da pirataria no Corno de África é uma reacção defensiva dos pescadores perante a pilhagem dos recursos piscatórios do seu país levada a cabo por navios estrangeiros que aproveitaram a derrocada do Estado⁴. Mas vários elementos invalidam essa teoria⁵. Em primeiro lugar, os piratas raramente atacam barcos de pesca, privilegiando sobretudo os navios com cargas de grande valor acrescentado. Depois, os recursos piscatórios estão longe de terem sido esgotados e nenhum dado científico permite conhecer ao certo o *stock* de peixes. Por fim, os piratas procuram, acima de tudo, atribuir a si próprios o belo papel de guarda-costas do Estado em falência. A acreditar nos especialistas, um certo número de piratas são, na verdade, antigos empregados de uma companhia de segurança, a Hart, que tinha sido encarregada de patrulhar as costas do Puntlândia, e cujo contrato foi cessado repentinamente em 2002⁶.

Além disso, tal como na Nigéria, a pirataria na Somália não se espalha ao longo da costa, concentrando-se em regiões que não são as mais pobres do país, a saber, Sanaag, Bari, Nugal e Mudug⁷. Um outro elemento importante: a recente explosão dos actos de pirataria não corresponde a uma degradação repentina dos níveis de vida das populações do litoral. Na Nigéria até acompanha um período de crescimento económico estimulado pela subida dos preços do barril de petróleo em meados dos anos 2000. No Corno de África, a partir de 2008, também não está ligada à grande fome de 1992 nem à destruição da frota de pesqueiros da costa em resultado do tsunami asiático de 2004. Por último, e o que é mais importante, os ataques de barcos na Somália não incluem necessariamente os marinheiros mais pobres, uma vez que as operações requerem um certo investimento de capital; cresce que o modo de entrega e escoamento dos resgates necessita do apoio de homens de negócios de envergadura internacional.

A este respeito é interessante a comparação com a Nigéria. De facto, as operações de *bunkering* são muito sofisticadas e exigem qualificações técnicas que os pequenos pescadores da costa não possuem. Pelo que se sabe, os comanditários da pirataria na Nigéria são oriundos dos meios sociais mais desafogados e com formação, à semelhança do famoso traficante de armas Henry Okah.

TAL COMO NA NIGÉRIA, A PIRATARIA NA SOMÁLIA
NÃO SE ESPALHA AO LONGO DA COSTA,
CONCENTRANDO-SE EM REGIÕES QUE NÃO SÃO
AS MAIS POBRES DO PAÍS.

UMA ANÁLISE POLÍTICA

Mais do que a teoria do Estado falido ou da pobreza, a evolução da cena insurreccional no delta do Níger explica melhor a «subida» ou, mais exactamente, a «modernização» da pirataria no golfo do Biafra. Com efeito, os repertórios da contestação mudaram muito. Nos anos 1990 o MOSOP (Movement for the Survival of the Ogoni People), do escritor Ken Saro-Wiwa, tinha adoptado uma estratégia de resistência passiva que consistia em bloquear a produção através da multiplicação de manifestações de rua, sabotando condutas de óleo e fechando as estradas de acesso às jazidas petrolíferas. Em conjugação com um *lobbying* eficaz junto da comunidade internacional, o protesto permitiu que se fizessem ouvir alto e bom som as reivindicações regionalistas a favor do controlo local dos recursos petrolíferos. Contudo, na altura, não se punha a hipótese do recurso à luta armada. Foi preciso esperar pela formação do NDPVF (Niger Delta People's Volunteer Force) em 2004, e do MEND em 2006, para que a contestação se militarizasse sob a égide de «chefes de guerra» como Asari Dokubo e Tom Polo.

Este fenómeno decorreu em simultâneo com a profissionalização dos meios criminais das principais cidades do delta, essencialmente Port Harcourt e Warri. No decurso da década de 1990, os gangues de rua protagonizaram uma ligação com as sociedades secretas (*cult societies*) que organizavam o tráfico de armas e de drogas nos *campus* universitários afastados dos aglomerados urbanos. A figura de Ateke Tom é típica do género. Sediado em Okrika, nos subúrbios de Port Harcourt, este chefe de gangue semianalfabeto acabou por aderir à esfera de influência do MEND, que é coordenado por comandantes com mais formação escolar. Resultado: as organizações criminais ampliaram e politizaram a sua capacidade de causar danos. Desde então, tornaram-se capazes de levar a cabo operações no alto-mar, atacando plataformas de extracção de petróleo ou barcos até aos Camarões, ao longo da península de Bakassi e até à Guiné Equatorial, na cidade de Bata.

A politização dos meios criminais ou, consoante as versões, a criminalização da oposição política, levou desta forma à «modernização» e a uma «sofisticação» da pirataria de outrora. No interior do delta do Níger, tal como ao largo da Nigéria, os ataques de barcos e de plataformas petrolíferas não podem ser compreendidos se não forem relacionados com a evolução da cena insurreccional em terra firme. Por si só, os tráficos de armamento que abastecem os rebeldes são particularmente reveladores deste elo intrínseco entre pirataria, contrabando, *bunkering* e contestação política. O todo deu origem a uma espécie de complexo proteiforme da criminalidade organizada.

Em resumo, convém relembrar os seguintes elementos:

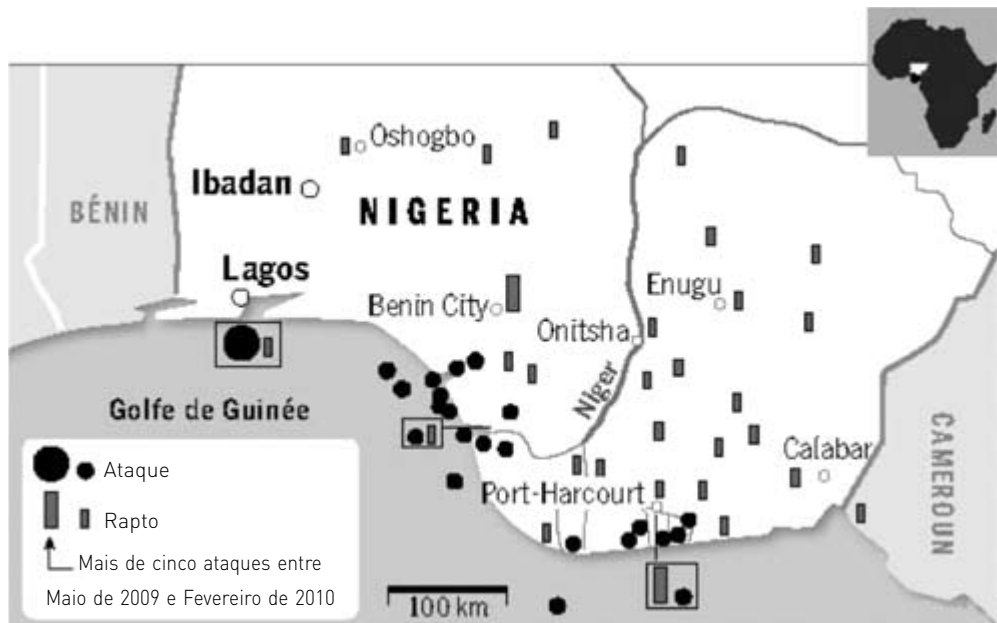
- Não temos dados suficientemente consistentes para conhecer de forma rigorosa as tendências de subida ou de diminuição da pirataria marítima na Nigéria.
- As teorias da falência do Estado ou da pobreza não chegam para explicar o fenómeno. No caso do golfo do Biafra as dinâmicas locais de protesto fornecem uma chave de

análise muito mais pertinente. É de notar que a luta contra a pobreza não é uma solução milagrosa para resolver o problema da pirataria, mesmo que a ajuda pública ao desenvolvimento seja eficaz.

- Finalmente, os dados do BMI centram-se essencialmente nos transportes de mercadorias ou de passageiros. No que diz respeito à Nigéria, estão, consequentemente, concentrados na indústria petrolífera e ignoram os pequenos pescadores que, no entanto, em termos de homicídios, são as primeiras vítimas dos piratas. ^{RJ}

TRADUÇÃO: JORGE FILUZEAU GARCIA

Figura 1 > Ataques de pirataria na Nigéria, segundo a EDHEC (École des Hautes Études Commerciales du Nord) em 2009-2010



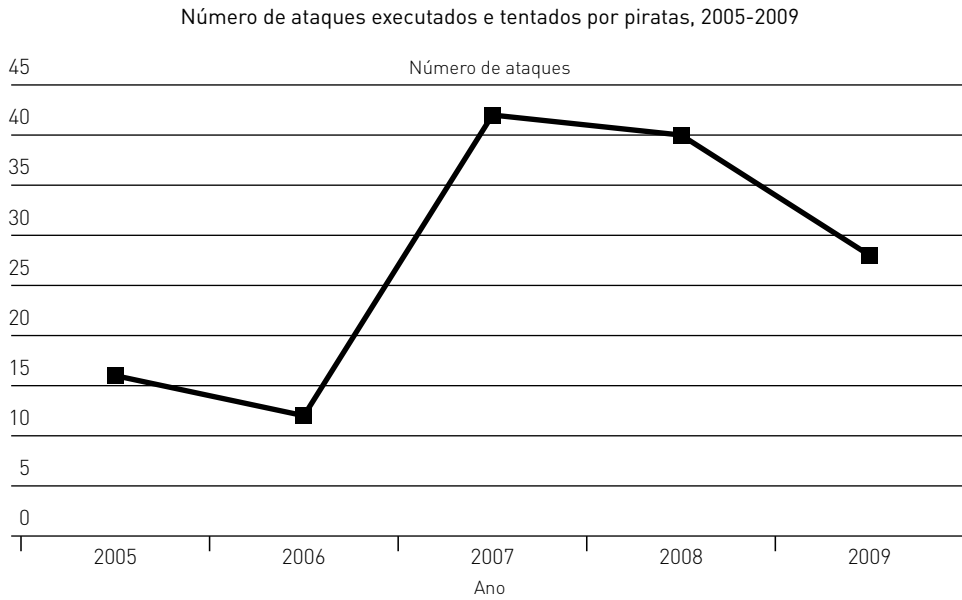
Fonte: RÉMY, Jean-Philippe - «Piraterie et enlèvements dans le delta du Niger, des industries en pleine expansion». In *Le Monde*, 1 de Abril de 2010, p. 6.

Figura 2 > Cartografia da mortalidade violenta na Nigéria, segundo o Observatório da Violência na Nigéria em 2006-2011



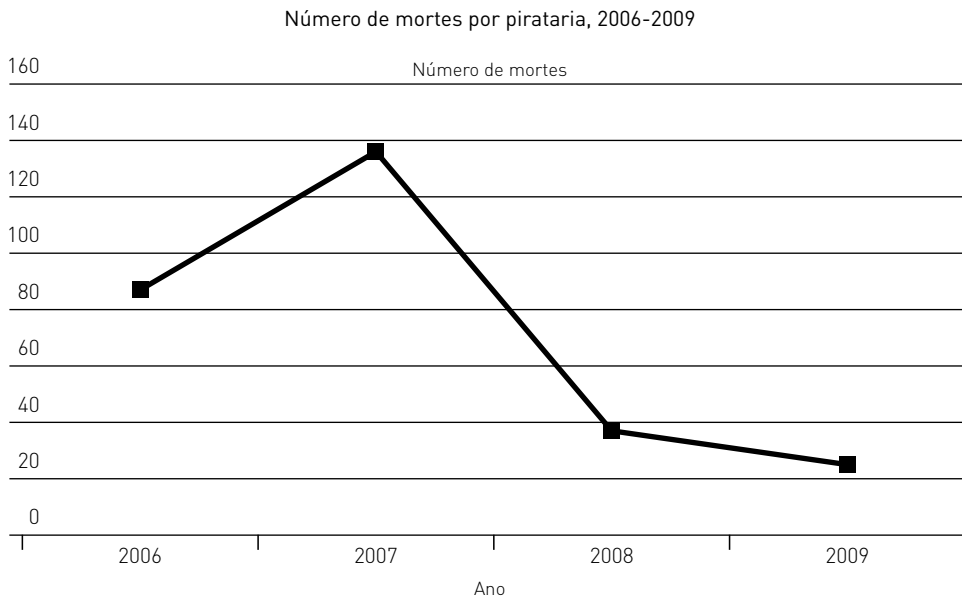
Fonte: nigeriawatch.org

Figura 3 > Ataques de pirataria na Nigéria segundo o BMI, 2005-2009



Fonte: ICC-IMB, Relatório anual 2010

Figura 4 > A mortalidade ligada à pirataria na Nigéria, segundo o Nigeria Watch, 2006-2009



NOTAS

- 1 REMY, Jean-Philippe – «Piraterie et enlèvements dans le delta du Niger, des industries en pleine expansion». In *Le Monde*, 1 de Abril de 2010, p. 6.
- 2 «A state of terrorism has been established in the Benin, Sapele and Warri districts by the parading of War Canoes on the public waterways, and many of the natives are thereby prevented from pursuing in peace and security their ordinary vocations in life». A British Colonial Proclamation banning war canoes in July 1894. Oil Rivers Protectorate.
- 3 ROTBERG, Robert – «Failed states in a world of terror». In *Foreign Affairs*. Vol. 81, N.º 4, Julho de 2002, pp. 127-140; ZARTMAN, Ira William [ed.] – *Collapsed States. The Disintegration and Restoration of Legitimate Authority*. Boulder: Lynne Rienner, 1995.
- 4 MENKHAUS, Kenneth – «Dangerous waters». In *Survival*. Vol. 51, N.º 1, 2009, pp. 21-25; LEHR, Peter, e LEHMANN, Hendrick – «Somalia: pirates' new paradise». In LEHR, Peter [ed.] – *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*. Nova York: Routledge, p. 12.
- 5 HANSEN, Stig Jarle – *Piracy in the Greater Gulf of Aden: Myths, Misconception and Remedies*. Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research, 2009, p. 10.
- 6 KINSEY, Christopher Paul, HANSEN, Stig Jarle, e FRANKLIN, George – «The impact of private security company on Somalia's governance networks». In *Cambridge Review of International Affairs*. Vol. 22, N.º 1, Março de 2009, pp. 147-161.
- 7 HANSEN, Stig Jarle – *Piracy in the Greater Gulf of Aden: Myths, Misconception and Remedies*. Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research, pp. 13-15.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AKINDELE, R. A., e VOGT, M. A. – *Smuggling and Coastal Piracy in Nigeria*. Lagos: Nigerian Institute of International Affairs, Nigerian Navy, 1983.
- PÉROUSE DE MONTCLOS, Marc-Antoine – «Conversion to Islam and Modernity in Nigeria: a view from the underworld». In *Africa Today*. Vol. 54, N.º 4, Julho de 2008, pp. 71-87.
- SCHATZ, Sayne – «Pirate capitalism and the inert economy of Nigeria». In *Journal of Modern African Studies*. Vol. 22, N.º 1, Março de 1984, pp. 45-57.
- UKIWO, Ukoha – «From "pirates" to "militants": a historical perspective on anti-state and anti-oil company mobilization among the Ijaw of Warri, Western Niger Delta». In *African Affairs*. Vol. 106, N.º 425, Outubro de 2007, pp. 587-610.
- ZARTMAN, Ira William [ed.] – *Collapsed States. The Disintegration and Restoration of Legitimate Authority*. Boulder: Lynne Rienner, 1995.