

**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL**

**2013/2014**



**TII**

**A ESTRATÉGIA MARÍTIMA BRASILEIRA PARA O ATLÂNTICO SUL  
OPORTUNIDADES PARA PORTUGAL**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA  
DO CURSO NO IESM, SENDO DA RESPONSABILIDADE DOS SEUS AUTORES,  
NÃO CONSTITUINDO, ASSIM, DOCTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS  
PORTUGUESA.**



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**A ESTRATÉGIA MARÍTIMA BRASILEIRA PARA O  
ATLÂNTICO SUL: OPORTUNIDADES PARA PORTUGAL**

**CMG (Brasil) Amaury Calheiros Boite Junior**

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2013/14

Pedrouços, 2014.



## **INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

# **A ESTRATÉGIA MARÍTIMA BRASILEIRA PARA O ATLÂNTICO SUL: OPORTUNIDADES PARA PORTUGAL**

Capitão-de-Mar-e-Guerra (MB) **AMAURY CALHEIROS BOITE JUNIOR**

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2013/14

Orientador: CMG Fernando Jorge Ferreira Seuanes, da Marinha Portuguesa

Pedrouços, 2014.

---



## Agradecimentos

O nosso agradecimento a todos que contribuíram para a realização deste trabalho, de forma direta ou indireta e em particular:

- Ao responsável pela Área de Estudos de Estratégia, o Cor Tir Art Maurício Raleiras, pelos vastos conhecimentos transmitidos ao longo do CPOG 2013/2014;
  - Ao Orientador deste trabalho, o CMG Fernando Jorge Ferreira Seuanes, pela maneira fidalga com que sempre tratou-me, pela visão pragmática, mas ao mesmo tempo elaborada, com que guiou meus passos ao longo deste percurso e pelo tempo despendido para comigo, muitas vezes de feriados e fins de semana, em detrimento de seu próprio e justo proveito;
  - Ao CMG Paulo Tomás de Souza Costa, pela rica e diária troca de idéias, sobre diversos assuntos, que ajudaram-me a perceber alguns aspetos deste trabalho;
  - Ao Cor Inf Paulo Emanuel Maia Pereira, pelos conhecimentos transmitidos sobre África, que muito me auxiliaram em todas as fases deste estudo;
  - Ao Cor Inf José António Coelho Rebelo, pelas diversas informações sobre Portugal, sua história e sua gente, o que muito ajudou-me na minha adaptação a este belo país;
  - Ao Cor Inf Jorge Manuel Barreiro Saramago, por compartilhar seu entendimento crítico e fundamentado, mas sobretudo humano, sobre as diversas temáticas com que lidamos ao longo deste curso, trazendo grandes contributos para esta fase do meu aprendizado;
  - Ao CMG João Fonseca Ribeiro, da DGPM, pela visão sensata, clara, moderna e estruturada dos assuntos do mar, o que foi fundamental para a construção desta investigação;
  - Ao CMG Rogério Fortes Pedroso, Adido de Defesa e Naval brasileiro em Portugal e amigo de longa data, pelo apoio administrativo efetivo prestado a minha pessoa e família, mas principalmente pela disponibilidade e disposição para me apoiar em todos os outros âmbitos, incluindo na atividade acadêmica;
  - À toda minha família, especialmente a minha esposa Daisy e a nossa filha Yasmin, pela compreensão com a minha ausência, pela tranquilidade que me passam, pela paciência com minhas falhas, mas, principalmente, pelas várias demonstrações de amor e carinho - vocês serão sempre meu “porto seguro”;
  - Por fim agradeço a Deus, pois sem Ele nada é possível.
-



## Índice

Introdução.....	1
1. As ameaças à Segurança Marítima no Golfo da Guiné .....	6
a. O tráfico de drogas ilícitas .....	6
b. O terrorismo marítimo .....	10
c. A pirataria e o roubo armado a navios .....	13
d. Síntese conclusiva.....	15
2. A Segurança Marítima do Golfo da Guiné .....	18
a. A securitização do Golfo da Guiné.....	18
(1) A Comunidade Económica dos Estados da África Central.....	19
(2) A Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental .....	19
(3) O Código de Conduta de Yaoundé.....	20
b. Principais atores no Golfo da Guiné .....	21
(1) EUA.....	21
(2) União Europeia.....	22
(3) França .....	23
(4) Reino Unido .....	24
c. Dificuldades a ultrapassar.....	26
d. Síntese conclusiva.....	27
3. O Brasil e a Segurança Marítima do Golfo da Guiné .....	29
a. As políticas brasileiras e as ameaças transnacionais em África .....	29
(1) A Política Nacional de Defesa e a África.....	29
(2) A Estratégia Nacional de Defesa e a África.....	30
(3) A Política Nacional de Defesa e a Segurança Marítima em África .....	31
b. A estratégia “Sul-Sul” brasileira em África.....	33
(1) A cooperação técnica internacional brasileira em África.....	33

---



(2) A cooperação militar brasileira e a Segurança Marítima em África.....	36
c. Síntese conclusiva.....	38
Conclusões.....	40
Bibliografia.....	45

### **Índice de Anexos**

Anexo A - Corpo de Conceitos.....	A-1
Anexo B - A “economia do mar” na África atlântica.....	B-1
Anexo C - Os Estados Falhados e a Securitização.....	C-1
Anexo D - O papel das Marinhas na garantia da Segurança Marítima.....	D-1

### **Índice de Figuras**

Figura nº 1: Rotas da cocaína no Atlântico Sul.....	7
Figura nº 2: As principais rotas das drogas na África.....	8
Figura nº 3: Mapa da Guiné Bissau.....	9
Figura nº 4: Concentração e intensidade dos ataques terroristas em 2012.....	11
Figura nº 5: O arco de instabilidade da África.....	12
Figura nº 6: Ataques piratas e roubos armados a navios em 2013.....	14
Figura nº 7: Modelo de abordagem para estudos de estratégia.....	40
Figura nº 8: Mapa dos LDC.....	C-1
Figura nº 9: Mapa dos Estados Falhados.....	C-2
Figura nº 10: Diagrama esquemático da “securitização”.....	C-3

### **Índice de Tabelas**

Tabela nº 1: Objetivo geral e objetivos específicos.....	3
Tabela nº 2. Questão central, questões derivadas e hipóteses.....	4

---



## Resumo

As ameaças transnacionais representadas pelo tráfico de drogas ilícitas, o terrorismo extremista religioso jihadista, a pirataria e o roubo armado a navios têm vindo a por em causa a Segurança Marítima do Atlântico Sul, especialmente na região do Golfo da Guiné, espaço onde Brasil e Portugal tem interesses diversos, pelas cada vez mais intensas trocas comerciais que realizam com os países lindeiros, bem como pela importação de significativos volumes de hidrocarbonetos. Há que se considerar, também, os números da diáspora portuguesa nesta região.

Para investigar o tema, no âmbito da estratégia marítima brasileira para o Atlântico Sul, a fim de identificar oportunidades para Portugal, foi adotado o método hipotético dedutivo e seguida metodologia estabelecida na NEP/ACA-010, de 2013, do IESM.

No Golfo da Guiné a atuação da arquitetura africana de paz e segurança tem vindo a falhar em relação ao mar, de forma que atualmente os países da região não possuem as capacidades necessárias para fiscalizar e impor a lei no mar, em que pese a presença de forças das potências ocidentais na região, principalmente dos EUA, França e Reino Unido. Dessa forma, as ameaças presentes no ambiente marítimo têm vindo a ser “securitizadas” pelas Nações Unidas, tendo em conta a importância da região para a economia mundial e considerando, também, a possibilidade dessas ameaças virem a se manifestar em outras áreas do globo.

Portugal pode e deve atuar neste âmbito, de forma complementar e em reforço à atuação brasileira em África, preferencialmente por meio da CPLP, de forma a melhorar a cooperação entre os Estados africanos e entre as Comunidades Económicas Regionais, num quadro multilateral e bilateral, tendo atenção ao papel central exercido pela Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental e da Nigéria nessa questão, sempre em coordenação com os EUA, França e Reino Unido, bem como com a Organização Internacional da Francofonia e com a *Commonwealth*.

---



**Abstract**

*The threats of drug trafficking, violent religious extremism terrorism, piracy and armed robbery against ships are challenging the Maritime Security and Safety at the South Atlantic Ocean basin, especially at the area of Gulf of Guinea, where Brazil and Portugal has many interests, related to the intensive commercial and economic affairs with the african litoral states, and strong oil and gas trade as well. The numbers of portuguese nationals in that area is another important issue in this matter.*

*The subject was investigate, at the framework of the brazillian maritime strategy to South Atlantic, in order to seek oportunities to Portugal, using the hipothetico-deductive method and followed the metodology of NEP/ACA-010, of 2013, of the IESM.*

*At the Gulf of Guinea the african peace and security arquitetura is failing in relation of many sea aspects, so the countries in this region are incapable to impose the law and a good order at sea, even considering the presence of forces of powerful countries like United States, France and United Kingdon. So those threats presents at sea have been targeted by United Nations Security Council resolutions, in attention to the importance of the area to the world economy and considering, as well, the possibility of those threats been materialised at anothers areas of the globe.*

*Brazil and Portugal can and should perform a relevant action in those matters, particularly by CPLP, in order to increase the cooperation between african countries and the Regionals Economic Communities, at a multilateral and bilateral framework, in attention at the central role played by the Economic Community of West African States and Nigeria, and in coordenation with U.S., France and UK, Organisation Internationale de la Francophonie and the Commonwealth.*



**Palavras-chave**

África, Ameaça, Atlântico Sul, Brasil, Cooperação, Estratégia, Golfo da Guiné, Pirataria, Portugal, Segurança Marítima, Terrorismo Marítimo, Tráfico de drogas

**Keywords**

*Africa, Threat, South Atlantic, Brazil, Cooperation, Strategy, Gulf of the Guinea, Piracy, Portugal, Maritime Security, Maritime Terrorism, Drugs Trafficking*



### **Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos**

AAPS	Arquitetura Africana de Paz e Segurança
ABC	Agência Brasileira de Cooperação
AFRICOM	<i>United States Africa Command</i>
ALat	América Latina
AMLEP	<i>African Maritime Law Enforcement Partnership</i>
APEX	Agência Brasileira de Promoção das Exportações
APS	<i>Africa Partnership Station</i>
AQMI	Al-Qaeda no Magrebe Islâmico
ASA	Cúpula América do Sul-África
ASECMAR	Programa de Suporte à Segurança Marítima
BINDEA	<i>Bureau for International Narcotics and Drug Enforcements Affairs</i>
BP	<i>Brittish Petroleum</i>
CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
CEEA	Centro de Estudos Estratégicos Africanos
CEEAC	Comunidade Económica dos Estados da África Central
CER	Comunidade Económica Regional
CIA	<i>Central Intelligence Agency</i>
CF/88	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
CGG	Comissão do Golfo da Guiné
CLIA	<i>Cruiselines International Association</i>
CMCPLP	Conferência das Marinhas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar
CooTecInt	Cooperação Técnica Internacional
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC	Centro Regional de Segurança Marítima da África Central
CRIMGO	<i>Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea</i>
CSNU	Conselho de Segurança das Nações Unidas
DSG	<i>Defence Strategic Guidance</i>
ECSA	<i>European Community Shipowner's</i>
ELN	Exército de Libertação Nacional
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
END	Estratégia Nacional de Defesa
ETF	<i>European Training Foundation</i>

---



EUA	Estados Unidos da América
FAO	Organização para a Alimentação e Agricultura da ONU
FARC	Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia
FFAA	Forças Armadas
FFP	<i>Fund for Peace</i>
FOGG	<i>Friends of the Gulf of Guinea</i>
GCTF	<i>Global Counter Terrorism Forum</i>
GdG	Golfo da Guiné
GIABA	Grupo Intergovernamental de Ação contra o Branqueamento de Capitais
GTD	<i>Global Terrorism Database</i>
Hip	Hipótese
HRW	<i>Human Rights Watch</i>
ICC	<i>International Chamber of Commerce</i>
IESM	Instituto de Estudos Superiores Militares
IMO	Organização Marítima Internacional
IPEA	Instituto de Pesquisa Económica Aplicada
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional
LDC	<i>Least Developed Countries</i>
LLDC	<i>Landlocked Developing Countries</i>
LR	<i>Lloyd's Register</i>
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MAREX	<i>Maritime Executive</i>
MARSEC	<i>Maritime Security Review</i>
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio
MEND	Movimento para Emancipação do Níger Delta
MNF	Marinha Nacional da França
MRE	Ministério das Relações Exteriores
MSC	Comitê de Segurança Marítima
MUJAO	Movimento pela Unidade e pela <i>Jihad</i> na África Ocidental
ND	Níger Delta
NOMAR	Noticiário Marítimo
OCIMF	Fórum Marítimo Internacional das Companhias de Petróleo

---



OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
OIF	Organização Internacional da Francofonia
OPLOP	Observatório de Países de Língua Oficial Portuguesa
ONU	Organização das Nações Unidas
PACCD	Programa Anual de Cursos de Curta Duração
PALOP	Países Africanos de Língua Portuguesa
PCD	Portal da Câmara dos Deputados
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Política Nacional de Defesa
PSV	<i>Plattaform Support Vessels</i>
QC	Questão Central
QD	Questão Derivada
RECAMP	Programa de Desenvolvimento da Capacidade de Construção da Paz em África
RMB	Revista Marítima Brasileira
RU	Reino Unido
SALTE	Saúde, Alimentação e Transporte
SDSR	<i>Strategic Defence and Security Review</i>
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SendLum	<i>Sendero Luminoso</i>
SIDA	Síndrome da Imunodeficiência Adquirida
SIDS	<i>Small Island Developed States</i>
SINAVAL	Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação naval e Offshore
START	<i>National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism</i>
SUA	Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima
UA	União Africana
UE	União Europeia
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento
UNODC	Escritório das Nações Unidas sobre as Drogas e o Crime
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE	Zona Económica Exclusiva
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

---



## **Introdução**

Ao observarmos a posição geográfica do Brasil no Atlântico Sul fica patente a importância que a segurança desta área representa para o desenvolvimento nacional, face à dependência brasileira do comércio marítimo, pelo qual transita mais de 95% das suas riquezas. Além disso, a maior parte do petróleo brasileiro é extraído do mar, na sua Zona Económica Exclusiva (ZEE), também conhecida como “Amazônia Azul”. Nesse raciocínio, Portugal tem um papel extremamente relevante para o Brasil, pois está situado em posição vantajosa em relação à ligação marítima brasileira com a Europa e o Mediterrâneo, além de ser membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte e da União Europeia (UE), organismos internacionais de grande peso estratégico nas relações internacionais.

### **Enunciado do tema e contexto**

No âmbito do Atlântico Sul, a África atlântica, ou a “fronteira oriental” brasileira, emergiu neste século como uma área de extrema importância para a economia mundial pela vasta gama de recursos minerais que têm vindo a serem descobertos no solo e no ambiente marinho. Para o Brasil esta região é um mercado a ser conquistado, além de uma plataforma para a afirmação do país na arena internacional. Para Portugal, fornece petróleo e gás e é palco de significativo comércio e região da diáspora portuguesa. Para ambos é um espaço de compartilhamento de valores históricos e culturais.

O Golfo da Guiné (GdG), aqui considerado como a área marítima compreendida entre o litoral sul da Mauritânia e a costa norte de Angola, é o epicentro da “economia do mar” na África atlântica, pelas reservas comprovadas e potenciais de hidrocarbonetos e pelas ricas áreas piscosas existentes nas suas águas. Nesse sentido, é uma região onde o Brasil tem vindo a estreitar relações e intensificar o comércio, enquanto para Portugal é um espaço de grande relevância, pois nele transita significativa parcela da energia que o país necessita. Dessa forma, o tema proposto “*A Estratégia Marítima Brasileira para o Atlântico Sul: Oportunidades para Portugal*”, é considerado extremamente pertinente, especialmente pela importância da Segurança Marítima do GdG, para a segurança energética de Portugal.

### **Justificação do estudo**

Países como Índia, Japão e China importam recursos energéticos do GdG, onde o petróleo produzido é considerado de elevada qualidade. Além disso, para as potências



ocidentais, especialmente para os EUA, França e Reino Unido (RU), bem como para o Brasil e Portugal, o acesso aos recursos naturais do GdG é livre de estreitos ou áreas instáveis, diferente do que ocorre com o petróleo oriundo do norte da África ou do Oriente Médio. Com a atual crise na Ucrânia, o gás prospectado na região é um substituto de grande valor para os países europeus dependentes da Federação Russa. Adicionalmente, os Estados do GdG importam grande quantidade de produtos industrializados e alimentos dos países desenvolvidos, para sustentar o crescimento de uma população superior a 200 milhões de indivíduos.

### **Objeto do estudo e sua delimitação**

O Atlântico Sul é definido na Política Nacional de Defesa (PND) do Brasil como uma área estratégica de interesse nacional, que inclui a chamada “área vital”, esta formada pelo sub continente sul-americano e pela “Amazônia Azul”. No entanto, esta investigação terá foco na região do GdG, espaço de interesse comum de Brasil e Portugal. Apesar dessa delimitação geográfica inicial, eventualmente, e sempre que pertinente, foram realizadas verificações e análises pontuais de questões existentes nas franjas e regiões limítrofes, tendo em vista a permeabilidade do mar, a influência que as ações em terra exercem sobre este e o caráter transnacional das ameaças atuais, além da transversalidade de muitos dos elementos abordados, especialmente a Segurança Marítima.

A região marítima conformada pelo GdG é objeto de trocas comerciais de diversos atores de significativo peso estratégico, mas tendo em consideração que este estudo tem ênfase nos interesses do Brasil na região, as iniciativas desenvolvidas pelos demais atores somente são abordadas quando entendidas como relevantes neste âmbito e considerando, também, que a competição comercial não caracteriza um antagonismo explícito, sendo esta um aspecto normal e subjacente das relações internacionais. Assim, apesar dos interesses na região do GdG de países como: África do Sul, Argentina, China, Estados Unidos da América (EUA), Espanha, França, Índia, RU e Rússia, as ações estratégicas de todos esses intervenientes, bem como o papel dos organismos multinacionais que atuam nesse espaço, como a Organização das Nações Unidas (ONU), a UE, a União Africana (UA) e a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), foram examinados quando pertinentes e sempre de modo alargado, tendo em conta o seu número e as adequações impostas pelo modelo de análise adotado.



Isto posto, o objeto deste estudo foi identificar as ameaças presentes no GdG e examinar as ações estratégicas dos principais atores na região, bem como do Brasil, a fim de perspetivar oportunidades para Portugal, que sejam convergentes com os interesses brasileiros, em uma lógica *win-win*.

Para clarificar muitos dos termos empregados na análise, bem como para aprofundar alguns aspectos abordados, o presente estudo se faz acompanhar de um corpo de conceitos (AnexoA) e de outros três anexos.

### **Definição dos objetivos da investigação**

Para a presente investigação, foram definidos o objetivo geral (OG) e os objetivos específicos (OE) apresentados na tabela n.º 1 a seguir, de acordo com o modelo de análise empregado:

**Tabela n.º 1:** Objetivo geral e objetivos específicos.

OG	Identificar oportunidades para Portugal, no âmbito da estratégia marítima brasileira para o Golfo da Guiné.
OE1	Determinar a tipologia das principais ameaças para a Segurança Marítima do Golfo da Guiné.
OE2	Examinar a Segurança Marítima do Golfo da Guiné.
OE3	Examinar a estratégia marítima brasileira para o Golfo da Guiné.

### **Procedimento metodológico**

O presente trabalho foi desenvolvido na observância da NEP/ACA-010, de fevereiro de 2013, e da NEP/ACA-018, de julho de 2012, normativos adotados pelo Instituto de Estudos Superiores Militares (IESM). Pretendeu-se seguir a metodologia preconizada por Quivy et al (2005), bem como conduzir uma investigação utilizando uma abordagem hipotético-dedutiva.

O procedimento metodológico foi conduzido em conformidade com o preconizado e desenvolveu-se de acordo com as seguintes fases:

- Fase 1 – correspondeu à análise documental e exploratória. Nesta fase foi deduzida a questão central (QC), as questões derivadas (QD) e as hipóteses (Hip), a partir das quais foram desenvolvidas as atividades conducentes à investigação.
- Fase 2 – correspondeu à pesquisa bibliográfica e revisão da literatura.



- Fase 3 – correspondeu ao tratamento da informação recolhida, interpretação dos resultados e respetivas conclusões, que consubstanciam as respostas às QD, com vista a responder à QC.

Tendo em consideração o objeto de investigação e os objetivos de estudo, foram formuladas a QC, as QD e as Hip que se apresentam na tabela n.º 2, abaixo:

**Tabela n.º 2:** Questão central, questões derivadas e hipóteses.

QC	Quais as oportunidades para Portugal, no âmbito da estratégia marítima brasileira para o Golfo da Guiné?
QD1	Qual a tipologia de ameaças à Segurança Marítima do Golfo da Guiné?
Hip 1	As “ameaças transnacionais”, principalmente o tráfico de drogas, a atividade terrorista, a pirataria e o roubo armado a navios estão presentes no Atlântico Sul, com foco na região do Golfo da Guiné.
QD2	Quais ações estratégicas os principais atores têm empregado para a Segurança Marítima do Golfo da Guiné?
Hip 2	Os principais atores presentes no Golfo da Guiné desenvolvem ações estratégicas com foco nos seus interesses isolados.
QD3	Quais ações estratégicas o Brasil tem adotado para a Segurança Marítima do Golfo da Guiné?
Hip 3	O Brasil desenvolve ações cooperativas, no âmbito bilateral e multilateral, com foco no desenvolvimento económico e social da região.

### **Organização do Estudo**

O conteúdo do presente Trabalho de Investigação, além da Introdução, inclui três capítulos.

No primeiro capítulo, pretendeu-se identificar quais são as principais ameaças à Segurança Marítima do Golfo da Guiné.

No segundo capítulo, foram examinadas as ações estratégicas adotadas pelos principais atores presentes no Golfo da Guiné e analisados seus resultados para a granatia da Segurança Marítima da região.

No terceiro capítulo, de forma semelhante, foram examinadas as ações estratégicas adotadas pelo Brasil junto aos países do Golfo da Guiné e analisados seus resultados em relação à Segurança Marítima da região.



Por fim, foram retiradas conclusões do presente trabalho de investigação, respondendo-se à QC. Adicionalmente, algumas recomendações foram apresentadas, a partir de oportunidades identificadas no âmbito da pesquisa realizada.



## 1. As ameaças à Segurança Marítima no Golfo da Guiné

Algumas ameaças à Segurança Marítima, em qualquer contexto, são facilmente identificáveis, sendo os exemplos mais óbvios o terrorismo marítimo e a pirataria, pois a maioria das pessoas percebe a capacidade que estes têm de causar interrupção total ou temporária de uma rota marítima, afetando a economia global. Outras atividades, como o tráfico de drogas, a imigração e a pesca desregulada, não são claramente entendidas como ameaças à Segurança Marítima, pois dependem do tráfego marítimo normal para atuarem. Nesse sentido, ao identificar o tráfico de drogas como uma ameaça à Segurança Marítima, a primeira questão que se impôs foi tentar entender como esta atividade pode por em causa a segurança de um ambiente, se depende desse mesmo ambiente para que seu “negócio” flua mais facilmente e lucrativamente. Em outras palavras: Por quê o tráfico de drogas é uma ameaça sob a perspectiva da Segurança Marítima? Geoffrey Till (2009) vem esclarecer essa questão, ao colocar que o tráfico de drogas realmente não pretende causar uma interrupção do tráfego marítimo, mas representa uma ameaça direta para a saúde e para a segurança das pessoas “em terra”, bem como para as sociedades, suas instituições e valores. Segundo Till, esse raciocínio pode ser estendido a outras atividades que, como o tráfico de drogas, utilizam o mar como um meio para atingir seus fins em terra, o que alarga o espectro das ameaças à Segurança Marítima.

### a. O tráfico de drogas ilícitas

Atualmente estima-se haver no mundo cerca de 270 milhões de usuários de drogas, que representam um enorme “mercado” para o comércio dessas substâncias. As drogas derivadas da *cannabis*<sup>1</sup> são as mais consumidas, seguidas das drogas sintéticas, cujo consumo supera o de cocaína e heroína somados. A Colômbia, a Bolívia e o Peru são os maiores produtores e exportadores mundiais de cocaína e estão se iniciando na produção de drogas sintéticas (Lopes, 2013). A produção de drogas no Equador também tem vindo a aumentar nos últimos anos, onde os cartéis mexicanos<sup>2</sup>, bem como traficantes da China, Rússia e Nigéria, se fazem presentes (BINDEA, 2013).

---

<sup>1</sup> Como a maconha e o haxixe.

<sup>2</sup> Os maiores são: Sinaloa, *Los Zetas* e Golfo.

A cocaína é a droga mais exportada da América Latina (ALat) para a Europa, tendo em vista o alto valor deste produto na referida região (GCTF, 2012). A figura nº 1 apresenta as principais rotas da cocaína no Atlântico.

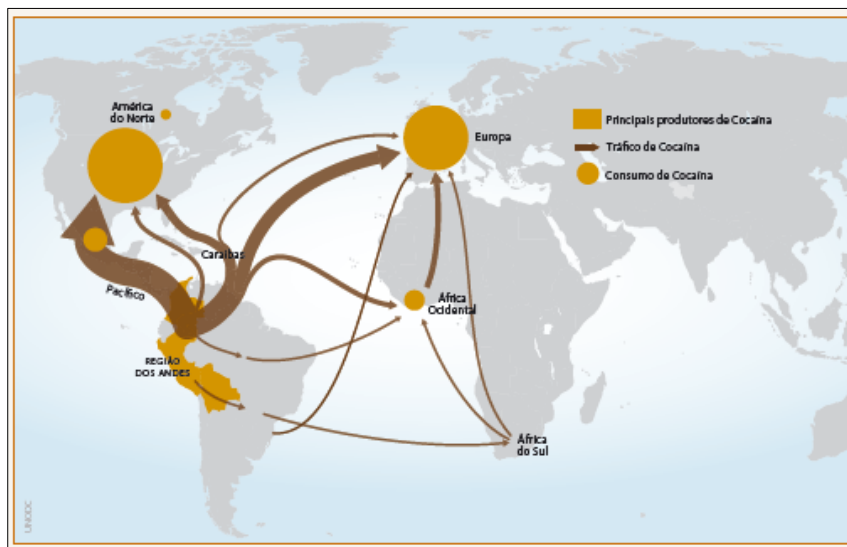


Figura nº 1: Rotas da cocaína no Atlântico Sul.

Fonte: (UNODC, 2013, p. 17).

Algumas das rotas são antigas e outras recentes. As antigas são as rotas marítimas e aéreas que ligam a ALat à Europa, aos EUA e à África Ocidental e a mais recente é a que segue para a África do Sul. Esta última refere-se a voos comerciais, que são utilizados pelos *couriers* dos traficantes nigerianos, instalados no Brasil. O mapa, no entanto, não revela uma nova rota utilizada pelo tráfico. Trata-se daquela que liga São Paulo à Luanda, que é o mais novo ponto de penetração na África austral (UNODC, 2013). O maior fluxo de droga para os EUA se dá pela América Central, como apresenta a figura, motivo da elevação da violência nessas áreas (BINDEA, 2013).

O consumo interno de cocaína na ALat está crescendo, enquanto nos EUA e na Europa, os maiores mercados desde sempre, está se estabilizando nos elevados níveis atuais. Fruto do aumento do consumo interno, no Brasil e em outros países da ALat o tráfico de drogas e de armas passou a dominar a dinâmica da criminalidade nas grandes cidades e as disputas entre grupos de marginais (Lopes, 2013).

O mercado da cocaína agora está se expandindo para as economias emergentes do oriente. Nessa expansão os países lusófonos têm tido papel fundamental, como elos de ligação das regiões produtoras da ALat. Também está havendo, em escala mundial, um aumento significativo do consumo de psicotrópicos lícitos que produzem os mesmos efeitos dos ilícitos (UNODC, 2013a).

A África Ocidental é, há mais de uma década, uma região de tráfico de diversas drogas, principalmente, de cocaína e heroína, mas começa a desenvolver um mercado significativo interno (UNODC, 2012). A figura n.º 2 ilustra, com um mapa abrangente, datado de 2010<sup>3</sup>, as rotas das drogas em África.

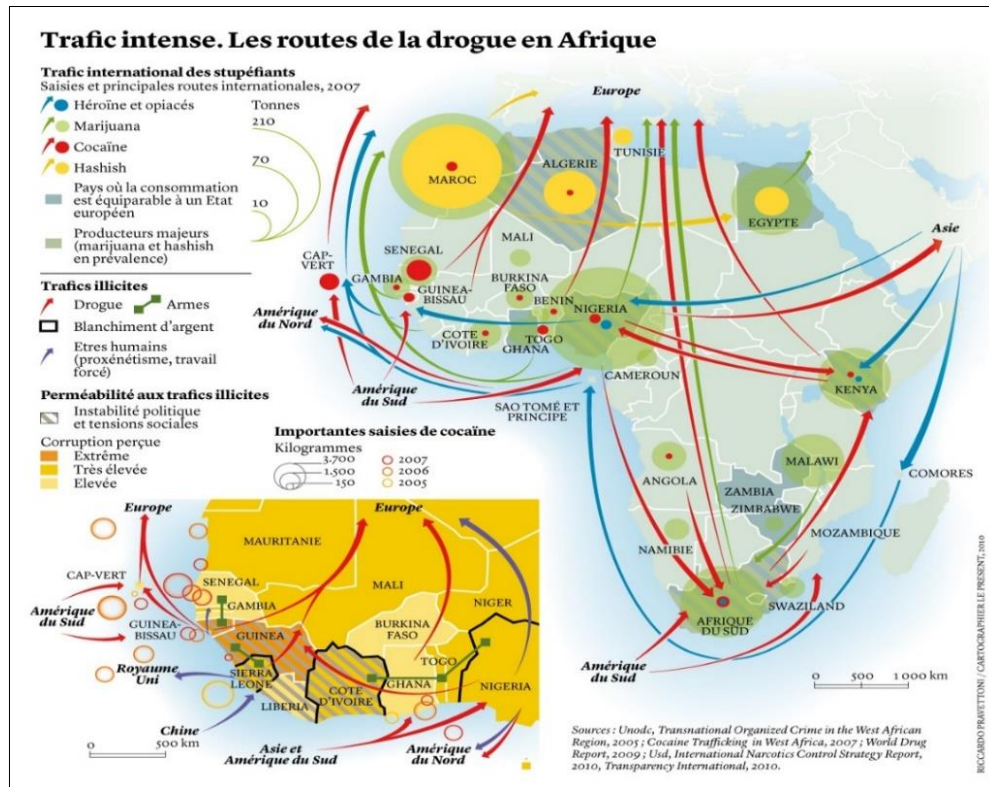


Figura nº 2: As principais rotas das drogas na África.

Fonte: (Praventtoni, 2013).

O mapa em epígrafe vem nos revelar que os cartéis latinos da cocaína desenvolveram sua estratégia de exportação para a Europa utilizando os países frágeis do GdG como porta de entrada. Para isso, agiram no sentido de tornar a Guiné-Bissau e Gana em *hubs*<sup>4</sup> (Madeira, 2011). As maiores cargas de cocaína chegam ao litoral da África Ocidental utilizando a “Highway10”<sup>5</sup>. A grande quantidade de ilhotas existentes em Cabo Verde e na costa da Guiné-Bissau permitem ocultar a carga com facilidade. Como a cobertura radar em África é falha, o uso da via aérea também tem proliferado, já tendo sido empregados aviões, inclusive de razoável porte, como um *Boing 727* que foi encontrado no Mali (Brown, 2013). No entanto, face às medidas de repressão adotadas pela comunidade internacional junto à Guiné-

<sup>3</sup> De acordo com a pesquisa realizada, de 2010 para 2014 tais rotas, como uma direção geral, não apresentaram alteração digna de nota.

<sup>4</sup> Nos *hubs* os grandes volumes são divididos em cargas menores e enviados para a Europa, por diversas rotas e modais.

<sup>5</sup> Rota que liga o Mar do Caribe ao GdG e que corre por sobre o paralelo de 10 graus de latitude norte.



Bissau e Gana, o tráfico está passando a utilizar a Nigéria, Benin e Togo como novos *hubs* (UNODC, 2013).

O caso da Guiné-Bissau é emblemático do poder de aliciamento do tráfico de drogas transnacional, onde os comandantes da Marinha, da Força Aérea e do Exército foram cooptados. A repressão só veio a ter início com a intervenção do “Escritório das Nações Unidas sobre as Drogas e o Crime” (UNODC), através da iniciativa “Unidade para o Crime Transnacional na Guiné-Bissau”. A figura nº 3, a seguir, apresenta como a quantidade de ilhas no litoral, as reentrâncias existentes e o acesso ao interior provido pelos rios dificultam a fiscalização marítima na Guiné Bissau.



Figura nº 3: Mapa da Guiné-Bissau.

Fonte: (CIA, 2014).

Há nítidas ligações, nacionais, regionais e transnacionais, de grupos terroristas com as organizações envolvidas no tráfico, como um meio de enriquecimento e de financiamento. Esses grupos também praticam a troca de armas por drogas (Neves, 2014). Na Colômbia as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC), o Exército de Libertação Nacional (ELN) e os “Rastrojos” participam ativamente da produção e do tráfico de cocaína e de armas. No Peru, da mesma forma, o grupo “Sendero Luminoso” (SendLum) está totalmente envolvido no tráfico (BINDEA, 2013). Em África, a “Al-Qaeda no Magrebe Islâmico” (AQMI) cobra pela passagem das drogas pelo Sahel e pelo Saara, nas rotas utilizadas pelos contrabandistas de cigarros, artigos eletrônicos e armas (GCTF, 2012). O “Boko-Haram” provavelmente tem colaborado com as organizações criminosas no norte da Nigéria, para obtenção de fundos para suportar suas atividades (Doukan, 2013). É importante perceber que os terroristas podem utilizar as rotas do tráfico para deslocarem-se para qualquer sítio em



África, Europa e ALat ou para atingir interesses ocidentais. Nestas perspetivas, o combate ao tráfico de drogas é uma estratégia indireta contra o terrorismo (Till, 2013).

### **b. O terrorismo marítimo**

Nos anos 70 a atividade terrorista concentrou-se na Europa Ocidental<sup>6</sup>, mas na década seguinte o palco passou a ser a ALat (START, 2013). Com a guerra Irão-Iraque, nos anos 80, o terrorismo “jihadista”<sup>7</sup> assumiu protagonismo no mundo (Tuduri, 2013).

De acordo com o “Global Terrorism Database” (GTD), em 2012 ocorreram mais de 8.400 ataques terroristas, nos quais pereceram mais de 15.400 pessoas. Os países que mais sofreram ataques foram Paquistão, Iraque, Afeganistão, Índia e Nigéria, nesta ordem. A Al-Qaeda não realizou ataques, mas grupos nela inspirados foram os mais mortais e, além destes, o “Boko-Haram”<sup>8</sup> (START, 2013).

A Al-Qaeda representa uma séria ameaça à Segurança Marítima mundial, pois em 2000 e 2002 foi responsável por dois ataques terroristas na região do Oceano Índico<sup>9</sup>, muito bem concertados e executados. Também em 2002 descobriu-se que o grupo definiu os principais *choke points*<sup>10</sup> do globo como alvos, colocando em risco o Estreito de Gibraltar e o Canal do Panamá. (Simioni, 2011, p. 186). Os métodos de disrupção do tráfego marítimo seriam o afundamento de navios ou a colocação de minas nessas áreas, bem como ações de pirataria e martírio (ataques suicidas) (Anzinger, 2014). No mesmo ano identificou-se um manual da organização que descreve como transformar um navio de transporte de gás em uma bomba flutuante, além de como utilizar mergulhadores e embarcações para explodir navios, portos ou terminais de gás e óleo. Adicionalmente, foram encontradas evidências de que a Al-Qaeda efetuava coleta de informações na *internet* sobre rotas, navios e terminais, para identificar vulnerabilidades, de modo a melhor planejar seus ataques (Hurst, 2008).

Os números do GTD2012, já referidos, vêm revelar que a atividade terrorista está a aumentar. A figura nº 4 nos permite perceber a distribuição geográfica dos ataques havidos em 2012.

<sup>6</sup> Em Espanha, com o terrorismo basco, e em Inglaterra, com o terrorismo irlandês.

<sup>7</sup> Jihadista vem de *Jihad*: Guerra Sagrada (Kahati, 2009).

<sup>8</sup> “Boko-Haram” significa “a educação ocidental é proibida” (Fundação AIS, 2014).

<sup>9</sup> Ao *USS Cole*, da *U.S. Navy*, e ao Navio-Mercante *Limburg*, francês (Simioni, 2011).

<sup>10</sup> Áreas no globo onde as rotas marítimas convergem.

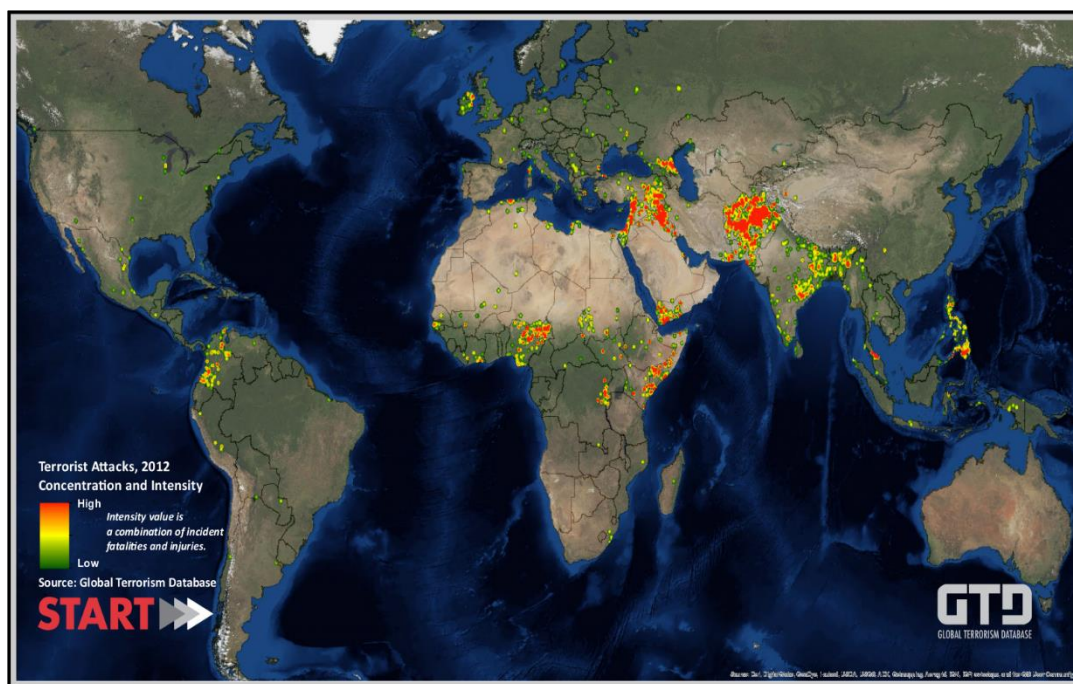


Figura nº 4: Concentração e intensidade dos ataques terroristas em 2012.

Fonte: (START, 2013).

Apesar do mapa nos apresentar que há um foco de terrorismo nos países do GdG, não há registros de ataques no mar. Por outro lado, o mapa demonstra que a maior parte dos ataques concentra-se na Nigéria, país onde atua, com violência extrema, o “Boko-Haram” (HRW, 2012). O GTD2012 também revela que no território da América do Sul os ataques se deram principalmente na região norte dos Andes. De fato, de acordo com Oliveira et al. (2008, p. 25) nesta vasta área, com foco na Colômbia, prolifera o terrorismo financiado pelo tráfico de drogas<sup>11</sup>, sendo os grupos mais ativos as FARC, o ELN, o SendLum e a Autodefesas Unidas da Colômbia. As FARC e o ELN estão, como vimos anteriormente, associados ao tráfico de drogas transnacional, que desenvolve seu “comércio” de maneira intermodal<sup>12</sup>. Dessa forma, os referidos grupos podem vir a explorar o mar nas suas ações, se julgarem necessário.

Em África o terrorismo tem vindo a crescer nos últimos anos, tendo assumido uma escala de maiores proporções e mais sinistras depois da “Primavera Árabe”, onde, somente no Magrebe e no Sahel, o número de ataques saltou de 144, em 2012, para 230, em 2013 (Alexander, 2014). Estes números, já altos, se elevam tremendamente quando consideramos as atividades do “Boko-Haram” na Nigéria, pois somente de 2009 a 2012 mais de 2.000 pessoas perderam suas vidas nos conflitos entre o grupo e as forças nacionais (HRW, 2012).

<sup>11</sup> O narco-terrorismo.

<sup>12</sup> Utilizam diversos meios e modos de transporte.

A proliferação do terrorismo em África e sua conexão com as organizações criminosas transnacionais é tal, que já se considera haver um arco de instabilidade no continente, como ilustra a figura n.º 5 a seguir:

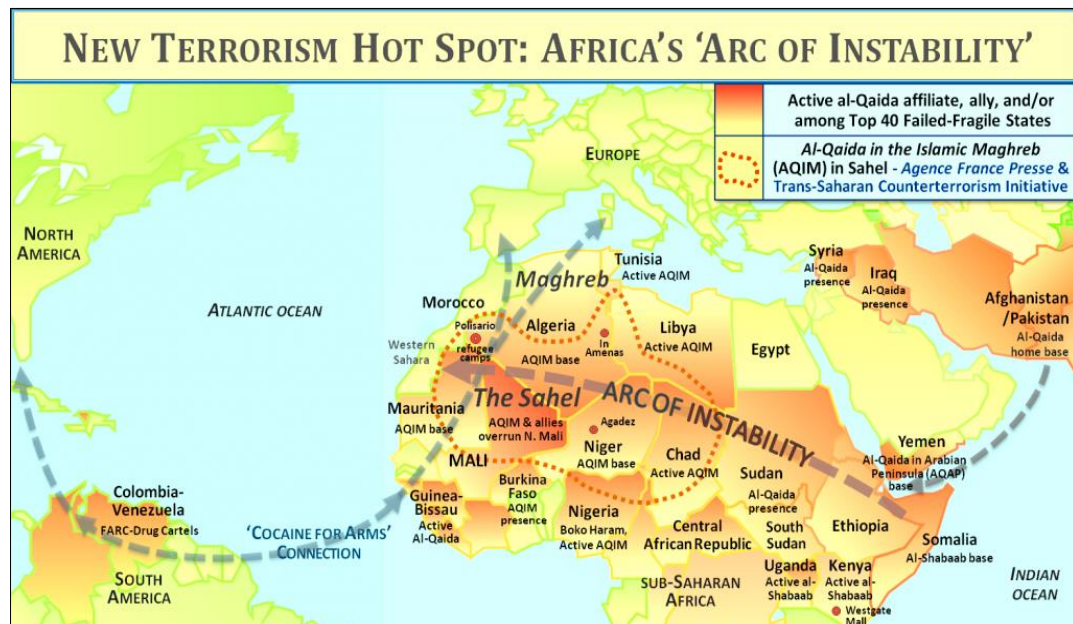


Figura n.º 5: O arco de instabilidade da África.

Fonte: (Alexander, 2014, p. 2).

O mapa acima vem nos mostrar que a África está assolada pela atividade terrorista, que encontrou aí uma enorme área disponível para se abrigar e se financiar, além de facilidades em estabelecer conexões transnacionais com grupos armados e organizações criminosas, fazendo uma “ponte” do Levante e do Oriente Médio ao Atlântico. Na porção ocidental dessa área destacam-se as presenças da AQMI e do “Boko-Haram”, os quais podemos considerar como os grupos mais perigosos para a Segurança Marítima do Atlântico Sul, pelos seguintes fatores:

- Há claras ligações entre a AQMI e a Al-Qaeda (Blanco, 2013), que, como visto, logrou realizar ataques bem-sucedidos no ambiente marítimo. Como a AQMI tem atuação alargada em África e ligações com diversos outros grupos, as técnicas desenvolvidas pela Al-Qaeda podem ser difundidas entre os grupos terroristas, em todo o Atlântico Sul ou nas regiões marítimas adjacentes.
- Fruto da Operação SERVAL<sup>13</sup> os terroristas da AQMI foram dispersados pelo Sahel e pela África Ocidental. Teme-se, com isso, que a AQMI tenha estabelecido

<sup>13</sup> Operação desfechada em 2013 pela França no Mali, com apoio dos EUA e da UA, contra o Movimento Nacional para Libertação de Awazad.



- ligações com o “Boko-Haram” (Reeve, 2014), o que permitiria que o grupo ataque alvos no mar ou que utilize o mar para atingir alvos quaisquer, em qualquer lugar.
- Recentemente, o líder do “Boko-Haram”, Abubakar Shekau, ameaçou explodir refinarias no *Niger Delta* (ND) e matar todos aqueles que seguem a democracia. Também ameaçou líderes ocidentais e cristãos (Elkaim, 2014), ou seja ameaçou o ambiente marítimo, como um fim ou como um meio.

### **c. A pirataria e o roubo armado a navios**

Até 2010, segundo estudo conduzido por Nodland (2010), a maior parte dos ataques de piratas no GdG se deu nas águas próximas à Nigéria e até não mais do que 20 milhas do litoral. Os alvos preferenciais eram instalações fixas de petróleo e navios ancorados, muito especialmente, os navios de apoio à atividade *offshore*<sup>14</sup>, cuja reduzida altura da borda, na área da popa, facilita a abordagem. É interessante notar que o estudo de Noland se deu após a amnistia concedida em 2009 pelo governo nigeriano aos grupos insurgentes, pós guerra civil, da região de ND, com destaque para o “Movimento para Emancipação do Níger Delta” (MEND), o maior e mais ativo de então. O autor conclui que os ataques na região do ND e *Bonny River* eram politizados e visavam, também, financiar a atividade do MEND. Já os ataques em Lagos tinham apenas como motivo ganhar dinheiro e algumas vantagens pessoais. Infelizmente, Guedes (2013) vem demonstrar que, como o governo nigeriano não tem conseguido atender os anseios da população, os efeitos benéficos dessa amnistia já começam a desaparecer. Dessa forma, os piratas estão ficando mais audazes e ampliando suas atividades para todo o GdG e águas próximas, vindo a ultrapassar, largamente, o número de ataques perpetrados na costa leste, como ilustra a figura nº 6, a qual registra a totalidade de incidentes havidos em 2013.

---

<sup>14</sup> Grupo de atividades relativas à exploração de petróleo no mar.



Figura nº 6: Ataques piratas e roubos armados a navios em 2013.

Fonte: (ICC, 2014).

A figura também revela que alguns incidentes ocorreram na região do Caribe, mas analisando as estatísticas de anos anteriores, verificamos que a atividade nesta região está contida. No GdG acredita-se que mais de 50% dos ataques não são informados às autoridades competentes, o que torna o quadro nesta região muito mais sério do que se apresenta. Os registros feitos dão conta que a maior parte dos ataques é realizada por nigerianos, que roubam do navio e dos tripulantes toda sorte de bens: dinheiro, carga, alimentos, objetos pessoais e roupas. O rapto de tripulantes para obtenção de resgate também se intensificou. No entanto, o roubo de óleo é uma modalidade mais recente e distintiva da região, face ao mercado negro existente em praticamente todo o GdG, fruto da grande quantidade de refinarias clandestinas em Nigéria, sendo essa a atividade a mais claramente lucrativa, pelos altos valores dos grandes volumes de óleo vendidos (Bridger, 2013), de forma que o crime organizado de ação transnacional assumiu o “negócio” e tem vindo a roubar grandes quantidades para exportação por navio (ChathamHouse, 2013). O roubo de óleo dos navios introduz outro tipo de ameaça, representada pelos vazamentos de óleo, que podem vir a causar catástrofes ambientais, com sérias consequências para as populações, muitas delas dependentes da pesca artesanal (Venâncio, 2012).

Além do progressivo aumento do número de incidentes nas águas nigerianas, a pirataria na região tem vindo a se expandir, pois os piratas têm vindo a efetuar ataques a navios em movimento, entre 12 e 50 milhas do litoral, portanto fora do mar territorial (Binnie, 2013).



O rapto de tripulantes é uma modalidade que está a crescer em 2014, desde as águas da Nigéria até o Gabão. Os “alvos” mais visados tem sido os comandantes e os engenheiros-chefes dos navios de apoio à atividade *offshore*. Os raptos de europeus e norte-americanos são os mais lucrativos, pois os valores dos seguros são normalmente mais altos. As vítimas de rapto são escondidas na região do ND, cujas características hidrográficas<sup>15</sup> dificultam a localização do cativo e onde os piratas contam com certo apoio da comunidade (Bridger, 2014).

Como consequência do aumento da perigosidade nas águas do GdG o preço dos seguros marítimos e dos salários dos tripulantes dos navios que se dirigem para a região tem vindo a aumentar, sendo que alguns já não aceitam trabalhar ou solicitam elevadas indenizações em caso de morte. O mercado local também está a ser afetado, como a indústria de pesca, pois algumas empresas estão praticamente paralisando seus serviços, levando à redução de oferta de gêneros e a inevitáveis dispensas (Guedes, 2013).

Em toda a região do GdG, o maior incentivo para a pirataria e o roubo a navios é a impunidade dos criminosos e a falta de capacidade dos governos em combatê-los, especialmente o governo nigeriano (Bouchat, 2013, p. 64). Outro aspeto refere-se à falta de emprego estável para os jovens nigerianos, o que veio a criar um reservatório de recursos humanos para as milícias e grupos criminosos (McLoughlin, 2013). Com o falhanço do governo da Nigéria em prover melhores condições sociais para as populações, está a ser restabelecido o cenário de insurgência pós guerra civil, da década anterior, de modo que os maiores grupos envolvidos em pirataria são o “*Níger Delta Vigilante*” e o “*Níger Delta People’s Volunteer Force*”, além de grupos formados por remanescentes do MEND, mas também há grupos menores atuando, conforme as oportunidades surgem (Cummings, 2013).

#### **d. Síntese conclusiva**

As ameaças que vieram a ser identificadas ao longo deste capítulo são extremamente diferentes, em vários aspetos. O tráfico de drogas certamente é a ameaça de maior alcance, pois tem uma amplitude mundial. Como vimos, a globalização das drogas e, principalmente, a flexibilidade das estratégias empregadas pelos traficantes dificultam, sobremaneira, a atividade de repressão, que é obrigada a atuar em um enquadramento legal rígido, que impõe limites geográficos e constrangimentos legais às ações dos aparelhos de segurança nacionais,

---

<sup>15</sup> O ND é um grande estuário, com diversas passagens e vaus, além de vários manguezais, que se alteram conforme as chuvas e marés.



demandando colaboração e cooperação entre os Estados. O poder de corrupção do tráfico, nas diversas camadas das sociedades, traz dificuldades acrescidas para o combate a essa ameaça. O uso da parte norte do GdG, para a entrega de grandes volumes, pela *Highway10*, por meios clandestinos aéreos ou marítimos, aponta para a importância da posição geográfica de Cabo Verde nesta temática, como um ponto nevrálgico de monitoramento do ambiente aéreo e marítimo e também como uma base para ações de repressão.

De forma distinta do tráfico, o terrorismo mais violento do Atlântico Sul está concentrado em África e é, por hora, regional nas suas ações e interesses, mas pode vir a ter aspirações globais. O “corredor de instabilidade” formado permite que terroristas, sua doutrina subversiva e armas, movimentem-se entre o Oriente Médio e toda a região leste, central e norte de África, chegando até a costa ocidental atlântica. A África Ocidental reúne, dessa forma, condições para que o terrorismo utilize a região como uma plataforma para projetar militantes sobre territórios e objetivos ocidentais, inclusive brasileiros e portugueses. Nesse sentido, o terrorismo extremista em África atinge um elevado nível de perigo para a estabilidade regional e até global, caso tenha acesso ao Atlântico. O terrorismo jihadista do Sahel e do Magrebe e que hoje ainda não utiliza o mar pode vir a fazê-lo, pela fragilidade do aparato de segurança dos Estados africanos e pela instabilidade política de outros, como a Guiné-Bissau. A AQMI certamente não perderá a oportunidade de usar o mar para chegar até alvos situados no litoral da Argélia ou no próprio Estreito de Gibraltar. Um foco preocupante é a Nigéria, onde as forças nacionais também causaram várias mortes no seio da população civil, o que poderá favorecer a causa do “Boko-Haram”. O combate a esse terrorismo violento demanda adotar rígidas medidas restritivas de segurança, principalmente nas fronteiras norte e nordeste da Nigéria, bem como no litoral e nas instalações marítimas, visando impedir o acesso ao mar. No entanto, é fundamental desenvolver políticas consistentes para a segurança alimentar do país, com geração de empregos, bem como para o desenvolvimento social das populações, para que as comunidades carentes não venham a apoiar as ações do grupo.

A pirataria e o roubo armado a navios configuram ameaças regionais, com foco na Nigéria, mas que precisam ser confrontadas rapidamente para evitar seu enraizamento definitivo nos demais países do GdG. O rapto de ocidentais, o roubo das cargas e de petróleo dos dutos e dos Navios Tanques estão aumentando nas águas territoriais e se alargando para além das ZEE. O roubo de petróleo está sendo urdido por organizações criminosas, o que altera drasticamente o perfil das ameaças à Segurança Marítima no GdG. A presença de



organizações criminosas complexas demanda um maior esforço na imposição da lei, enquanto a pirataria fomentada por causas políticas e sociais tem mais possibilidade de vir a ser estancada, caso os governos nacionais, em especial da Nigéria, se engajem na criação de novos postos de trabalho e na promoção de melhores condições sociais para as populações.

Do acima exposto, podemos concluir que as ameaças transnacionais do tráfico de drogas, do terrorismo e da pirataria e do roubo armado a navios se fazem presentes na África atlântica, com foco no GdG e podem vir a se contrapor aos interesses brasileiros e portugueses, o que demanda adotar medidas de prevenção e repressão, em todos os âmbitos.

Desta forma, considera-se que foi validada a Hip 1 dando resposta à QD1.



## 2. A Segurança Marítima do Golfo da Guiné

Tendo em vista a importância da “economia do mar” da África atlântica para o desenvolvimento sustentado global, como apresentado, detalhadamente, no Anexo B, as ameaças transnacionais presentes no GdG têm vindo a ser, progressivamente, “securitizadas” por meio de resoluções da ONU, sendo que, até o momento, não está previsto o empenhamento de forças. O Anexo C vem tentar conferir alguma compreensão do mecanismo que está subjacente a esse fenómeno, restando, nesse sentido, examinar os antecedentes e os desdobramentos pertinentes deste processo, considerando as atividades desenvolvidas nas águas e no entorno do GdG pelos principais atores regionais e externos.

### a. A securitização do Golfo da Guiné

Até o “11 de setembro” as principais convenções relacionadas com a Segurança Marítima eram: a “Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar” (CNUDM), de 1982, a “Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar” e a “Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima” (SUA), ambas de 1988. Depois daquele fatídico acontecimento, instrumentos complementares foram aprovados, no âmbito da ONU, pretendendo salvaguardar o ambiente marítimo das atividades conduzidas pelas chamadas ameaças transnacionais, especialmente o terrorismo. Em 2002, dois sistemas preventivos foram determinados implementar: o “Sistema de Identificação Automática” e o “Sistema de Alerta de Proteção de Navio” (Simioni, 2011, p. 169). Além destes, a Organização Marítima Mundial<sup>16</sup> (IMO) estabeleceu dois normativos adicionais importantes: o “Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias”, criado em 2004, e os Protocolos aditivos à SUA, de 2005 (Silva, 2010, p. 53).

A implementação de todos esses instrumentos e sistemas tem vindo a ocorrer de formas variadas em todos os mares do globo. No Atlântico Sul não poderia ser diferente, considerando as diferenças de governança entre as duas faces deste espaço. O lado sul-americano goza de uma situação de relativa ordem no mar, enquanto a parte africana se esbate com várias dificuldades e ameaças, demonstrando falhas na ainda imatura Arquitetura Africana de Paz e Segurança (AAPS), no âmbito da qual as Comunidades Económicas Regionais (CER) não perceberam a importância da Segurança Marítima.

---

<sup>16</sup> Agência especializada da ONU para assuntos relativos à segurança marítima.



### **(1) A Comunidade Económica dos Estados da África Central**

A Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) implementou, ainda em 2008, uma estratégia para combater a pirataria e demais ilícitos no mar, vindo a ser, desse modo, a primeira CER da África atlântica a adotar medidas concretas de repressão às ameaças transnacionais marítimas. Essa estratégia começou por apresentar progressos sensíveis, como a compra de equipamentos para uso compartilhado pelos Estados membros e a realização de patrulhas marítimas binacionais, mas no âmbito desta iniciativa, três medidas estruturais se destacaram: o estabelecimento de subáreas<sup>17</sup> marítimas, a criação, em *Point Noire*, do “Centro Regional de Segurança Marítima da África Central” (CRESMAC) e o estabelecimento de um fundo financeiro para suportar as atividades do CRESMAC. Estas ações vieram, em um primeiro momento, a melhorar a atuação das forças nacionais dos países da comunidade, ao criar sinergias, decorrentes de uma maior coordenação das atividades desenvolvidas no âmbito nacional e regional. No entanto, a falta de contribuições financeiras para o mencionado fundo tem vindo a mitigar as capacidades do CRESMAC e a solapar a eficácia da estratégia da CEEAC (Ukeje, 2013, p. 37).

### **(2) A Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental**

Apesar da área marítima da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) ser a mais fustigada pelas ameaças transnacionais, esta só veio a adotar uma iniciativa direta para a melhora da Segurança Marítima do GdG a partir de 2012, quando estabeleceu uma primeira subárea marítima (Ukeje, 2013, p. 38). Por outro lado, em outros domínios a CEDEAO tem sido mais atuante na repressão da criminalidade transnacional, como a criação na Nigéria, ainda em 2000, com o apoio do UNODC, do “Grupo Intergovernamental de Ação contra o Branqueamento de Capitais” (GIABA) (GIABA, 2014). Mais recentemente o UNODC ampliou o apoio aos demais países da região, ao lançar o “Programa Regional do UNODC para a África Ocidental para o período 2010-2014”<sup>18</sup>, o qual contempla várias iniciativas, em diversos domínios, para a prevenção e repressão do crime organizado transnacional. A principal medida dessa iniciativa foi a ativação de escritórios do UNODC nos diversos países da CEDEAO, visando ajudá-los na estruturação dos organismos nacionais de prevenção e combate ao crime organizado transnacional (UNODC, 2010).

---

<sup>17</sup> O estabelecimento de subáreas permitiu otimizar a fiscalização.

<sup>18</sup> A *West Coast Initiative* (ChathamHouse, 2013).



### (3) O Código de Conduta de Yaoundé

A experiência adquirida na Somália foi capitalizada pela comunidade internacional, na procura por soluções para os problemas do GdG. Nesse sentido, o Conselho de Segurança da ONU (CSNU) aprovou as Resoluções 2.018 (2011) e 2.039 (2012), que recomendam aos Estados da região desenvolverem uma estratégia regional cooperativa, o compartilhamento de informações, bem como o estabelecimento de um mecanismo de coordenação operacional para o combate da pirataria e do roubo armado a navios no GdG (Venâncio, 2012, p. 137). Na mesma linha, mas alargando o espectro das ameaças, a Resolução 67/78, de 2012, da Assembleia das Nações Unidas, veio a declarar a preocupação com a proliferação das ameaças transnacionais na região e recomendando a adoção de ações cooperativas, multinacionais e bilaterais, e em plena observância das leis e normas internacionais em vigor (IMO, 2014). No acato das referidas resoluções, bem como das orientações e normas do MSC/IMO<sup>19</sup>, os países do litoral atlântico de África assinaram, em junho de 2013, em Yaoundé, um “Código de Conduta” para a prevenção do terrorismo marítimo, da pirataria, do roubo armado a navios, da pesca predatória e de outras várias atividades marítimas ilícitas. O referido código foi concebido pela IMO, com a CEDEAO, CEEAC e Comissão do Golfo da Guiné (CGG) (IMO, 2013), e foi desenvolvido a partir do bem-sucedido “Código de Djibouti”, mas é mais alargado do que este, pois aborda várias atividades ilícitas marítimas. Durante a cimeira que aprovou o “Código de Yaoundé”, os representantes dos três organismos multilaterais supracitados e os Chefes de Estado dos países membros se comprometeram, também, em alterar os normativos internos nacionais, como necessário, para o sucesso dessa iniciativa. Na mesma oportunidade foi decidida a criação, em Douala, de um “Centro de Coordenação Inter-regional de Segurança Marítima para a África Central e Ocidental”, no âmbito do Memorando de Entendimento firmado entre a CEEAC, CEDEAO e CGG (CEDEAO, 2014).

As medidas vertidas do “Código de Yaoundé” fazem parte da estratégia desenvolvida pela IMO<sup>20</sup> para melhorar a Segurança Marítima no GdG. Na elaboração de tal estratégia, sob os conceitos atuais de *pooling and sharing* e *comprehensive approach*, a IMO buscou partilhar capacidades nacionais africanas e integrar atividades das CER e dos organismos multilaterais, dentre eles: a Organização para a Alimentação e Agricultura da ONU (FAO),

---

<sup>19</sup> Comitê de Segurança Marítima (MSC) da IMO, responsável por aprovar as normas e regulamentos em Segurança Marítima.

<sup>20</sup> Estratégia/IMO para a “Implementação de Medidas Sustentáveis para a Segurança Marítima na África Ocidental e Central” (IMO, 2014a).



a Agência para Refugiados da ONU, a UE e o UNODC (IMO, 2014). Uma das medidas mais importantes da estratégia da IMO foi a criação de um fundo dedicado ao suporte financeiro dos programas e projetos previstos na estratégia<sup>21</sup>, o *West and Central Africa Maritime Security Trust Fund* (IMO, 2014). Em março deste ano, o Japão doou um milhão de dólares para o referido fundo, ultrapassando a China e o RU, que haviam doado cem mil dólares e cem mil libras, respetivamente, em 2013 (MAREX, 2014).

## **b. Principais atores presentes no Golfo da Guiné**

### **(1) EUA**

Os EUA têm presença mais firme na África atlântica desde o lançamento da iniciativa *Africa Partnership Station* (APS), em 2007, ano em que a estrutura de comando para a região foi reorganizada, com a criação do *United States Africa Command* (AFRICOM). Desde então, o AFRICOM conduz vários exercícios em África, como os da série “*Express*”<sup>22</sup>, cujo propósito maior é aumentar a cooperação com os países da região e o treino de pessoal para a participação em operações de paz e humanitárias, bem como na condução de ações de fiscalização marítima (AFRICOM, 2014).

O *Defence Strategic Guidance* (DSG), aprovado em 2012, por Barack Obama, atribui ênfase na guerra ao terrorismo, mas tem prioridade na região Ásia-Pacífico. Nas demais regiões, o DSG2012 determina uma postura mais cooperativa, vindo a orientar pelo apoio na edificação das capacidades dos Estados aliados e pela construção de novas parcerias, enquanto no âmbito operacional, determina adotar iniciativas de baixo custo, baseadas em exercícios, assessorias e “ação de presença” (EUA, 2012, p. 9).

Apesar da prioridade atribuída pelo DSG2012 para a Ásia, a iniciativa APS foi mantida, mas suas ações foram adaptadas. Nesse sentido, os Exercícios *Obangame Express* e *Saharam Express* recentes têm ampliado o número de participantes. Este ano, já na sua 4ª edição, o *Obangame Express 2014* ocorrerá no final da primavera e contará com a participação de Angola, Bélgica, Benin, Brasil, Camarões, Costa do Marfim, Dinamarca, Guiné Equatorial, França, Gabão, Alemanha, Gana, Itália, Holanda, Nigéria, Portugal, República do Congo, São Tomé e Príncipe, Espanha, Togo, Turquia e EUA (West, 2014).

Além de exercícios, a APS tem vindo a desenvolver operações conjuntas, no âmbito da *African Maritime Law Enforcement Partnership* (AMLEP), que é a vertente com

---

<sup>21</sup> O orçamento da estratégia/IMO, para três anos, é, aproximadamente, 9.150 mil dólares.

<sup>22</sup> *Obangame, Saharam, Cutlass* e *Phoenix*.



empenhamento real de forças da APS. No âmbito da AMLEP, meios navais da *U.S. Navy* e da *U.S. Coast Guard* patrulham, efetivamente, as águas territoriais e as ZEE no GdG, mas são as forças de segurança dos estados africanos quem realizam as abordagens e inspeções em embarcações suspeitas. Com isso, as prisões e apreensões efetivadas são legítimas, o que permite levar os responsáveis a julgamento (ChathamHouse, 2013). Apesar de todas as ações de treino, cooperação e empenhamento de meios dos EUA no GdG, estes têm apoiado na ONU o estabelecimento de uma força multinacional na região (Bauldauf, 2012 cit. Por Bouchat, 2013, p. 65).

Ainda no âmbito do DSG2012, foi criado o *Bureau of Conflict and Stabilization Operations* para trabalhar na prevenção de conflitos, resposta a crises e estabilização nos países com problemas nestes domínios, mas, no GdG, somente a Nigéria, Serra Leoa e Senegal tem vindo a ser alvo do referido órgão (EUA, 2013).

Em relação ao terrorismo, a iniciativa *Trans-Sahara Counterterrorism Partnership*, coordenada pelo *Bureau of Counterterrorism*, teve início ainda em 2005, com o propósito de incrementar as capacidades contraterroristas dos Estados do Sahel e para aumentar a cooperação entre os Estados nesta matéria. Os países que têm vindo a serem beneficiados nesta iniciativa são a Mauritânia, Mali, Chade, Níger, Nigéria, Senegal e Burkina Faso (EUA, 2014).

## **(2) União Europeia**

Preocupada com a insegurança no GdG, a UE deu arranque, em 2013, à iniciativa *Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea* (CRIMGO), orçada em 4,5 milhões de euros, a serem providos pelo fundo “*Instrument for Stability*” (UE, 2013). A CRIMGO pretende ajudar os países da região a incrementarem a Segurança Marítima por meio de treinamento para as Guardas Costeiras e pelo estabelecimento de uma rede compartilhada de informações entre países e agências. Inicialmente, participarão do projeto: Togo, Gabão, Benin, Camarões, Guiné Equatorial, Nigéria e São Tomé e Príncipe. Os principais colaboradores da CRIMGO são a França, RU, Itália, Espanha, Finlândia e Portugal (MARSEC, 2013).

Na UE, a comunidade marítima tem vindo a pressionar por medidas concretas para a repressão das ameaças à Segurança Marítima no GdG, como fizeram a “*European Community Shipowner’s* (ECSA) e a “*European Training Foundation*” (ETF) ao solicitarem, em comunicado único, a presença militar naval para proteger os navios e as tripulações na águas internacionais. Além disso, cobraram da UE encorajar os Estados



africanos a assumirem suas responsabilidades nas águas territoriais e obter autorização para uso de equipas de segurança a bordo (ECSA , 2013).

Este ano a UE aprovou a “*EU Strategy on the Gulf of the Guinea*” (UE, 2014), a qual prevê a atuação em diversos domínios (*comprehensive approach*) e que estabelece quatro objetivos, a seguir:

- Atuar com os países da região e com a comunidade internacional no combate às ameaças transnacionais presentes no GdG;
- Apoiar os governos da região e criar instituições sólidas, agências administrativas marítimas e multidisciplinares, para garantir a lei ao longo da costa e segurança;
- Apoiar a prosperidade das economias da região, para criar empregos e apoiar as comunidades vulneráveis locais;
- Fortalecer as estruturas cooperativas entre os países e entre as CER de África.

O documento refere que, tendo em conta os interesses comuns na região, o “Código de Yaoundé” vem a ser uma oportunidade para que a UE apoie os principais organismos regionais, bem como os países africanos, em desenvolver e implementar estratégias para combater as ameaças presentes no GdG, de forma coordenada. Além disso afirma que todos os instrumentos da UE poderão ser utilizados para a garantia da estabilidade na região, inclusive a Política Comum de Segurança e Defesa, e valoriza a necessidade de coordenação com atores que já atuam com forças no GdG, como o AFRICOM e a França, além de outros parceiros, como Brasil, Índia e a China.

### **(3) França**

A França, potência que foi colonizadora de África, empenha no GdG, desde 1990, a Missão CORYMBE, da Marinha Nacional da França (MNF). Essa missão mantém um navio da MNF no GdG para a patrulha naval das águas internacionais próximas e cooperação técnica por assessores militares (Coelho, 2013). Acredita-se que a CORYMBE seja, na verdade, uma proteção para as empresas francesas que têm atividade em África, como a petroleira “Total” (Sena, 2012).

A França mantém efetivos de forças fixos no Senegal e no Gabão, além do navio da CORYMBE (Cols bleus, 2014). Adicionalmente, desenvolve duas iniciativas abrangentes: o “Programa de Desenvolvimento da Capacidade de Construção da Paz em África” (RECAMP) e o “Programa de Suporte à Segurança Marítima” (ASECMAR) (Ukeje, 2013, p. 29). As referidas iniciativas provêm formação, cursos e treinamento para civis e militares, nos diversos domínios, bem como assessores para apoiar os países a edificarem suas



instituições, agências e organizações de prevenção e repressão das ameaças transnacionais. Para aumentar o apoio prestado por essas iniciativas aos países de menor expressão económica, como Benin, Togo e Gana, a França criou, em 2011, o fundo “Solidariedade Prioritária”, que também atende as Guiné e a Nigéria.

Um dos organismos que é vetor da presença francesa em África é a Organização Internacional da Francofonia (OIF), da qual também fazem parte países de língua portuguesa, nomeadamente Cabo Verde, São Tomé e Príncipe e Guiné Bissau (OIF, 2014). A OIF tem atuado na prevenção de crises e conflitos, no acompanhamento da resolução de conflitos e dos processos eleitorais, bem como na consolidação da paz e segurança nos países membros, de forma a contribuir com a paz e a estabilidade em África.

Apesar de França ser o país europeu com maior presença militar em África e um grande parceiro comercial africano, restrições orçamentárias têm obrigado à redução dos gastos em Defesa, de forma que o país tem vindo a buscar uma abordagem multilateral, no âmbito da UE, para suas políticas e estratégias no exterior. Assim, a coordenação das atividades desenvolvidas por França na África, com o RU e os EUA, em especial com o AFRICOM, tem crescido nos últimos anos, como a Operação SERVAL veio a demonstrar. Nas palavras de Brown (2013a, p. 76), a França está “europeizando” e “americanizando” suas políticas de segurança na África.

#### **(4) Reino Unido**

A presença britânica na África atlântica sempre foi intensa, face aos países membros da *Commonwealth* e às possessões insulares inglesas no Atlântico Sul, com destaque para as Ilhas de Santa Helena, Ascensão e Malvinas (Falklands). Essa presença tem vindo a se alargar para países como Gana, Costa do Marfim e Angola, onde, em junho de 2012, o *HMS Dauntless*, da *Royal Navy*, conduziu uma conferência sobre Segurança Marítima para decisores angolanos (Chathamhouse, 2012). Estas ações são coerentes com o disposto no documento “*The Strategic Defence and Security Review*” (RU, 2010), que enfatiza a importância da garantia da soberania dos territórios britânicos no Atlântico Sul e do papel da *Commonwealth*, como uma vertente a explorar na defesa dos interesses do RU no mundo, bem como atribui relevância para a parceria estratégica do RU com a França e EUA. Adicionalmente, ressalta a necessidade da atuação cooperativa bilateral com países emergentes, como o Brasil, e na ação preventiva de conflitos, por meio de assistência aos países pobres ou falhados.



O RU, assim como os EUA, tem no combate ao terrorismo transnacional sua máxima prioridade no âmbito da defesa e segurança nacional. No documento *Strategic Defence and Security Review* (SDSR) 2013 vem a qualificar a África Ocidental como uma área preocupante neste domínio (RU, 2013). Nesse sentido, o RU é um dos países que mais tem vindo a investir na Segurança Marítima do GdG, tendo, recentemente, contribuído com cerca de 2 milhões de libras para o projeto norte-americano de construção de radares ao longo da costa da Nigéria (Eagles, 2014). O país foi um dos primeiros a atingir a meta do G8, de cada Estado membro alocar 0,7% do Produto Interno Bruto (PIB) em assistência<sup>23</sup> (RU, 2013).

Uma iniciativa interessante do RU foi a criação, com recursos e apoio do Fórum Marítimo Internacional das Companhias de Petróleo (OCIMF), de um Centro de Partilha de Informações de Comércio Marítimo (MTISC), com preocupações no domínio da Segurança Marítima. Na mesma linha, o RU tem vindo a encorajar as empresas de petróleo a atuarem no sentido de estabelecerem laços com as comunidades locais, principalmente na Nigéria, por meio de ações de apoio social (Ukeje, 2013, p. 30).

Segundo Eagles (2014), o RU, França e EUA, como membros do *Friends of Gulf of the Guinea* (FOGG)<sup>24</sup>, têm coordenado suas ações junto aos países do GdG, incluindo o *deployment* de meios navais, de forma que sempre haja um navio a patrulhar e vigiar a região.

#### **(5) Comunidade dos Países de Língua Portuguesa**

Segundo Abdenur et al. (2014, p. 231), a partir de 2009, quando da reunião de Ministros de Defesa, em Luanda, a CPLP passou a adotar ações mais evidentes para melhorar a Segurança Marítima dos PALOP. Naquele evento foram discutidas ações de cooperação para lidar com ameaças transnacionais no GdG e, desde então, algumas medidas relevantes têm vindo a ter lugar, como a promulgação, em 2013, da “Convenção de Extradicação entre os Estados-Membros da CPLP”.

No âmbito da Defesa destacam-se os exercícios anuais conjuntos e combinados “FELINO”, desenvolvidos desde 2000, com o propósito de aumentar a interoperabilidade das forças nacionais, para emprego em missões humanitárias e em Operações de Paz, sob a égide da ONU (CPLP, 2014). Estes exercícios também têm sido relevantes para a Segurança Marítima do GdG, pela “ação de presença” e pela transferência de conhecimento teórico e prático das Forças Armadas (FFAA) de Brasil e Portugal, para os PALOP.

---

<sup>23</sup> O RU provê assistência financeira, aos países de seu interesse, por meio do fundo *Early Action Facility*, no âmbito da *Bulding Stability Overseas Strategy* (RU, 2013).

<sup>24</sup> Brasil e Portugal fazem parte do FOGG.



Uma ação mais abrangente ocorreu em 2010, com a aprovação da “Estratégia da CPLP para os Oceanos” (CPLP, 2010), na qual foram definidas quatro iniciativas cooperativas prioritárias, a seguir relacionadas, quase todas sob a coordenação de Brasil ou de Portugal:

- Na concertação no plano internacional: a projeção internacional da CPLP.
- Na cooperação técnico-científica: a criação de um Centro de Estudos Marítimos da CPLP (com apoio para investigadores), a elaboração de um Atlas para os Oceanos (com atualização de cartas náuticas) e a Extensão da Plataforma Continental e Programas associados, de pesquisa dos oceanos, em Hidrografia, Cartografia, Direito Internacional e Geologia Marinha).

A iniciativa mais recente foi a recomendação<sup>25</sup> do III Simpósio das Marinhas da CPLP, realizado em 2012, de que este *meeting* torne-se um órgão componente do Protocolo de Cooperação da CPLP no Domínio da Defesa, com a denominação "Conferência das Marinhas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa" (CMCPLP). Este fórum, iniciado ainda em 2008, tem dinamizado, verdadeiramente, o relacionamento entre as Marinhas e as Guardas-Costeira da CPLP, ao permitir tratar os diversos assuntos subjacentes e transversais à temática da Segurança Marítima de forma ágil e descentralizada. Neste último simpósio, a Marinha do Brasil (MB) e a Marinha Portuguesa comprometeram-se em envidar esforços para prover apoio técnico na implementação de um sistema de vigilância, a ser instalado em Cabo Verde, integrando todos os países da CPLP.

### **c. Dificuldades a ultrapassar**

A securitização do GdG, em uma fórmula diferente da adotada para o Golfo de Áden, que redundou no empenhamento de forças navais em razoável escala e duração, vem a assinalar que os tomadores de decisão acreditam que os países da região, ou as CER, podem lidar de forma adequada com as ameaças ao GdG, na intensidade em que estas se apresentam. No entanto, logo após a assinatura do Código, doze chefes de Estado, entre os quais se destacam o camaronês Paul Biya, o nigeriano Goodluck Jonathan e o gabonês Ali Bongo, solicitaram o estabelecimento de uma força naval internacional no GdG e pediram o apoio da UA para criar uma força africana para a região (Africadigital, 2013). Essas declarações podem ser entendidas sob diversos prismas, mas já apontam para uma total descrença dos governos na capacidade das medidas vertidas no “Código de Yaoundé” lograrem resultar.

---

<sup>25</sup> No Simpósio de 2010, esta temática surgiu como sugestão.



No âmbito deste estudo foram identificados alguns dos principais problemas que têm levado à ineficácia das iniciativas e estratégias adotadas no GdG:

- As lideranças africanas ainda não conseguem lidar com o complexo quadro estratégico em que África está inserida.
- A Segurança Marítima não foi priorizada, em relação aos problemas “em terra” e tem sido tratada unicamente sob a perspectiva militar.
- As iniciativas não consideram medidas para melhorar a qualidade de vida das comunidades locais.
- A expansão da atividade *offshore* para além do litoral, como tem vindo a ocorrer, trará maiores desafios.
- A assimetria de poderes na região, principalmente da Nigéria, é vista pelos demais países com algumas ressalvas e dificulta a cooperação.
- Ações de cooperação entre países lusófonos, anglófonos e francófonos não têm vindo a ser exploradas.
- A agenda de Segurança Marítima tem sido dirigida por potências estrangeiras, na defesa das empresas que operam no GdG e com atenção ao reflexo das ameaças nos seus próprios espaços de segurança.

Outro problema que se avizinha é o foco corrente dos governos locais nos processos eleitorais<sup>26</sup>, sendo tais momentos épocas de tensão e instabilidade internas. Essa questão foi apontada por Said Djinnit, Secretário-Geral do Escritório da ONU na África Ocidental, em relatório de dezembro de 2013 (ONU), dirigido ao CSNU, no qual veio também a referir sua preocupação com a Nigéria, que está sob riscos internos disruptivos graves.

#### **d. Síntese conclusiva**

A progressiva securitização do GdG vem a ocorrer em um quadro bastante complexo e distinto da região do Índico. Inicialmente, há uma preocupação dos países africanos que essa situação favoreça pulsões hegemônicas dos antigos colonizadores e das atuais potências presentes em África, tendo em conta o recente histórico colonial da região e as riquezas naturais existentes e potenciais. Por outro lado, alguns governos africanos veem na questão uma oportunidade de alargarem seu peso político interno e na esfera de atuação de cada CER, ou mesmo entre as CER, de forma a dar vazão a projetos de poder de elites ou grupos políticos nacionais.

---

<sup>26</sup> Em 2015 estão previstas eleições na Nigéria, Costa do Marfim, Togo, Benin e Guiné.



No âmbito da AAPS diversos países africanos fazem parte de uma multiplicidade de organismos multilaterais, demonstrando que não possuem uma estratégia nacional clara e uma política externa alinhada com os objetivos e interesses nacionais e regionais. Há países que fazem parte da OIF e da CPLP, da CEDEAO e da CEEAC etc. As CER contêm graves assimetrias, com ênfase para a CEDEAO, onde a Nigéria destaca-se dos demais países, que buscam apoio das potências externas para contrabalançar essa diferença. Não há uma coordenação entre as atividades desenvolvidas pelas comunidades linguísticas e as CER. Toda essa panóplia de arranjos tem vindo a mitigar a coordenação dos esforços e o adequado emprego dos recursos disponíveis na região.

Apesar dos EUA, França e RU desenvolverem algum grau de coordenação nas suas atividades em África, há redundâncias e falta de complementaridade nas iniciativas implementadas, em todos os âmbitos, demonstrando uma certa competição e proteção de zonas de influência.

A atuação de forças navais das potências estrangeiras nas águas internacionais ainda é extremamente limitada, faltando uma ação de presença mais permanente e robusta no mar, voltada para a garantia da Segurança Marítima.

O “Código de Yaoundé” e a estratégia concebida pela IMO reúnem todos os predicados pertinentes, no atual quadro, para avançar e melhorar a Segurança Marítima do GdG, mas os chefes de governo da região já demonstraram sua falta de confiança nesta iniciativa, esvaziando a esperança de que irão superar as dificuldades existentes. Ao clamarem pela participação e apoio de atores externos, demonstram claramente que a cooperação necessária e *conditio sine qua non* para o sucesso do “Código de Yaoundé”, tem poucas hipóteses de atingir o nível almejado, ou seja, os estados africanos continuam orientados pelos interesses pessoais dos seus governantes.

Podemos agora entender porque, apesar das ameaças transnacionais, como o terrorismo, a pirataria e o tráfico de drogas, terem potencial para gerar cooperação entre os Estados, isto não tem vindo a ocorrer entre os atores presentes no GdG. Esta situação representa um quadro de oportunidades para Brasil e Portugal, pelos laços históricos e culturais que possuem com os africanos e por não serem vistos como países hegemónicos.

Desta forma, considera-se que foi validada a Hip 2 dando resposta à QD2.



### 3. O Brasil e a Segurança Marítima do Golfo da Guiné

Como visto, as ameaças transnacionais que se desenvolvem na região do GdG têm vindo a ser “securitizadas” pela ONU, por falta de cooperação entre os principais atores da região. Importa, portanto, examinar quais ações estratégicas que o Brasil tem vindo a adotar, no âmbito da política brasileira para África.

#### a. As políticas brasileiras e as ameaças transnacionais em África

##### (1) A Política Nacional de Defesa e a África

A Política Nacional de Defesa (PND) (Decreto N° 5.484, de 30 de junho de 2005) (Brasil, 2005, pp. 5-6), ao referir o ambiente internacional, afirma: “*Atualmente, atores não-estatais, novas ameaças [...] permeiam as relações internacionais e os arranjos de segurança dos Estados. Os delitos transnacionais de natureza variada e o terrorismo internacional são ameaças à paz, à segurança e à ordem democrática, normalmente, enfrentadas com os instrumentos de inteligência e de segurança dos Estados*”. Na mesma temática prossegue: “*A segurança de um país é afetada pelo grau de instabilidade da região onde está inserido. Assim, é desejável que ocorram: o consenso; a harmonia política; e a convergência de ações entre os países vizinhos, visando lograr a redução da criminalidade transnacional, na busca de melhores condições para o desenvolvimento econômico e social que tornarão a região mais coesa e mais forte*” (idem). Em relação ao terrorismo, afirma: “*A Constituição Federal de 1988 tem como um de seus princípios, nas relações internacionais, o repúdio ao terrorismo. O Brasil considera que o terrorismo internacional constitui risco à paz e à segurança mundiais. Condena enfaticamente suas ações e apoia as resoluções emanadas pela ONU, reconhecendo a necessidade de que as nações trabalhem em conjunto no sentido de prevenir e combater as ameaças terroristas*” (ibidem). Como podemos perceber, para a PND, as ameaças transnacionais poem em causa a estabilidade dos Estados e devem ser enfrentadas por meio de políticas nacionais, no âmbito interno, e por ações cooperativas convergentes entre os Estados, e voltadas para o desenvolvimento económico e social, para além da partilha de informações, no âmbito externo. Ações de segurança no ambiente externo somente poderão ocorrer quando respaldadas pela ONU.

Ao abordar o ambiente regional e o entorno estratégico brasileiro, a PND assevera: “*Buscando aprofundar seus laços de cooperação, o País visualiza um entorno estratégico que extrapola a massa do subcontinente e incluiu a projeção pela fronteira do Atlântico Sul*



*e os países lindeiros da África*” (ibidem). Em seguida vem prover detalhes sobre esta região de interesse: “*O Brasil atribui prioridade aos países da América do Sul e da África, em especial aos da África Austral e aos de língua portuguesa, buscando aprofundar seus laços com esses países. A intensificação da cooperação com a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) [...] constitui outro fator relevante das nossas relações exteriores*” (ibidem). Neste ponto, a PND atribui importância à integração regional, no âmbito da América do Sul e África, e, no caso africano, os países do sul (África do Sul e Namíbia), bem como os PALOP são prioritários, enquanto a CPLP é um vetor para o estreitamento das relações brasileiras com a África atlântica. A PND vai mais além ao determinar alguns dos instrumentos a empregar: “*Entre os processos que contribuem para reduzir a possibilidade de conflitos no entorno estratégico, destacam-se: [...] a intensificação da cooperação e do comércio com países africanos, facilitada pelos laços étnicos e culturais; e a consolidação da Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul*” (ibidem). Nesta parte, podemos perceber que a PND orienta que a cooperação e o comércio, bem como a Zona de Paz e Cooperação do atlântico Sul (ZOPACAS) são os instrumentos prioritários a empregar nas relações do Brasil com o GdG.

## **(2) A Estratégia Nacional de Defesa e a África**

Segundo a Estratégia Nacional de Defesa (END) (Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008) (Brasil, 2008, p. 13), o Brasil deverá contribuir para a estabilidade regional em África da seguinte forma: “*O Ministério da Defesa e as Forças Armadas intensificarão [...] o intercâmbio militar com as Forças Armadas das nações amigas, neste caso particularmente com as do entorno estratégico brasileiro e as da Comunidade de Países de Língua Portuguesa*”, ou seja, a END não orienta como as ações de cooperação e comércio, previstas na PND, deverão se desenvolver, nem cita a ZOPACAS como um instrumento a priorizar. Percebemos, assim, algumas lacunas e um certo desalinhamento entre os referidos documentos. Adicionalmente, a PND foi além dos objetivos e interesses nacionais, ao citar os instrumentos a utilizar, enquanto a END foi redutora e se eximiu de estabelecer os meios e as linhas de ação a empregar na persecução desses objetivos e interesses, sendo preponderante na definição das diretrizes para a preparação das FFAA. No entanto, o referido documento foi revisto em 2012 e encaminhado para o Congresso Nacional, vindo a ser aprovado pelo Decreto Legislativo nº 373, de 2013 (Brasil, 2013), juntamente com o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) (MD, 2012). A END2012 vem, então, estabelecer a seguinte linha de ação, no que tange a inserção internacional do Brasil



em África: “Incrementar o apoio à participação brasileira no cenário internacional, mediante atuação do Ministério da Defesa (MD) e demais Ministérios, [...] na intensificação da cooperação e do comércio com países da África, [...] na consolidação da ZOPACAS e o incremento na interação inter-regionais, como a CPLP, a Cúpula América do Sul-África (ASA) e o Fórum Índia-Brasil-África do Sul (IBAS)” (MD, 2012, p. 343).

### **(3) A Política Nacional de Defesa e a Segurança Marítima em África**

A PND estabelece as seguintes diretrizes: “proteger as linhas de comunicações marítimas de importância vital para o País, [...] intensificar o intercâmbio com as Forças Armadas das nações amigas, particularmente com as da América do Sul e as da África, lindeiras ao Atlântico Sul [...]” (Brasil, 2005, p. 5). As referidas diretrizes da PND vem a orientar que o intercâmbio entre as FFAA da região é um vetor de integração com os países da América do Sul e da África atlântica e são fulcrais para a proteção do tráfego marítimo de interesse brasileiro.

Ao abordar a questão da estabilidade regional, a END determina: “O Ministério da Defesa e o Ministério das Relações Exteriores promoverão o incremento das atividades destinadas à manutenção da estabilidade regional e à cooperação nas áreas de fronteira do País” e “O Ministério da Defesa e as Forças Armadas intensificarão...o intercâmbio militar com as Forças Armadas das nações amigas, neste caso particularmente com as do entorno estratégico brasileiro e as da Comunidade de Países de Língua Portuguesa” (Brasil, 2008, p. 13). Esta parte da END deixa clara a importância da cooperação para a estabilidade, sendo o intercâmbio militar um instrumento dessa cooperação. Tal enquadramento também deriva do fato de que a PND e a END vedam o uso da força, de forma autónoma, que não seja na estrita defesa do território nacional. Nesse sentido, o empenhamento de forças para se contrapor às ameaças transnacionais no GdG somente poderia ocorrer em águas internacionais e estando claramente ameaçados os interesses nacionais, ou, ainda, em ações de segurança sob a égide da ONU. Nem poderia ser diferente, já que a Constituição Federal de 1988 (CF/88) estabelece, no seu Art. 4º, que “[...] a não-intervenção e a cooperação entre os povos para o progresso da humanidade” são “Princípios Fundamentais” que regem as relações internacionais do Estado brasileiro, ou seja, para o Brasil a cooperação é um instrumento para o desenvolvimento, em uma abordagem própria e distinta de boa parte dos países, nos quais a cooperação é somente um instrumento para a segurança.

Dentre as diretrizes iniciais, plasmadas na END2012, para a MB, importa destacar as seguintes: “Ao garantir seu poder para negar o uso do mar [...], precisa o Brasil manter a



*capacidade focada de projeção de poder e criar condições para controlar, no grau necessário à defesa e dentro dos limites do direito internacional, as áreas marítimas e águas interiores de importância político-estratégica, econômica e militar, e também as suas linhas de comunicação marítimas”* (Brasil, 2008, p. 6). A END2012 prossegue afirmando: “*A negação do uso do mar, o controle de áreas marítimas e a projeção de poder devem ter por foco, sem hierarquização de objetivos e de acordo com as circunstâncias: ...prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não-convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio; [...]*” (idem). Neste ponto do documento, percebemos que a END2012 atribui à MB a tarefa de, fora das águas jurisdicionais brasileiras, controlar as linhas de comunicação marítimas, para o que deve estar aprestada, de forma a responder a qualquer ameaça não convencional ou criminosa ao comércio marítimo.

No entanto, na visão de Nothen (2013), com a qual concordamos, a END mostra-se incompleta no seu papel de principal fio condutor da estratégia marítima brasileira, pois esta é falha ao não refletir sobre as alternativas viáveis para a operacionalização das Diretrizes e dos objetivos expostos para o plano de equipamentos da força. Indo mais além, a END se estruturou sob uma estrutura conceitual precária, em relação ao entendimento das capacidades do poder marítimo nacional na manutenção dos interesses nacionais. Assim, Nothen considera que o “Livro Branco” veio a clarificar e explicar melhor os fundamentos conceituais e estratégias de ação da Marinha para alcançar seus objetivos de modernização e reestruturação ventilados na END2012. Diante do exposto, recorreremos ao referido documento para verificar qual a linha de ação estratégica brasileira para a Segurança Marítima na África atlântica, no qual constatamos: “*A proteção das linhas de comunicação e rotas de comércio com a África tem significado estratégico para o País. É mais um fator no sentido de consolidar laços de cooperação no Atlântico Sul*” (MD, 2012, p. 52), ou seja, a cooperação é a linha de ação estratégica principal da estratégia marítima brasileira para África, na garantia dos interesses brasileiros na região, mormente na proteção das vias marítimas de comunicação e comércio, em que pese a END, como referido, determinar que a MB tenha capacidades próprias, em termos de meios navais, para realizar o controle de áreas marítimas.

O papel das Marinhas na imposição da lei no mar, para a garantia da Segurança Marítima no âmbito da estratégia de um país, tem sido motivo de discussão, pelo caráter multidimensional deste conceito e do ambiente. Na tentativa de clarificar a questão foi elaborado o Anexo D, que vem a apresentar, em linha com o disposto no LBDN2012, que



em tempo de paz, a cooperação é a estratégia adequada para a garantia da Segurança Marítima pelas Marinhas nacionais.

### **b. A estratégia “Sul-Sul” brasileira em África**

Com a agenda liberal que passou a predominar a partir dos anos 90, era do fim da bipolaridade, o Brasil, decorrente da necessidade de equilibrar suas relações com o norte (EUA e UE), passou a diversificar sua inserção internacional, fortalecendo seus laços na América do Sul e com África (Pautasso, 2012). Esse movimento “horizontal” brasileiro de integração regional é conhecido como estratégia “Sul-Sul”, no âmbito da qual o país tem vindo a estabelecer vários acordos e parcerias em África, decorrente de um esforço político e institucional eficiente, em linha com sua PND.

A busca pelo incremento da cooperação brasileira com a África teve maior expressão a partir do governo do Presidente Luís Inácio “Lula” da Silva e tem vindo a se manter com a atual Presidenta Dilma Rousseff, a qual, como seu antecessor, realizou diversas viagens à região, bem como recebeu vários presidentes africanos, buscando estreitar laços no mais alto nível político. Atualmente, o governo tem vindo a incrementar a ação da diplomacia económica, com a reestruturação e ampliação do número de embaixadas e consulados em África, bem como na área de Defesa, com a assinatura de diversos acordos recentes e pelo aumento da rede de adidos militares na região.

Importa destacar que o próprio termo “cooperação” carece de um enquadramento legal brasileiro, pois várias iniciativas têm sido inseridas nesse campo, indistintamente, não importando o domínio em que operam ou mesmo a sua finalidade ou processo, já tendo havido ações de cooperação que podem ser enquadradas como assistência, como ocorreu quando do perdão da dívida de alguns países africanos, por parte do Brasil. Como visto, a END brasileira utiliza, sem especificar, além da “cooperação”, a expressão “intercâmbio militar”, que, no entendimento comum, é a simples troca de observadores militares, mas que tem sido desenvolvida de forma mais alargada. Finalmente, cabe esclarecer que, uma vez que no Brasil ainda não há uma legislação que regulamente a cooperação internacional, esta repousa, em linhas gerais, como um encargo dirigido pessoalmente pelo presidente, como responsável maior pela condução da política externa do país.

#### **(1) A cooperação técnica internacional brasileira em África**

Segundo as “Diretrizes para o Desenvolvimento da Cooperação Técnica Internacional Multilateral e Bilateral”, do Ministério das Relações Exteriores (MRE)



(ABC/MRE, 2005), a Cooperação Técnica Internacional (CooTecInt) brasileira tem foco no desenvolvimento de capacidades de instituições e de indivíduos, para gerar transformações socioeconômicas nos países menos desenvolvidos. Os projetos não criam compromissos financeiros onerosos à instituição proponente, pois não visam o lucro. Além disso, não comportam ações assistenciais, humanitárias ou de investimento em infraestrutura (obras físicas, construções, etc.), pois estas quando implementadas sem a cooperação técnica visam apenas remediar problemas, sem ultrapassar os fatos geradores.

No âmbito do MRE, a Agência Brasileira de Cooperação (ABC) tem relevante papel nesta temática, como *“a responsável pela negociação e supervisão dos diferentes programas e projetos negociados e implementados junto a parceiros bilaterais, regionais e multilaterais, além de representante oficial do Governo nas ações de cooperação técnica”* (ABC, 2014). Atualmente a ABC interage com as mais de 70 instituições brasileiras envolvidas com projetos internacionais, em articulação com as embaixadas, que servem de canais de comunicação com os Governos locais (Costa, 2013).

Em Angola transcorreu um dos casos de sucesso mais emblemáticos da CooTecInt brasileira, com o projeto que levou à criação do Centro de Formação Profissional do Cazenga, em Luanda. O referido projeto teve início em 2000, com a formação de formadores no Brasil, no Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), de forma que hoje, sob gestão totalmente angolana, o referido centro oferece diversos cursos técnicos nas áreas de mecânica, elétrica, informática (*hardware*), inglês, alvenaria, eletrônica, artesanato, costura, encanamento, carpintaria, serralharia civil, refrigeração, redes de comunicação, programação, orçamentista, eletromecânica e mecatrônica (ABC, 2014).

Segundo um estudo conduzido, em 2011, pelo Instituto de Pesquisa Económica Aplicada (IPEA)<sup>27</sup> (2011, p. 105) *“Os países africanos buscam cada vez mais cooperação, assistência técnica e investimentos do Brasil, particularmente em áreas onde a experiência do país é especificamente relevante para a África, como redução da pobreza (por exemplo, os programas Fome Zero e Bolsa Família), agricultura, saúde (especialmente SIDA<sup>28</sup>, malária e saúde materna), energia renovável (tanto energia hidrelétrica, como etanol de cana de açúcar), infraestrutura; exploração de petróleo em águas profundas e mineração. [...] Embora os países lusófonos, em particular Angola, Guiné Bissau e Moçambique, tenham um histórico mais longo de buscar esse tipo de assistência, muitos outros países*

---

<sup>27</sup> Órgão da Secretaria de Assuntos Estratégicos, da Presidência da República.

<sup>28</sup> Síndrome da Imunodeficiência Adquirida.



*africanos abordaram agências e organizações do governo brasileiro na última década, incluindo Senegal, Burkina Faso, África do Sul, Gana, Mali, Malauí, Chade e Benin”.*

De fato, a cooperação Brasil-África está se desenvolvendo até em domínios pouco divulgados, como o da assessoria técnica parlamentar, em especial, junto aos Parlamentos dos PALOP (PCD, 2014). Via de regra os PALOP têm tido um tratamento prioritário, no âmbito da cooperação bilateral e multilateral, como vertido na END, de forma que, atualmente, recebem cerca de 70% da CooTecInt em África e contam, cada um, com mais de vinte projetos bilaterais (IPEA, 2014). Há que se destacar, inicialmente, a CooTecInt na Guiné Bissau, no período 2003-2010, quando foram desenvolvidos vários projetos na área da agricultura, formação, saúde e do ensino, além do apoio na organização dos processos eleitorais (Rizzi, 2012). Ainda hoje a Guiné-Bissau conta com projetos para a formação de quadros técnicos para a Administração Interna, principalmente em gestão pública. Moçambique está sendo capacitado na fabricação de medicamentos retrovirais para o combate à SIDA e poderá atuar futuramente como um centro africano nesta temática. Um exemplo mais atual, é o recente acordo Brasil-Angola, de abril de 2013, para transferência de tecnologias em mineração (OPLOP, 2013a).

Além das iniciativas bilaterais, o Brasil também tem vindo a desenvolver projetos multilaterais, como o acordo firmado, em janeiro de 2014, por Brasil, Angola e a FAO, para reforçar a segurança alimentar angolana, por meio da promoção em investigação nas áreas de veterinária e agricultura. No âmbito desse acordo, de 2,2 milhões de dólares, 105 pesquisadores de Angola receberão assistência técnica e formação, da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA)<sup>29</sup> (ONUBR, 2014).

Segundo Pautasso (2012) e Petrocchi, (2013), no âmbito da expansão da estratégia “Sul-Sul” brasileira, o percurso da CooTecInt, que se iniciou em áreas básicas, como agricultura, saúde, educação, políticas públicas e combate à pobreza, agora assume outras vertentes, como a da promoção comercial e de investimentos, através de órgãos como o Departamento de Promoção Comercial e Investimentos do Itamaraty<sup>30</sup> e da Agência Brasileira de Promoção das Exportações (APEX)<sup>31</sup>, que têm atuado para internacionalizar empresas brasileiras e promover o comércio internacional, permitindo o estabelecimento de vários novos acordos empresariais brasileiros em Angola, Nigéria e África do Sul. Além disso, tem prosseguimento o desenvolvimento de diferentes projetos governamentais de

---

<sup>29</sup> Órgão do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).

<sup>30</sup> Palácio do Itamaraty, sede do MRE.

<sup>31</sup> Órgão do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC).



cooperação envolvendo órgãos do Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação, MDIC, MAPA e Ministério da Saúde, e suas agências especializadas, como: ABC, EMBRAPA, SENAI e a Fundação “Instituto Oswaldo Cruz”. Nesse sentido, a CooTecInt brasileira mais atual tem fortalecido as parcerias com os países da CPLP, de forma bilateral, além de estabelecer outras, em diversos organismos, como o G20, o Fórum IBAS, a Cúpula América do Sul-Países Árabes e a Cúpula ASA, sempre com foco nos países africanos.

## **(2) A cooperação militar brasileira e a Segurança Marítima em África**

Desde 2003, no âmbito da estratégia “Sul-Sul”, o Brasil tem vindo a estabelecer acordos de cooperação no domínio da Defesa com Angola, África do Sul, Guiné Equatorial, Moçambique, Namíbia, Nigéria e Senegal (IPEA, 2014). Além desses parceiros de maior peso económico, a cooperação em Defesa brasileira tem-se estendido aos demais países do litoral africano, como Mauritânia, São Tomé e Príncipe, Benin e Senegal. Neste último a MB tem apoiado o levantamento da plataforma continental, via Empresa Gerencial de Projetos Navais (idem) e iniciado tratativas para a venda de navios-patrolha (RMB, 2013).

Outro nicho que tem vindo a se desenvolver é a formação de militares de Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Guiné-Bissau, Senegal, Benin, Nigéria e Angola junto às FFAA brasileiras (ABC/MRE, 2005), bem como de marítimos, pelo que, para melhor apoiar os PALOP, a MB criou o “Programa Anual de Cursos de Curta Duração” (PACCD) (MRE, 2013a). Um dos destaques do PACCD, em relação à imposição da lei no mar, é o “Curso de Patrulha Naval” ministrado para oficiais e praças, no “Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão”. Para os cursos de formação de maior duração, a MB oferece vagas anualmente na Escola Naval<sup>32</sup> e nos seus demais centros de formação e instrução para praças (Honorato, 2013). A MB também oferece intercâmbios operativos, para embarque de militares dos PALOP nos Navios-Patrolha, bem como a realização de estágios para oficiais nos órgãos operativos de comando e controle. A cooperação em formação também se dá por meio da participação dos países africanos em simpósios e *workshops* sobre Segurança Marítima, e outros temas subjacentes a esta matéria, conduzidos rotineiramente no Brasil, como o simpósio “Cooperação entre Marinhas em prol da Segurança e da Consciência Situacional no Atlântico Sul”, que contou com a participação de representantes das Marinhas de Angola, Namíbia, África do Sul e da República Democrática do Congo (RMB, 2012). No âmbito da ZOPACAS foi realizado em 2013, em Salvador, o “I Seminário ZOPACAS -

---

<sup>32</sup> Em 2013, na Escola Naval, havia vinte e três estrangeiros naturais da Angola, Bolívia, Líbano, Moçambique, Namíbia, Nigéria, Senegal e Venezuela (Honorato, 2013).



Segurança e Vigilância do Tráfego Marítimo, Busca e Salvamento”, que constou de *workshops* sobre procedimentos operacionais de sucesso, nestas temáticas (Poder Naval, 2013).

O Brasil tem, desde 1994 uma forte cooperação técnico-militar, entre a MB e a Namíbia, no âmbito da qual a Marinha da Namíbia, bem como seu Corpo de Fuzileiros Navais estão sendo edificados. Ao analisar o sucesso dessa cooperação, Ferreira (2010, p. 133) fez uma comparação interessante, ao dizer que o Brasil deveria conduzir em África um périplo no sentido inverso do realizado por Portugal, miscigenando nosso Poder Naval e replicando o modelo de cooperação namibiano com os demais países de interesse, especialmente os de língua portuguesa, a fim de criar laços fundamentais para a segurança atlântica.

Brasil e Nigéria têm, desde 2010, um acordo de cooperação em Defesa, com ênfase na área de projetos navais conjuntos (IPEA, 2014). Em fevereiro de 2013, durante visita da Presidenta Dilma ao país, foi assinado um “Memorando de Entendimento para o Estabelecimento de Mecanismo de Diálogo Estratégico”. Ao abrigo deste memorando, outras iniciativas têm vindo a ser desenvolvidas, incluindo na área de Defesa, com possibilidades diversas, especialmente nos campos da indústria de Defesa, treinamento de pessoal militar, combate à pirataria no mar e cooperação em segurança marítima (MRE, 2013). A Nigéria tem demonstrado interesse na compra de aeronaves A-29 Super-Tucano, para patrulha das fronteiras e combate à contra insurgência do “Boko-Haram” (Sirtoli, 2013), e na obtenção de lanchas de alumínio brasileiras, para uso nas calhas dos rios nigerianos. Essas lanchas são construídas pela “Base Naval de Val-de-Cães” e se consagraram como um “projeto de duplo uso”, pois são empregadas pela MB nos rios da Amazônia, como Lancha de Ação Rápida, e pelos órgãos da administração pública, como lancha-escolar, patrulha ambiental, patrulha fluvial, apoio social e como “Ambulancha” (Santos, 2012).

Angola e Brasil, que também têm parceria estratégica desde 2010, vieram a estreitar laços em Segurança Marítima a partir do papel ativo de Angola na revitalização da ZOPACAS e com o apoio brasileiro no levantamento da plataforma continental angolana (IPEA, 2014). Como aprofundamento dessa relação, o Ministro da Defesa brasileiro, Celso Amorim, prestou visita à Luanda, em fevereiro de 2013, quando foi assinado um acordo bilateral, para criação do “Comitê Interino Conjunto de Defesa”, órgão que será responsável pela cooperação e pelas reuniões anuais que se seguirão sobre esta temática. Um dos objetivos mais imediatos é a cooperação em saúde militar (OPLOP, 2013), mas, no longo



prazo, o principal interesse angolano é que o Brasil auxilie o país a desenvolver a sua própria indústria nacional de Defesa, reduzindo a dependência do exterior (Smith, 2013).

Em novembro de 2013 o Brasil veio a aprofundar, sobremaneira, a cooperação militar com Cabo Verde, ao criar o Núcleo da Missão Naval da Marinha do Brasil no país (PortalBrasil, 2013). Essa relação já tem vindo a se estreitar, desde que a MB se comprometeu em auxiliar o país no mapeamento da sua plataforma continental (IPEA, 2014). Recentemente o Brasil também manifestou a intenção de transferir uma ou duas aeronaves “Bandeirantes”, da Força Aérea Brasileira, para serem utilizadas por Cabo Verde no patrulhamento do seu litoral e em atividades de busca e socorro marítimo (Poderaereo, 2013).

A MB tem realizado ação de presença naval com seus navios no GdG. Em 2010 a Corveta “Barroso” realizou visita à Namíbia, Angola, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe, Nigéria, Gana e Cabo Verde (Naviosbrasileiros, 2014). Mais recentemente, os três Navios-Patrolha Oceânicos adquiridos pela MB junto à “BAE Systems” fizeram, na sua travessia para o Brasil, escalas em Mindelo, Lagos, Cotonou, Douala, Malabo e São Tomé e Príncipe. Nas referidas escalas a tripulação participou de exercícios conjuntos e de treinamento em ações anti pirataria com as forças locais (Defesanet, 2013) (NOMAR, 2013).

### **c. Síntese conclusiva**

Consoante o disposto na PND e na END o Brasil tem vindo a estreitar suas relações com os países de África, em todas as esferas do poder nacional, no âmbito da estratégia “Sul-Sul”. Essa estratégia tem uma vertente voltada para aumentar a participação e a presença brasileira na África atlântica, considerada a fronteira oriental do Brasil, por meio de ações cooperativas de interesse dos Estados africanos. Inicialmente as relações brasileiras se restringiam à Namíbia e aos PALOP, mas têm vindo a se alargar para outros países da região, considerando os laços culturais e históricos que unem o povo brasileiro à África. Deve ser considerado, também, que o Brasil tem vindo a ultrapassar problemas sociais, alimentares e sanitários semelhantes aos existentes em África. Nesse sentido, o país tem um capital de conhecimento no desenvolvimento de políticas sociais inclusivas, que têm vindo a serem implementadas em África com razoável sucesso, exponenciando a importância do país na região.

O crescente peso económico do Brasil e os excelentes resultados colhidos pela CooTecInt em África tem-lhe proporcionado liberdade de ação estratégica que vem sendo



ampliada por meio da assinatura de vários novos acordos bilaterais, inclusive em Defesa. A atitude brasileira neste âmbito, se não orientada e perfeitamente balanceada em relação à AAPS, poderá aumentar assimetrias na África atlântica, dificultando o fortalecimento da desejável e importante coesão entre os Estados africanos e a adoção de políticas de cooperação no GdG, especialmente entre os Estados de maior poder económico, como Angola e Nigéria. Para tanto, é fundamental atuar de forma cada vez mais multilateral, principalmente empregando a CPLP como vetor de cooperação, e os organismos da ONU, além das CER.

No âmbito da Defesa a CooTecInt tem sido relevante na formação e treino do pessoal, e em outras áreas, como a venda de sistemas e produtos militares e a transferência de tecnologia, aumentando a interdependência e a integração. No entanto, tais ações não concorrem, no curto prazo, para melhorar a Segurança Marítima do GdG. Em que pese a possibilidade de haver uma atuação brasileira mais consistente, neste âmbito, o Brasil, por força de lei, fica restrito a adoção de ações cooperativas, o que tem vindo a ocorrer, de forma que o empenhamento de forças nas águas nacionais africanas somente poderá existir no acato de decisões da ONU e desde que respeitados os “princípios fundamentais” das relações internacionais brasileiras, estatuídos na CF/88.

Percebe-se, assim, que as iniciativas brasileiras, no âmbito da estratégia “Sul-Sul”, em CooTecInt, nos diversos domínios, têm concorrido para o desenvolvimento económico, comercial e social da África atlântica, principalmente nos PALOP, por meio da promoção e da criação de postos de trabalho, bem como no estabelecimento de culturas sustentáveis, pelo ensino e desenvolvimento de técnicas modernas de fabricação de medicamentos, cultivo e de criação de animais, além da construção de infraestruturas de saúde e sanitárias, bem como na exploração de recursos minerais, mas estas ações somente terão reflexos na melhora da Segurança Marítima do GdG em médio e longo prazos.

Desta forma, considera-se que foi validada a Hip 3 dando resposta à QD3.



## Conclusões

Ao iniciar o presente estudo, e ainda durante a pesquisa exploratória, vários aspetos da estratégia brasileira para o Atlântico Sul foram analisados e, em muitos deles, Portugal tem, ou pode ter, um papel fundamental, no âmbito da estratégia marítima brasileira, em uma lógica *win-win*. Não bastassem os laços históricos, culturais e linguísticos que unem Brasil-Portugal, os valores e interesses de ambos são quase sempre convergentes, como países democráticos e defensores da não-intervenção na solução dos problemas que afligem a comunidade internacional, configurando o que poderíamos chamar de “política externa braso-lusitana”. No âmbito da referida pesquisa ficou claro que os dois países têm significativos interesses em África, especialmente na região do GdG. De forma que a “política externa braso-lusitana”, sendo bem concertada, tem grande potencial para catapultar o desenvolvimento, a paz e a segurança da região, com benefícios para africanos, brasileiros e portugueses. No entanto, os países do GdG ainda se esbatem com antigos problemas, como a instabilidade política e o tráfico de drogas, além de outros mais recentes, como a pirataria e o terrorismo jihadista, com claros reflexos no ambiente marítimo. Nesse sentido, as ameaças à Segurança Marítima do GdG vieram a ser o foco do estudo, que adotou o seguinte modelo de abordagem, já consagrado nos estudos de estratégia:

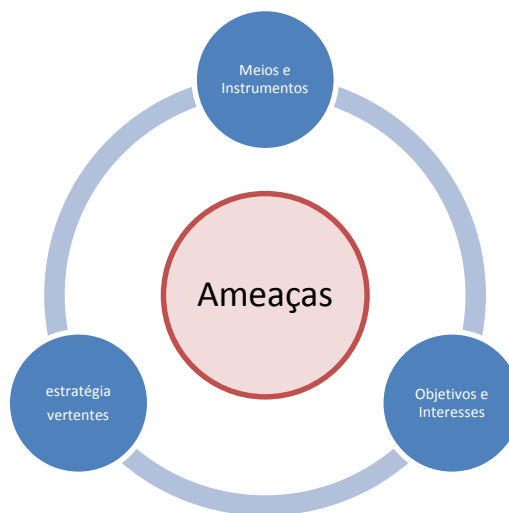


Figura nº 7: Modelo de abordagem para estudos de estratégia.

Diante do exposto, o estudo buscou verificar quais as principais ameaças à Segurança Marítima do GdG, examinar as ações, os interesses e as estratégias dos principais atores nesta região, bem como do Brasil, a fim de perspetivar oportunidades para Portugal, que sejam convergentes com os interesses africanos, brasileiros e portugueses.



No capítulo 1 identificamos que as principais ameaças estão concentradas na Nigéria, mas estão se alastrando para outros países atlânticos, incluindo o Brasil, que atualmente abriga traficantes nigerianos. A Nigéria vem a ser um país fulcral quando se fala em segurança e estabilidade no GdG, incluindo a Segurança Marítima da região, por diversos fatores, mas principalmente por não possuir uma coesão interna necessária ao seu desenvolvimento sustentável, nem para exercer um protagonismo na região, sem gerar desconfiança nos países vizinhos. O país está, nesse momento, sob fortes pressões, como o terrorismo do “Boko-Haram” e as tensões sociais dos estados litorâneos. Em 2015 estão previstas eleições presidenciais, o que é uma preocupação acrescida. O tráfico de diversas drogas está a se desenvolver, usando o país como plataforma giratória e como produtor, além de atingir a população, a fim de criar um imenso mercado consumidor.

No capítulo 2 verificamos que a AAPS falha no GdG, ao não lograr coordenar as políticas de segurança nacionais, nem a participação dos atores externos, especialmente na garantia da Segurança Marítima. Além disso, os governos africanos instituídos não percebem a importância e o potencial da “economia do mar” em África, de maneira que os Estados não possuem estratégias adequadas para este ambiente multidimensional. As carências das forças navais nacionais são grandes e a edificação de capacidades neste âmbito demandam tempo e recursos financeiros significativos. As potências ocidentais que possuem meios navais na região, apesar de tentarem coordenar suas ações, seguem basicamente uma agenda própria, ditada por seus interesses. Os principais governos africanos não creem na completa adoção das medidas vertidas no “Código de Yaoundé”, deixando essa iniciativa mitigada à partida. O nível de cooperação dentro da CEDEAO e entre países é, dessa forma, insuficiente. O *Pooling and Sharing* pretendido pela ONU/IMO tão cedo não sucederá.

Já o capítulo 3 veio revelar que o Brasil adota em África ações estratégicas de total cooperação e está vindo a alargar suas relações, no âmbito da estratégia “Sul-Sul”. Com o desenvolvimento mais consistente das instituições e da economia brasileira, havido na última década, a CooTecInt tem vindo a se alargar e se diversificar, passando a se desenvolver a partir de órgãos do Estado e da iniciativa privada. A ampliação do leque de competências técnicas da sociedade brasileira tem permitido que novos campos e domínios sejam explorados e ofertados aos países africanos, incluindo o domínio da Defesa. No entanto, as iniciativas brasileiras não vêm eliminar, ou sequer mitigar, o maior problema do GdG, que é a falta de cooperação entre os estados africanos, vindo a conseguir, em termos de Segurança Marítima, os mesmos resultados que as estratégias das potências ocidentais têm



logrado obter nesse âmbito, em que pese a melhora do nível de vida das populações africanas, advindas da CooTecInt, mas tais medidas somente têm efeitos concretos em médio e longo prazos.

A região do GdG demanda edificar capacidades na imposição da lei no mar, mas, principalmente, ações cooperativas e de desenvolvimento de confiança mútua entre os estados africanos, de forma a melhorar as condições de segurança, estabilidade política e progresso. Brasil e Portugal, pelos laços históricos e culturais que possuem com África, têm potencial para, por meio de uma CooTecInt alargada, desenvolver políticas sociais inclusivas para as populações menos favorecidas, além de ações políticas conciliatórias, por meio da diplomacia, no âmbito nacional e cooperativas no âmbito regional, considerando também, que, comparativamente com as potências ocidentais, brasileiros e portugueses são muito bem recebidos e aceitos pelos povos de África, adicionalmente têm competências em cooperação técnico-militar para apoiar a estruturação das forças nacionais africanas.

O Brasil tem vindo a alargar suas relações em África, pelas acertadas políticas de “inclusão social” que são exportadas para a região, o que é reconhecido pela ONU e pelas potências ocidentais, que buscam estabelecer parcerias com o país, neste âmbito. Nesse sentido, surgem oportunidades para Portugal, como parceiro privilegiado brasileiro, que pode e deve complementar e equilibrar as ações do Brasil em África, via CPLP, especialmente junto aos PALOP, bem como dividir com o Brasil os esforços de integração regional, em especial aqueles que venham a aumentar a qualidade de vida das populações africanas. Portugal deve, também, aproveitando o espaço criado pelo Brasil, ser um canal das políticas europeias no GdG, a partir da CPLP, o que valorizará a posição portuguesa na UE, em todos os âmbitos.

Em relação ao crime organizado transnacional, principalmente o tráfico de drogas, as iniciativas do UNODC em África, principalmente no GdG, devem ser francamente apoiadas por Brasil e Portugal. Já no âmbito da CPLP, Brasil e Portugal devem buscar apoiar as agências dos PALOP e interagir com a Nigéria e com a CEDEAO, visando fortalecer a troca de informações e o treino das equipas africanas.

No que tange à pirataria e ao roubo armado a navios, há que se considerar que a direção do tráfego marítimo no GdG é variada e decorre, principalmente da atividade *offshore*, de forma que há movimento paralelo ao litoral, mas a direção predominante é de terra para o mar e vice-versa. Essa cinemática variada, associada à imensidão do GdG e às características físicas do litoral dos países africanos atlânticos, que contam com grande



quantidade de ilhas, costa recortada, rios de fácil acesso e navegação, além de diversos estuários, vem a obrigar que os países possuam uma vasta gama de meios navais, adequados a operar em mar aberto, no litoral e em águas rasas e interiores, além de meios aéreos e sistemas eletrônicos de vigilância e controlo, daí a necessidade de apoio externo. Apesar disso, em princípio, consideramos que a securitização do GdG não irá progredir, num primeiro momento, para a formação de uma força naval multinacional, pois isso atrairia, inevitavelmente, meios navais da Índia, Rússia e China para a região, o que não é de interesse das potências ocidentais, mas com a prioridade dos EUA para a região da Ásia-Pacífico e a possibilidade deste país tornar-se autossuficiente em energia, a preocupação estratégica maior com a segurança do GdG recairá, em breve e principalmente, sobre a UE e Brasil. O empenhamento de forças navais na região deve ser incrementado, por Brasil e Portugal, na CPLP e em parceria com os EUA, França e o RU, em estreita coordenação com as CER, elementos fundamentais da AAPS. O modelo sugerido, neste caso, é o utilizado pelos EUA, na AMLEP, pois é aquele que não esbarra em qualquer obstáculo legal e é o mais efetivo no combate às ameaças transnacionais no GdG. No âmbito dos PALOP, os Exercícios FELINO devem passar conter operações reais de combate às ameaças transnacionais, nos mesmos moldes.

Brasil, pelo peso da sua economia, junto com Portugal, como membro da UE e da CPLP, podem e devem ter um papel mais ativo na região, no âmbito da CooTecInt e na diplomacia económica, onde ambos têm excelente aceitação, face aos laços culturais e históricos que os unem aos países africanos e pela postura cooperativa e de não intervenção que promulgam. A CPLP é um excelente vetor a ser explorado, inclusive no âmbito das iniciativas do FOGG, e deve buscar ampliar seu relacionamento com as CER e com a Nigéria, sem, no entanto, descurar dos demais países do GdG, especialmente os PALOP. É fundamental orquestrar com os EUA, a França e o RU as ações de CooTecInt a adotar, em todos os âmbitos, voltadas para o desenvolvimento económico, social e comercial da região. A CooTecInt e, por vezes, a assistência para programas voltados para a segurança alimentar, de saúde e de educação devem ser prioritários, bem como o apoio a políticas de desenvolvimento humanitário e social e de iniciativas voltadas para grande geração de empregos. A “economia do mar” do GdG deve ser objeto de particular atenção e apoio aos países africanos, por meio da definição das fronteiras marítimas e em CooTecInt direcionada para os portos e no estabelecimento de planos de ordenamento costeiros. Deve-se, também, prover apoio no fortalecimento da interdependência económica, energética e comercial entre



os países africanos, de forma a fortalecer a AAPS e aumentar a confiança mútua entre os Estados do GdG.

A CMCPLP pode vir a ser um fórum privilegiado para a discussão de assuntos de interesse de Brasil e Portugal, em termos de Segurança Marítima do Atlântico Sul. Essa experiência pode vir a ser alargada, pela criação de um Simpósio adicional, incluindo todas as Marinhas africanas do GdG.

Por fim, consideramos respondida a QC que foi enunciada na introdução do presente trabalho.

### **Recomendações**

Para aumentar a partilha de informações entre agências, e considerando que o Brasil é uma plataforma de trânsito de drogas para a Europa, sugere-se que Portugal atue no sentido de incluir um representante oficial brasileiro no “*Maritime and Analysis Operations Center-Narcotics*” (MAOC-N), situado em Lisboa. No mesmo raciocínio, sugere-se que um representante oficial brasileiro seja incluído na “*European Maritime Safety Agency*” (EMSA), para agilizar a troca de informações sobre a segurança no Atlântico.

Finalmente, sugere-se que a ABC e o Instituto Camões, na qualidade de agências responsáveis, respetivamente, pela cooperação técnica brasileira e portuguesa, desenvolvam reuniões periódicas, de forma a orquestrar os projetos cooperativos brasileiros e lusitanos em África, principalmente nos PALOP.



## Bibliografia

- ABC/MRE, 2005. *ABC Publicações*. [Em linha] Disponível em: <http://www.abc.gov.br/imprensa/publicacoes> [Acedido em 02 abr 2014].
- ABC, 2014. [Em linha] Disponível em: <http://www.abc.gov.br/CooperacaoTecnica/OBrasileaCooperacao> [Acedido em 02 abr 2014].
- Abry, W T, 2007. Entre o Direito e o Poder: concepções de estratégia marítima e o direito dos povos. *Revista Marítima Brasileira*, mar, pp. 124-139.
- Africadigital, 2013. [Em linha] Disponível em: <http://www.africa21digital.com/politica/ver/20032859-estados-da-africa-central-e-ocidental-decidem-criar-organismo-para-luta-contra-a-pirataria-no-golfo-da-guine> [Acedido em 11 abr 2014].
- AFRICOM, 2014. *United States Africa Command*. [Em linha] Disponível em: <http://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express> [Acedido em 19 abr 2014].
- Alaga, E, 2011. *Friedrich Ebert Stiftung*. [Em linha] Disponível em: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/08162.pdf> [Acedido em 08 fev 2014].
- Alexander, Y, 2014. *Potomac Institute for Policy Studies*. [Em linha] Disponível em: [http://www.potomacinstitute.org/attachments/article/1358/Terrorism\\_in\\_North\\_Africa\\_and\\_the\\_Sahel.pdf](http://www.potomacinstitute.org/attachments/article/1358/Terrorism_in_North_Africa_and_the_Sahel.pdf) [Acedido em 13 fev 2014].
- Almeida, F E, 2010. Alfred Tayer Mahan e os princípios da Estratégia Naval. *Revista Marítima Brasileira*, mar, pp. 137-154.
- Anzinger, N, 2014. *Center for International Maritime Security*. [Em linha] Disponível em: <http://cimsec.org/jihad-sea-yemen-al-qaedas-new-frontier/> [Acedido em 13 mar 2014].
- BINDEA, 2013. *Bureau for International Narcotics and Law Enforcements Affairs*. [Em linha] Disponível em: <http://www.state.gov/documents/organization/204265.pdf> [Acedido em 16 mar 2014].
- Binnie, J, 2013. West African pirates shifts tactics. *IHS Jane's Defence Weekly*, 12 jun, p. 22.
- Blanco, J M, 2013. *El terrorismo global no ha fracasado*. [Em linha] Disponível em: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2013/DIEEEE080-2013\\_TerrorismoGlobalNOfracasado\\_JMBlanco.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2013/DIEEEE080-2013_TerrorismoGlobalNOfracasado_JMBlanco.pdf) [Acedido em 01 mai 2014].



- Bouchat, C J, 2013. *The causes of instability in Nigeria and implications for the United States*. EUA: U.S. Army War College Press.
- BP, 2014. *British Petroleum: Energy Outlook 2035*. [Em linha] Disponível em: [http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/Energy-Outlook/Energy\\_Outlook\\_2035\\_booklet.pdf](http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/Energy-Outlook/Energy_Outlook_2035_booklet.pdf) [Acedido em 16 abr 2014].
- Brasil, 1994. *Imprensa Nacional*. [Em linha] Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=28&data=13/10/1994> [Acedido em 16 abr 2014].
- Brasil, 2005. *Diário Oficial da União*. [Em linha] Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=5&data=01/07/2005> [Acedido em 31 mar 2014].
- Brasil, 2008. *Diário Oficial da União*. [Em linha] Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=4&data=19/12/2008> [Acedido em 31 mar 2014].
- Brasil, 2013. *Diário Oficial da União*. [Em linha] Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=26/09/2013> [Acedido em 14 abr 2014].
- Bridger, J, 2013. *USNavy News*. [Em linha] Disponível em: <http://news.usni.org/2013/10/29/kidnapped-americans-context-shifting-forms-nigerian-piracy> [Acedido em 20 mar 2014].
- Bridger, J, 2014. *USNavy News*. [Em linha] Disponível em: <http://news.usni.org/2014/03/14/kidnapping-resurgent-gulf-guinea-piracy> [Acedido em 20 mar 2014].
- Brown, D E, 2013a. *AFRICOM at 5 years: the maturation of a new U.S. Combatant Command*. EUA: Strategic Studies Institute and U.S. Army College Press.
- Brown, D E, 2013. *The challenge of drug trafficking to democratic governance and human security in west africa*. EUA: Strategic Studies Institute and U.S. Army College Press.
- Cagarrinho, E J, 2011. *O papel da Estratégia Naval decorrente das novas ameaças e cenários de crises*. Portugal: Instituto de Estudos Superiores Militares.
- Cawthorne, B E, 2014. *Venezuela death toll rises to 13 as protests flare - Reuters*. [Em linha] Disponível em: <http://uk.reuters.com/article/2014/02/24/uk-venezuela-protests-idUKBREA1N14820140224> [Acedido em 08 mar 2014].



- CEDEAO, 2014. *Maritime Security*. [Em linha] Disponível em: [http://www.comm.ecowas.int/dept/stand.php?id=h\\_h3\\_documents&lang=en](http://www.comm.ecowas.int/dept/stand.php?id=h_h3_documents&lang=en) [Acedido em 08 abr 2014].
- CEEA, 2011. *Centro de Estudos Estratégicos de África*. [Em linha] Disponível em: [http://africacenter.org/wp-content/uploads/2012/02/ASR1\\_POR.pdf](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2012/02/ASR1_POR.pdf) [Acedido em 28 abr 2014].
- Chathamhouse, 2012. *Angola and the Gulf of Guinea*. [Em linha] Disponível em: [http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/1112conf\\_report.pdf](http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/1112conf_report.pdf) [Acedido em 01 mai 2014].
- ChathamHouse, 2013. *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. [Em linha] Disponível em: [http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0312conf\\_report\\_maritimesecurity.pdf](http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0312conf_report_maritimesecurity.pdf) [Acedido em 10 abr 2014].
- CIA, 2014. *The World Factbook*. [Em linha] Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/pu.html> [Acedido em 22 abr 2014].
- CLIA, 2013. *Cruise Lines International Association*. [Em linha] Disponível em: <http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/CruiseIndustryUpdate2013FINAL.pdf> [Acedido em 16 abr 2014].
- Coelho, J P, 2013. *Friedrich Ebert Stiftung*. [Em linha] Disponível em: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mosambik/10671.pdf> [Acedido em 01 mai 2014].
- Cols bleus, 2014. *Cols bleus Marine Nationale*. [Em linha] Disponível em: <http://www.colsbleus.fr/articles/994/op%C3%A9ration-corymbe-le-bpc-dixmude-soutient-le-d%C3%A9ploiement-des-forces-fran%C3%A7aises-en> [Acedido em 01 mai 2014].
- Costa, M G, 2013. *O Brasil e a ZOPACAS*. [Em linha] Disponível em: [http://www.sebreei.eventos.dype.com.br/resources/anais/21/1370921861\\_ARQUIVO\\_Artigo-MuriloGomesdaCosta-FG-SEBREEI\\_final\\_.pdf](http://www.sebreei.eventos.dype.com.br/resources/anais/21/1370921861_ARQUIVO_Artigo-MuriloGomesdaCosta-FG-SEBREEI_final_.pdf) [Acedido em 31 mar 2014].
- Couto, C, 1988. *Elementos de Estratégia. Portugal*: Instituto de Altos Estudos Militares.
- CPLP, 2010. *CPLP*. [Em linha] Disponível em: <http://www.cplp.org/id-2270.aspx> [Acedido em 01 mai 2014].



- CPLP, 2014. *Conferência Inicial de Planeamento do Exercício FELINO 14*. [Em linha] Disponível em: <http://www.cplp.org/id-316.aspx?Action=1&NewsId=3167&M=NewsV2&PID=304> [Acedido em 06 abr 2014].
- Cummings, R, 2013. *The rise and the rise of Piracy in the Gulf of Guinea*. Think Africa Press. [Em linha] Disponível em: <http://thinkafricapress.com/politics/gulf-guinea-africas-new-piracy-hotspot> [Acedido em 20 fev 2014].
- Defesanet, 2013. *Navio-Patrolha Oceânico P121 “Apa” chega ao Rio de Janeiro*. [Em linha] Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/naval/noticia/10946/Navio-Patrolha-Oceanico-P121-%E2%80%9CApa%E2%80%9D-chega-ao-Rio-de-Janeiro/> [Acedido em 06 abr 2014].
- Doukan, D, 2013. *International Institute for Counter-Terrorism*. [Em linha] Disponível em: <http://www.ict.org.il/LinkClick.aspx?fileticket=vZj8FaZTdrQ%3D&tabid=66> [Acedido em 24 fev 2014].
- Eagles, D, 2014. *Nautilus International*. [Em linha] Disponível em: <https://www.nautilusint.org/atwork/pages/RoyalFleetAuxiliary.aspx> [Acedido em 30 mar 2014].
- ECSA, 2013. *ECSA e ETF*. [Em linha] Disponível em: [http://www.ecsa.eu/images/NEW\\_Position\\_Papers/Piracy%20West%20Africa%20Joint%20Statement.pdf](http://www.ecsa.eu/images/NEW_Position_Papers/Piracy%20West%20Africa%20Joint%20Statement.pdf) [Acedido em 01 mar 2014].
- Elkaim, Z, 2014. *Long War Journal*. [Em linha] Disponível em: [http://www.longwarjournal.org/threat-matrix/archives/2014/02/boko\\_haram\\_attack\\_borno\\_and\\_th.php](http://www.longwarjournal.org/threat-matrix/archives/2014/02/boko_haram_attack_borno_and_th.php) [Acedido em 15 mar 2014].
- EUA, 2012. *Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for the 21st century Defense*. [Em linha] Disponível em: [http://www.defense.gov/news/defense\\_strategic\\_guidance.pdf](http://www.defense.gov/news/defense_strategic_guidance.pdf) [Acedido em 16 abr 2014].
- EUA, 2013. *CSO: One-Year Progress Report*. [Em linha] Disponível em: <http://reliefweb.int/report/world/cso-one-year-progress-report> [Acedido em 01 mai 2014].
- EUA, 2014. *Programs and Initiatives*. [Em linha] Disponível em: <http://www.state.gov/j/ct/programs/index.htm> [Acedido em 22 abr 2014].



- Ferreira, R R, 2010. A Amazônia Azul e o Atlântico Sul e Tropical. *Revista Marítima Brasileira*, jun, pp. 127-139.
- FFP, 2013. *The Failed States Index 2013*. [Em linha] Disponível em: <http://ffp.statesindex.org/rankings-2013-sortable> [Acedido em 16 abr 2014].
- Fundação AIS, 2014. AIS. [Em linha] Disponível em: <http://www.fundacao-ais.pt/cms/view/id/2894/> [Acedido em 15 mar 2014].
- GCTF, 2012. *Workshop on Transnational Security Challenges in the South Atlantic*. [Em linha] Disponível em: <http://www.thegctf.org/documents/10162/26684/Summary-Workshop+on+Transnational+Security+Challenges+in+the+South+Atlantic> [Acedido em 16 mar 2014].
- GIABA, 2014. *Sobre o GIABA*. [Em linha] Disponível em: <http://web.giaba.org/> [Acedido em 08 abr 2014].
- Gonçalves, A, s.d. *O Conceito de Governança*. [Em linha] Disponível em: <http://conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/XIVCongresso/078.pdf> [Acedido em 28 abr 2014].
- Guedes, A M, 2012. Geopolitical Shifts in the Wider Atlantic: Past, Present and Future. Em: I. O. Lesser, ed. *The Fractured Ocean Current Challenges to Maritime Policy in the Wider Atlantic*. Brussels: German Marshall Fund of the United States, pp. 11-57.
- Guedes, H P, 2013. Pirataria Marítima fora de controle no Golfo da Guiné. *Revista Marítima Brasileira*, set, p. 105 a 114.
- Guerreiro, A S, 2009. Integração Militar Regional na América do Sul: a viabilidade de um sistema regional de segurança coletiva. *Revista Marítima Brasileira*, mar, p. 39 a 64.
- Honorato, H G, 2013. *Alunos estrangeiros em Instituição de Estudo Superior militar*. [Em linha] Disponível em: [http://www.mar.mil.br/en/REVISTA\\_VILLEGAGNON\\_2013.pdf](http://www.mar.mil.br/en/REVISTA_VILLEGAGNON_2013.pdf) [Acedido em 01 mai 2014].
- HRW, 2012. *Spiraling Violence - Human Rights Watch*. [Em linha] Disponível em: <https://www.hrw.org/reports/2012/10/11/spiraling-violence-0> [Acedido em 23 fev 2014].
- Hurst, C, 2008. *Institute for the Analysis of Global Security*. [Em linha] Disponível em: <http://www.iags.org/hurstIng0208.pdf> [Acedido em 15 mar 2014].



- ICC, 2014. *Piracy Map 2013*. [Em linha] Disponível em: <http://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2013> [Acedido em 17 mar 2014].
- IMO, 2013. *Codigo de Conduta*. [Em linha] Disponível em: [http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code\\_of\\_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf) [Acedido em 07 abr 2014].
- IMO, 2014a. *Implementing sustainable maritime security measures in the west and central africa*. [Em linha] Disponível em: <http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/IMO%20WCA%20strategy%20January%202014.pdf> [Acedido em 07 abr 2014].
- IMO, 2014. *Piracy and robbery against ships*. [Em linha] Disponível em: <http://www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/WestAfrica.aspx> [Acedido em 20 fev 2014].
- IPEA, 2011. *Ponte sobre o Atlântico Brasil e África Subsaariana: parceria Sul-Sul para o crescimento*. [Em linha] Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=12637](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=12637) [Acedido em 31 mar 2014].
- IPEA, 2014. *IPEA*. [Em linha] Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_brasil\\_seguranca.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_brasil_seguranca.pdf) [Acedido em 05 abr 2014].
- Kahati, Y, 2009. *Refletctions on the origins, nature and repercussions of contemporary international islamic terrorism and the ways to cope with it*. IESM, Tipografia Lousanense.
- Lopes, L, 2013. *Fundação Alexandre de Gusmão*. [Em linha] Disponível em: [http://www.funag.gov.br/biblioteca/dmdocuments/questao\\_das\\_drogas\\_nas\\_relacoes\\_internacionais.pdf](http://www.funag.gov.br/biblioteca/dmdocuments/questao_das_drogas_nas_relacoes_internacionais.pdf) [Acedido em 15 mar 2014].
- LR, 2014. *Lloyd's Register: Global Marine Trends 2030*. [Em linha] Disponível em: <http://www.lr.org/sectors/marine/GTC/gmt2030.aspx> [Acedido em 16 abr 2014].
- Machado, R L, 2007. O Século XXI e as novas perceções de ameaças à Segurança. *Revista da Escola de Guerra Naval*, dez, p. 43 a 53.
- Madeira, S L, 2011. *Norwegian Peacebuilding Centre*. [Em linha] Disponível em: [http://www.peacebuilding.no/var/ezflow\\_site/storage/original/application/7563aa361160ef275ddd4f0812c6f41e.pdf](http://www.peacebuilding.no/var/ezflow_site/storage/original/application/7563aa361160ef275ddd4f0812c6f41e.pdf) [Acedido em 16 mar 2014].



- MAREX, 2014. *The Maritime Executive*. [Em linha] Disponível em: <http://www.maritime-executive.com/article/Japan-Gives-1M-Boost-to-Gulf-of-Guinea-Fund-2014-03-17/> [Acedido em 20 mar 2014].
- MARSEC, 2013. *New EU Initiative to combat piracy*. [Em linha] Disponível em: <http://www.marsecreview.com/2013/01/new-eu-initiative-to-combat-piracy-in-the-gulf-of-guinea/> [Acedido em 22 fev 2014].
- McLoughlin, G, 2013. *Nigerian Unit: in the balance*. EUA: Strategic Studies Institute and U.S. Army War College Press.
- MD, 2012. *Ministério da Defesa*. [Em linha] Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/projetosweb/livrobranco/lbdndigital/> [Acedido em 14 abr 2014].
- Monteiro, N S, 2011. Sir Jullian Stafford Corbett: o Clausewitz da Estratégia Marítima. *Revista Marítima Brasileira*, dez, pp. 136-153.
- MRE, 2013a. *MRE*. [Em linha] Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/discursos-artigos-entrevistas-e-outras-comunicacoes/ministro-estado-relacoes-exteriores/vii-reuniao-ministerial-da-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas-texto-base-do-discurso-do-ministro-antonio-de> [Acedido em 03 abr 2014].
- MRE, 2013. *MRE*. [Em linha] Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-a-imprensa/declaracao-conjunta-da-i-sessao-do-mecanismo-de-dialogo-estrategico-brasil-nigeria> [Acedido em 05 abr 2014].
- Naviosbrasileiros, 2014. *Cv Barroso*. [Em linha] Disponível em: <http://www.naviosbrasileiros.com.br/ngb/B/B021/B021.htm> [Acedido em 06 abr 2014].
- Neves, L, 2014. *O Crime Organizado Transnacional (Conferência)*. IESM, Lisboa: s.n.
- Nodland, A, 2010. *Guns, Oil, and cake Maritime Security in the Gulf of Guinea*. Em: A F a. D R Bruce A Elleman, ed. *Piracy and Maritime Crime*. Newport: Naval War College Press, pp. 191-206.
- NOMAR, 2013. Navio-Patrula Oceânico "Araguari" chega ao país. *NOMAR*, set, p. 2.
- Nothen, M R, 2013. *Proteção e Desenvolvimento da Amazônia Azul: Análise estratégica de um rojeto marítimo brasileiro para o Século XXI*. [Em linha] Disponível em: [http://www.sebreei.eventos.dype.com.br/resources/anais/21/1366080977\\_ARQUI](http://www.sebreei.eventos.dype.com.br/resources/anais/21/1366080977_ARQUI)



- [VO\\_Nothen2013-ProtECAoeDesenvolvimentodaAmazoniaAzul.pdf](#) [Acedido em 31 mar 2014].
- OIF, 2014. *Organisacion Internationale de la Francophonie*. [Em linha] Disponível em: <http://www.francophonie.org/English.html> [Acedido em 01 mai 2014].
- Oliveira, Simões, Menezes e Gates, 2008. Terrorismo como ameaça e fator de instabilidade. Interpretação geopolítica e geoestratégica. *IESM Boletim de divulgação dos trabalhos desenvolvidos pelos alunos do Curso de Estado-Maior Conjunto*, jun, pp. 7 -63.
- ONU, 2013. *Security Council*. [Em linha] Disponível em: [http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s\\_pv\\_7087.pdf](http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_pv_7087.pdf) [Acedido em 30 mar 2014].
- ONUBR, 2014. *Nações Unidas no Brasil*. [Em linha] Disponível em: <http://www.onu.org.br/brasil-angola-e-fao-assinam-acordo-para-reforçar-seguranca-alimentar-no-pais-africano/> [Acedido em 02 abr 2014].
- OPLOP, 2013a. *Acordo de cooperação geológica entre Angola e Brasil integra novas perspectivas na mineração*. [Em linha] Disponível em: <http://www.oplop.uff.br/boletim/2451/acordo-de-cooperacao-geologica-entre-angola-brasil-integra-novas-perspectivas-na-mineracao> [Acedido em 05 abr 2014].
- OPLOP, 2013. *Observatório dos Países de Língua Oficial Portuguesa*. [Em linha] Disponível em: <http://www.oplop.uff.br/boletim/2280/ministros-da-defesa-de-angola-do-brasil-assinam-acordo-de-cooperacao> [Acedido em 05 abr 2014].
- Pautasso, D A, 2012. *Escola Superior de Propaganda e Marketing*. [Em linha] Disponível em: <http://sumario-periodicos.espm.br/index.php/seculo21/article/viewFile/1837/114> [Acedido em 14 abr 2014].
- PCD, 2014. *Portal da Câmara dos Deputados*. [Em linha] Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/a-camara/programas-institucionais/cooperacaotecnica> [Acedido em 04 abr 2014].
- Petrocchi, R, 2013. Imagens e histórias nas perspectivas transatlânticas sobre o século XX. Em: *Atlântico A história de um oceano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, pp. 463-492.
- Pinto, F A, s.d. *Economia do Mar como desígnio estratégico*. [Em linha] Disponível em: [http://www.citcem.org/encontro/pdf/new\\_02/TEXT0%20-](http://www.citcem.org/encontro/pdf/new_02/TEXT0%20-)



- [%20Fernando%20Ant%C2%A2nio%20Pereira%20Pinto%20-%20Economia%20do%20Mar.pdf](#) [Acedido em 28 abr 2014].
- Poder Naval, 2013. *Poder Naval*. [Em linha] Disponível em: <http://www.naval.com.br/blog/2013/10/16/amorim-reforca-compromisso-do-brasil-de-manter-o-atlantico-sul-como-zona-de-paz/> [Acedido em 01 mai 2014].
- Poderaereo, 2013. *Amorim: doação de aviões para Cabo Verde sairá em breve*. [Em linha] Disponível em: <http://www.aereo.jor.br/2013/11/19/amorim-doacao-de-avioes-para-cabo-verde-saira-em-breve/> [Acedido em 05 abr 2014].
- PortalBrasil, 2013. *Brasil inaugura Missão Naval em parceria com Cabo Verde*. [Em linha] Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca/2013/11/brasil-inaugura-missao-naval-em-parceria-com-cabo-verde> [Acedido em 05 abr 2014].
- Praventtoni, R, 2013. *Trafic intense. Les routes de la drogue en Afrique*. [Em linha] Disponível em: <http://www.cartografareilpresente.org/article571.html> [Acedido em 23 fev 2014].
- Quesada, A A, 1987. *Estratégia Marítima, caracterização e emprego*. Portugal, Instituto Superior Naval de Guerra.
- Quivy, R e Campenhoud, L V, 2005. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. 5ª ed. Lisboa: Gradiva.
- Reeve, R, 2014. *Oxford Research Group*. [Em linha] Disponível em: [http://www.oxfordresearchgroup.org.uk/publications/briefing\\_papers\\_and\\_reports/militarisation\\_of\\_the\\_sahel](http://www.oxfordresearchgroup.org.uk/publications/briefing_papers_and_reports/militarisation_of_the_sahel) [Acedido em 15 mar 2014].
- Reis, R G, 2013. A defesa hemisférica em crise: uma geopolítica do Atlântico. Em: *Atlântico: A história de um oceano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, pp. 493-520.
- Rizzi, K R, 2012. *O grande Brasil e os pequenos PALOP: a Política Externa Brasileira para Cabo Verde, Guiné-Bissau e São Tomé e Príncipe (1974-2010)*. [Em linha] Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/54081/000851129.pdf?...1> [Acedido em 15 abr 2014].
- RMB, 2012. Simpósio "Cooperação entre Marinhas em prol da Segurança e da Consciência Situacional no Atlântico Sul". *Noticiário Marítimo*, dez, p. 295.
- RMB, 2013. Brasil e Senegal assinam declaração de intenções para aquisição de navios-patrolha. *Revista Marítima Brasileira*, jun, p. 228.



- Rodrigues, C M, 2012. *Instituto da Defesa Nacional*. [Em linha] Disponível em: [http://comum.rcaap.pt/bitstream/123456789/4674/1/IDNCadernos\\_IIISerie\\_N08.pdf](http://comum.rcaap.pt/bitstream/123456789/4674/1/IDNCadernos_IIISerie_N08.pdf) [Acedido em 28 abr 2014].
- RU, 2010. *Reino Unido*. [Em linha] Disponível em: [http://www.direct.gov.uk/prod\\_consum\\_dg/groups/dg\\_digitalassets/@dg/@en/documents/digitalasset/dg\\_191634.pdf](http://www.direct.gov.uk/prod_consum_dg/groups/dg_digitalassets/@dg/@en/documents/digitalasset/dg_191634.pdf) [Acedido em 24 abr 2014].
- RU, 2013. *Annual Report on the National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review*. [Em linha] Disponível em: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/267808/Annual-report-on-NSS-and-SDSR.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/267808/Annual-report-on-NSS-and-SDSR.pdf) [Acedido em 24 abr 2014].
- Santos, C A, 2012. Combat Boat 90 - Uma nova lancha de combate para a MB. *Revista Marítima Brasileira*, dez, pp. 179-186.
- Sena, C R, 2012. *Universidade Federal do Rio Grande do Sul*. [Em linha] Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/71680/000879301.pdf?sequenc e=1> [Acedido em 01 mai 2014].
- Silva, A R, 2008. "As novas ameaças" e a Marinha do Brasil. *Revista Marítima Brasileira*, set, pp. 83-91.
- Silva, A R, 2010. A Pirataria na Somália. *Revista Marítima Brasileira*, mar, pp. 47-64.
- Simioni, A A, 2011. Terrorismo Marítimo. *Revista da Escola de Guerra Naval*, dez, pp. 167-197.
- SINAVAL, 2014. *A construção naval brasileira manifesta apoio ao esforço de aumento da produção de petróleo e à manutenção da política de conteúdo local*. [Em linha] Disponível em: <http://www.sinaval.org.br/nota-001.php> [Acedido em 16 abr 2014].
- Sirtoli, D, 2013. *Portal Defesa*. [Em linha] Disponível em: <http://portaldefesa.com/site/index.php/internacional/africa/3168-nigeria-interessada-em-comprar-super-tucanos.html> [Acedido em 05 abr 2014].
- Smith, M, 2013. Angola considers expanding its defence industry. *IHS Jane's Defence Weekly*, 28 ago, p. 20.
- Smullen, F W, 2013. New Threats; New thinking. Em: V C e. R H Dorff, ed. *Conflict Management and Peacebuilding: Pillars of a New American Grand Strategy*. EUA: Strategic Studies Institute and U.S. Army War College Press, pp. 15 - 28.
- START, 2013. *National Consortium for the Study of the Terrorism and Responses to Terrorism*. [Em linha] Disponível em: <http://www.start.umd.edu/news/despite->



- [fewer-attacks-western-world-global-terrorism-increasing](#) [Acedido em 13 mar 2014].
- Till, G, 2009. *Seapower A Guide for the Twenty-First Century*. 2º ed. EUA: Routledge.
- Till, G, 2013. *The real "Long War": The illicit drug trade and the role of the military*. EUA: Strategic Studies Institute and U.S. Army War College Press.
- Tuduri, S V, 2013. *Instituto Espanõl de estudios Estratégicos*. [Em linha] Disponível em: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE\\_163\\_Islamismos\\_en\\_r-evolucion.Movilizacion\\_social\\_y\\_cambio\\_politico.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/cuadernos/CE_163_Islamismos_en_r-evolucion.Movilizacion_social_y_cambio_politico.pdf) [Acedido em 01 mai 2014].
- UE, 2013. *Europa Press release database*. [Em linha] Disponível em: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-14\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_en.htm) [Acedido em 22 fev 2014].
- UE, 2014. *EU Strategy on the Gulf of the Guinea*. [Em linha] Disponível em: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/EN/foraff/141582.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/141582.pdf) [Acedido em 30 mar 2014].
- Ukeje, C, 2013. *Friedrich Ebert Stiftung*. [Em linha] Disponível em: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf> [Acedido em 30 mar 2014].
- UNCTAD, 2014. *UNCTAD*. [Em linha] Disponível em: <http://unctad.org/en/Pages/ALDC/Least%20Developed%20Countries/UN-recognition-of-LDCs.aspx> [Acedido em 08 fev 2014].
- UNODC, 2010. *Programa Regional para a África Ocidental 2010-2014*. [Em linha] Disponível em: [https://www.unodc.org/documents/westandcentralafrica/FINAL\\_RP\\_PT\\_complet\\_e\\_15032011.pdf](https://www.unodc.org/documents/westandcentralafrica/FINAL_RP_PT_complet_e_15032011.pdf) [Acedido em 09 abr 2014].
- UNODC, 2012. *UNODC*. [Em linha] Disponível em: [http://www.unodc.org/documents/scientific/ATS\\_West\\_Africa\\_final\\_2012.pdf](http://www.unodc.org/documents/scientific/ATS_West_Africa_final_2012.pdf) [Acedido em 09 fev 2014].
- UNODC, 2013a. *World Drug Report 2013*. [Em linha] Disponível em: <http://www.unodc.org/wdr/> [Acedido em 16 mar 2014].
- UNODC, 2013. *Criminalidade Organizada Transnacional na África Ocidental: Avaliação da Ameaça*. [Em linha] Disponível em: [http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West\\_Africa\\_TOCTA\\_2013\\_PT.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_PT.pdf) [Acedido em 16 mar 2014].
- Venâncio, D S, 2012. A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. *Revista da Escola de Guerra Naval*, dez, p. 135 a 157.



West, K, 2014. *International Partners Finalize Plans for Obangame Express 2014*. [Em linha] Disponível em: [http://www.navy.mil/submit/display.asp?story\\_id=79010](http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=79010) [Acedido em 17 abr 2014].



## Anexo A: Corpo de Conceitos

**Ameaça:** É qualquer acontecimento ou ação (em curso ou previsível) que contraria a consecução de um objetivo e que, normalmente, é causador de danos, materiais ou morais (Couto, 1988, p. 172).

**Comprehensive Approach:** Conceito traduzido como “aproximação global” ou mesmo “aproximação abrangente”. Tem por propósito a harmonização e a coordenação dos atores internacionais, regionais e locais, civis e militares, quando atuando em teatros de gestão de crise (Rodrigues, 2012).

**Duplo-uso:** Conceito aplicável a um sistema ou equipamento passível de ser usado para fins militares ou civis, indistintamente.

**Economia do Mar:** Conjunto de políticas e práticas integradas numa estratégia de rede de empresas especializadas, visando o aproveitamento das potencialidades do Mar, em ordem ao desenvolvimento sustentado (Pinto, s.d.).

**Estado:** É composto por sociedades organizadas de forma soberana num território bem definido, geridas por um governo destinado a satisfazer as necessidades essenciais dos indivíduos e grupos que as compõem e que, em regra, evidenciam padrões culturais comuns. O Estado pretende não reconhecer, como superior, qualquer outra autoridade política (*principio da independência*) e pretende exercer a sua autoridade, com exclusão de qualquer outra, num dado espaço bem definido (*principio da soberania*) (Couto, 1988, p. 10).

**Governança:** Segundo o Banco Mundial, em seu documento *Governance and Development*, de 1992, a definição geral de governança é “o exercício da autoridade, controle, administração, poder de governo”, ou, “é a maneira pela qual o poder exercido na administração dos recursos sociais e económicos de um país visando o desenvolvimento”, implicando ainda “a capacidade dos governos de planejar, formular e implementar políticas e cumprir funções” (Gonçalves, s.d.).

**Primavera Árabe:** Onda de manifestações populares, exigindo maior liberdade política, melhores condições sociais e oportunidades económicas e o fim da corrupção endêmica, que tiveram início na Tunísia, em 2011, e que vieram a se propagar para outros países, como o Egito e a Líbia (CEEA, 2011).

**Terrorismo:** Prática de atos violentos (assassinatos, raptos, explosão de bombas, etc.) contra um governo, uma classe dominante ou pessoas desconhecidas, com o objetivo de fazer impor determinados objetivos, geralmente políticos (Editora, s.d.).

Ação de violência premeditada e politicamente motivada, perpetrada contra alvos não combatentes por grupos ou agentes clandestinos, normalmente com a intenção de influenciar uma audiência (Whittaker, 2005 cit. Por Simioni, 2012, p. 178).

**Diferença entre Pirataria e Terrorismo Marítimo:** Antes de esclarecer a diferença legal entre Pirataria e Terrorismo Marítimo, importa considerar que os piratas, como atividade criminosa, não pretendem, em um primeiro momento, explorar junto à opinião pública o sucesso de seus ataques, aliás, de forma oposta, preferem camuflar suas atividades, o terrorismo, em direção contrária, quer divulgar maximamente e tanto quanto possível suas iniciativas para tentar angariar dividendos políticos de suas ações. Segundo Venâncio (2012), o artigo 101 da CNUDM, de 1982, vem esclarecer o tema, pois atribui à pirataria fins privados, ou seja, a pirataria pretende obter alguma vantagem patrimonial dos seus atos, enquanto o terrorismo, mesmo que pretenda adquirir algum benefício pessoal, tem principalmente finalidade política. A pirataria marítima, ainda segundo Venâncio (2012), era considerada um crime de jurisdição universal nos termos plasmados na Convenção de Genebra para o Alto Mar, de 1958. No entanto, a CNUDM veio a defini-la, em seu artigo 101, não como um crime, mas como um ato ilícito. Adicionalmente, só considera um ato de



pirataria aquele perpetrado em local não submetido à jurisdição de nenhum Estado, ou seja, o alto-mar. Tais dispositivos demandavam clarificação, pelo que a IMO definiu, por meio da Resolução A.1025 (26), de dezembro de 2009, que ataques realizados nas águas territoriais dos Estados são considerados assaltos a mão armada contra navios.

***Pooling and Sharing***: Conceito empregado, normalmente, a um conjunto de iniciativas, estratégias ou políticas, que, por meio da cooperação e da colaboração, visam maximizar capacidades, com dispêndio de mínimos recursos.



## Anexo B - A “economia do mar” da África atlântica

A importância do Atlântico Sul para a economia global<sup>33</sup> teve início nas “Grandes Navegações” que Portugal protagonizou a partir do séc. XV. Naquela época, outros extensos espaços marítimos já eram, há muitos anos, intensivamente utilizados, principalmente como vias de comércio e de comunicação, sendo o Mediterrâneo, o Mar da China e o Mar do Norte as áreas mais relevantes.

As terras e as riquezas descobertas por Portugal e Espanha nos continentes africano e americano levaram a que outras potências marítimas de então: a Inglaterra, a França e a Holanda, se lançassem com ímpeto em direção ao Atlântico, atacando os postos de trocas nas colônias, os agrupamentos humanos costeiros, os navios mercantes e o comércio marítimo<sup>34</sup>. A competição pela primazia nesse imenso espaço e suas terras vizinhas desde sempre só cresceu, acompanhando o ritmo com que se desenvolviam as economias das colônias existentes na região, o qual era ditado, em boa parte, pelo comércio marítimo realizado por navios de madeira e de propulsão à vela.

As duas Revoluções Industriais, como é sabido, imprimiram um novo dinamismo à economia global. As mudanças implementadas, sucessivamente, nos processos produtivos e de organização do trabalho aceleraram as trocas comerciais, em especial aquelas realizadas pela via marítima, em função da utilização crescente da energia do vapor na indústria naval e da evolução dos processos siderúrgicos e de fabricação de máquinas e de ferramentas, que permitiram a construção de navios maiores, mais rápidos e mais resistentes ao mar e às intempéries. O comércio marítimo também se beneficiou da construção, em terra, de linhas ferroviárias conectando os principais centros populacionais e regiões produtoras aos portos, o que possibilitou transportar mais rapidamente grandes cargas e volumes. Os seguidos avanços nos diversos domínios da engenharia lograram eliminar limitações geográficas diversas, pois possibilitaram a criação e o alargamento de canais e estreitos, bem como a realização de obras portuárias de vulto. As duas Revoluções Industriais vieram, também, a aumentar o fosso de desenvolvimento que, já naquela época, separava o norte “industrial” do sul colonial e agrícola, conformando inexoravelmente as relações de poder em uma dinâmica de direção horizontal, em detrimento dos meridianos, na medida que as economias mais avançadas se firmaram no hemisfério norte. Apesar do aumento nas trocas comerciais realizadas pelos diversos modais de então, a navegação no Atlântico Sul veio a se reduzir significativamente a partir de 1869, ano em que foi aberto o Canal de Suez, tirando a importância que a Rota do Cabo<sup>35</sup> tinha como via única de comunicação entre a Europa e o Índico.

As duas grandes guerras do século XX, em especial a 2ª Guerra Mundial, trouxeram relativa importância para o Atlântico Sul, pelo papel que a região do saliente nordestino brasileiro<sup>36</sup> teve como base de apoio para o suporte logístico das operações conduzidas na bacia atlântica e no Mediterrâneo ocidental, em favor do esforço de guerra das economias das potências aliadas envolvidas e das ações conduzidas no norte de África e no sul europeu. A participação brasileira no conflito deu novo impulso ao processo de industrialização do

<sup>33</sup> Economia global é aqui entendida como a riqueza que era gerada nas regiões mais organizadas da época: Europa, Ásia e parte do norte da África.

<sup>34</sup> Holanda atuava de forma distinta da Inglaterra e França, pois apoiava e se utilizava dos interesses privados para penetrar nos mercados nascentes.

<sup>35</sup> Rota do Cabo era rota norte-sul-norte que contornava o Cabo da Boa Esperança, no sul da África.

<sup>36</sup> O saliente nordestino é a região mais a leste do nordeste do Brasil, que se projeta sobre o Atlântico. Em Natal, no estado do Rio Grande do Norte, os EUA construíram uma base naval e uma base aérea, para apoio das operações aliadas conduzidas no teatro atlântico.



país<sup>37</sup>, enquanto a Europa retomava seu crescimento sob os auspícios do Plano Marshall<sup>38</sup>. Em África os movimentos nacionalistas e de independência se espalharam, dando início a um processo de edificação de diversos países, mas não de nações, com reflexos até os dias atuais.

As altas demandas americanas e europeias por petróleo e ferro, na era da bipolaridade<sup>39</sup> e a prioridade estratégica este-oeste, continuaram por relegar a América do Sul e a África a um papel de simples fornecedores. Nesse período há, também o fortalecimento do comércio marítimo, acompanhado de um processo de reposição e ampliação da frota de navios mercantes afundados nos dois conflitos mundiais. Durante a bipolaridade a América do Sul foi palco de muitas agitações políticas internas, golpes de Estado e revoluções, fruto das forças sociais e políticas antagônicas, decorrentes das influências ideológicas associadas à disputa hegemônica em que se viam envolvidos os países do chamado Terceiro Mundo<sup>40</sup>. Em África as influências das grandes potências alimentaram os atritos e as disputas existentes entre as tribos, etnias, religiões e grupos sociais de rivalidade histórica, que eram obrigados, devido ao processo de colonização vivenciado, a dividirem o mesmo território, gerando guerras e conflitos internos, bem como entre os Estados. A partir dos anos 70 tem início, de forma mais ampla, as pesquisas por petróleo em África pelas multinacionais do ramo, rivalizando com o mercado de exploração de pedras raras e com a agricultura de exportação. Na Venezuela o ouro negro também se revela cada vez mais abundante. Lentamente, com o avanço das tecnologias de pesquisa e prospecção, novos e maiores campos são descobertos, em regiões como a Líbia a Argélia, a Nigéria e Angola. O gás, o ferro, o alumínio e o cobre são extraídos e comercializados a partir dos dois continentes meridionais atlânticos. O petróleo descoberto tem excelente qualidade, principalmente em Nigéria, pelo seu baixo teor de enxofre. Na Amazônia Azul o petróleo do pré-sal é o prenúncio da autossustentação energética do Brasil uma economia de 200 milhões de pessoas. Todo o Atlântico Sul passa a ser cada vez mais relevante, pois suas riquezas naturais permitem suportar as demandas das economias mais desenvolvidas, bem como dos mercados emergentes do sudeste da Ásia e da Índia.

O recente e mais consistente fortalecimento da economia do mar do Atlântico Sul e dos países emergentes que lhe são lindeiros introduziu novas variáveis no tabuleiro estratégico mundial. O desenvolvimento mais acentuado das economias da China, Índia, Brasil, África do Sul e dos países do sudeste asiático, que tem sido observado nos últimos anos, tem vindo a alterar a direção e a intensidade do fluxo das riquezas em todo o globo, nomeadamente no hemisfério sul. Novamente a rota do cabo retoma sua antiga

---

<sup>37</sup> Em 1947 foi lançado pelo governo brasileiro o plano de gastos públicos SALTE (saúde, alimentação, transporte e educação). A partir de 1951, no âmbito dos trabalhos da Comissão Económica Conjunta Brasil-EUA, foram criados vários projetos para o desenvolvimento de infraestruturas no país. Em que pese que essas duas iniciativas não resultaram, de imediato, numa mudança radical na situação económica brasileira (como conseguiu o Plano Marshall para a Europa ocidental), podemos considerar que este período vem a dar novo dinamismo ao processo de desenvolvimento nacional, iniciado por Getúlio Vargas, com a criação, em pouco mais de uma década, de gigantescas empresas estatais brasileiras, como a Companhia Siderúrgica Nacional, a PETROBRAS e a Companhia Vale do Rio Doce, bem como o Banco Nacional de Desenvolvimento Económico.

<sup>38</sup> O Plano Marshall foi um plano económico e estratégico americano de reconstrução da Europa, no período que se seguiu à 2ª Guerra Mundial.

<sup>39</sup> A era da bipolaridade foi o período pós 2ª Guerra Mundial no qual as duas superpotências de então, os EUA e a hoje extinta URSS disputavam a hegemonia mundial.

<sup>40</sup> O Terceiro Mundo foi um termo cunhado, na época da bipolaridade, com o propósito de designar os países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento. Era representado, principalmente, pelo grupo de países que não estavam sob a égide dos EUA ou da URSS.



importância<sup>41</sup>, mas desta vez na ligação do oriente à costa ocidental de África. Na parte oeste da bacia atlântica, o novo canal (mais profundo e largo que o primeiro) do Panamá vem a ampliar o comércio marítimo entre os países sul-americanos, principalmente o Brasil, e o oriente, nomeadamente a China. Esse elo de ligação favorecerá, também, as economias da costa oeste norte americana, que poderão rivalizar com suas congêneres do leste. No mesmo ritmo acelerado se intensificam as trocas entre o Mercado Comum do Sul e África. O petróleo de excelente qualidade do GdG e de Angola flui para os EUA e para a UE, sem estar sujeito aos riscos do Oriente Médio, dando-lhe substancial vantagem estratégica, mesmo considerando os recentes avanços nas negociações com o Irão, que, ao contrário da prolongada crise na Síria, sinalizam com tempos melhores para a região, apesar da já permanente ameaça terrorista jihadista no levante e dos históricos conflitos entre palestinos e judeus.

De acordo com as perspectivas para 2035, projetadas pela *British Petroleum* (BP), no “*BP Energy Outlook 2035*” (BP, 2014), Índia e China serão os maiores importadores de energia, ultrapassando a UE como a conhecemos hoje<sup>42</sup>. Os EUA serão autossuficientes, nestes recursos, mas não exportarão energia pelos mares, tampouco a Rússia. A UE aumentará sua dependência em termos de importação de gás, e Índia e China de petróleo. Dentre os combustíveis fósseis, a demanda por petróleo é que terá um aumento menor em relação aos números atuais, enquanto o gás será o produto mais procurado. África continuará sendo exportadora de gás e petróleo até 2035, mas sua participação no mercado global diminuirá<sup>43</sup>, pois a maior parte da sua produção será direcionada para as demandas internas dos países africanos. Estas e as demais informações da referida perspectiva nos permitem vislumbrar que haverá um incremento sustentado e consistente no fluxo de gás e do petróleo africanos para Índia e China nos próximos anos.

Em visão semelhante, o Relatório “*Global Marine Trends 2030*” (LR, 2014), estima que a utilização dos oceanos, como principal via de comércio, quase que dobrará, enquanto a exploração de petróleo e de gás no mar aumentará cerca de 50% nas próximas duas décadas. O crescimento populacional mundial e as economias emergentes farão intensificar as trocas comerciais para volumes e cifras inimagináveis. China e Índia, principalmente, importarão ainda mais grãos, petróleo, gás e ferro para sustentar seu desenvolvimento, especialmente dos países africanos e sul-americanos. Para suportar esse aumento de demanda, o tamanho e o número de navios tanques, gaseiros, graneleiros e de carga geral<sup>44</sup> aumentarão significativamente. Em relação ao Atlântico Sul os números impressionam. Somente em termos de quantidade de plataformas de exploração de gás e petróleo, a projeção feita para a costa ocidental de África é saltar das atuais 51 unidades<sup>45</sup>, para cerca de 100.

Naturalmente, do aumento do número de plataformas no mar, decorrerá um aumento, ainda maior, da quantidade de navios de pesquisa e de apoio às operações *offshore*, como rebocadores, barcas de lixo, água e óleo, além de outros tipos de embarcações mais específicas para suporte logístico à operação dessas plataformas, como os “*Plataform Support Vessels*” (PSV). Essa dinâmica já vem sendo observada no Brasil, fomentada pelas recentes descobertas de petróleo no pré-sal, onde a carteira de construção de navios aumentou exponencialmente, fazendo surgir vários novos estaleiros, bem como proporcionando o fortalecimento dos estaleiros já existentes (SINAVAL, 2014).

<sup>41</sup> Até a abertura do Canal de Suez, em 1869, a rota do cabo era intensamente utilizada na ligação dos mercados europeus com a região do Índico e com o oriente.

<sup>42</sup> Nesse sentido não considera a adesão de novos parceiros ou a denúncia por um estado membro.

<sup>43</sup> Atualmente exporta 51% do que produz e passará a exportar 36%. Exportará 23 % do gás e 10% do petróleo consumido no mundo.

<sup>44</sup> Navios que transportam contentores.

<sup>45</sup> Este número refere-se a 2010.



O crescimento das economias do Atlântico Sul também fortalecerá a indústria do turismo, seja ele nacional, regional ou atlântico. Nesse raciocínio, é razoável assumir que também aumentará a quantidade de navios turísticos e de embarcações de recreio e pesca esportiva que circularão pela bacia sul atlântica. Um exemplo interessante refere-se à indústria de cruzeiros marítimos que no Brasil apresentou um crescimento de quase 40 % no período de 2005 a 2010, chegando a atingir a posição de sétimo maior mercado de cruzeiros marítimos mundial em 2013, segundo o *ranking* da “*Cruise Lines International Association*” (CLIA, 2013, p. 6), tendo como motivo a melhora do poder de compra da classe média brasileira e a maior projeção internacional do país.

O crescimento sustentado da economia do mar no Atlântico Sul, onde os avanços percebidos e esperados de alguns setores foram aqui resumidamente apresentados, certamente trará novos desafios à segurança da região, para além dos já existentes. Neste diapasão, a Segurança Marítima é um requisito fundamental para garantir o livre uso do mar, como principal via por onde trafegam as riquezas da globalização.

Os números da economia do mar pressionarão ainda mais o meio ambiente marítimo, podendo prejudicar vir a prejudicar alguns setores, como a atividade pesqueira artesanal e o turismo popular, caso não sejam adotadas e implementadas políticas adequadas. O GdG certamente será uma das áreas atingidas por essas forças, em função das significativas reservas de petróleo existentes, o que poderá vir a prejudicar a atividade pesqueira litorânea e costeira. Essas perspectivas terão certamente um impacto determinante no modo de vida das populações que subsistem da pesca em toda a região. Este enredo, apesar de ter origens distintas, poderá ter desfecho similar ao que levou à comunidade de pescadores da Somália a se envolver cada vez mais na atividade de pirataria, agravando ainda mais o quadro securitário da região, que, como sabemos, é complexo.



## Anexo C - Os Estados Falhados do Golfo da Guiné e a Securitização

No entorno do Atlântico Sul, segundo a Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD), existem atualmente mais de 10 “países menos desenvolvidos” (LDC-*Least Developed Countries*), uma classificação estabelecida tendo por base três critérios: PIB por habitante, vulnerabilidade econômica e indicadores de nutrição, saúde e participação escolar. Aos LDC são garantidas, pela ONU, condições especiais de acesso a financiamentos e participação no comércio e recebimento de assistência técnica da própria ONU, por meio de suas agências e organismos, como a FAO e o UNODC (UNCTAD, 2014). O mapa constante da figura nº 8, a seguir, ilustra esta abordagem e vem revelar a grave situação da África atlântica, incluindo seus Estados arquipelágicos.

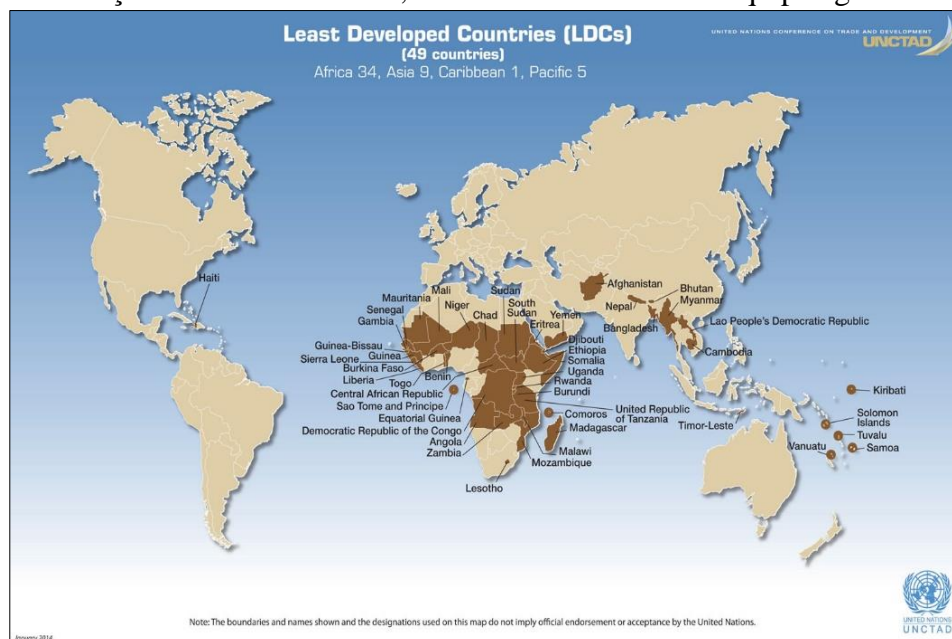


Figura nº 8: Mapa dos LDC.

Fonte: (UNCTAD, 2014).

Interessante notar que o UNCTAD identificou que a maior parte dos LDC é composta por países sem acesso direto ao mar (os LLDC-*Landlocked Developing Countries*) e por pequenos Estados insulares (os SIDS-*Small Island Developing States*), o que nos faz refletir sobre a importância do uso adequado do ambiente marítimo. Observando o mapa verificamos que Angola se enquadra como um LDC, bem como todos os demais PALOP, excetuando Cabo Verde.

A organização “Fund For Peace” (FFP) vai mais além ao classificar os Estados. O referido órgão utiliza 12 indicadores mais abrangentes que os empregados pela UNCTAD, entre dados econômicos, sociais e humanitários para, a partir daí, estabelecer uma “hierarquia ao inverso” entre os Estados. É importante verificar que a FFP tem um enfoque mais alargado e preocupado com o respeito aos direitos humanos, retratando, com mais fidelidade, a situação política, econômica e social das populações. Como o FFP considera a média nacional, alguns países com bolsões de pobreza ou regiões separatistas são “penalizados” pelos indicadores. À luz desse enquadramento podemos verificar que a maior parte dos Estados falhados concentra-se no hemisfério sul, sendo que África é o continente cuja situação é mais preocupante, como representado na figura nº 9.

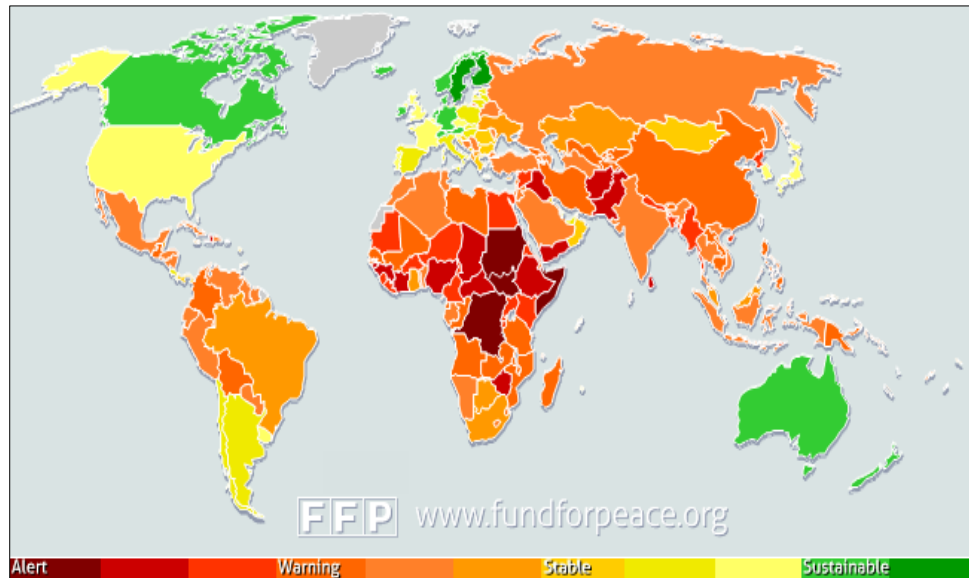


Figura nº 9: Mapa dos Estados Falhados 2013.

Fonte: (FFP, 2013).

Novamente os países da África atlântica destacam-se de forma negativa. Agora, Angola não foi incluída, mas sim a Nigéria, o país mais populoso de África e rico em hidrocarbonetos, que, como sabemos está sob efeito de fortes forças centrífugas, decorrentes do terrorismo jihadista da região norte e nordeste, bem como dos problemas sociais, sanitários, ambientais, securitários e políticos, já endêmicos, da região do Níger Delta. Não se pretende, aqui, comparar os indicadores ou os modelos<sup>46</sup> utilizados pelo FFP e pela ONU, ou mesmo questionar os resultados que foram obtidos segundo esses critérios. Também não pretendemos propor um outro método qualquer, apenas verificamos que em ambas análises a existência de uma grande quantidade de Estados em dificuldades é uma característica atual do entorno geopolítico do Atlântico Sul em especial na região do GdG.

É interessante notar que os mapas apresentados não consideram, no entanto, a Venezuela como um Estado Falhado, mas onde, até fevereiro deste ano, pereceram mais de 13 pessoas e outras 45 foram presas nas manifestações políticas que se espalharam pelo país (Cawthorne, 2014). Neste ponto há que se concordar com Smullen (2013), pois atualmente as crises não são facilmente identificadas e quando surgem, o fazem de forma simultânea e em grande quantidade, além de parecerem persistir por mais tempo.

Na era da Guerra Fria, os EUA e a, hoje extinta, União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) polarizavam disputas nos mais variados domínios e conformavam as ameaças, que eram predominantemente oriundas dos Estados. Com o fim dessa bipolaridade as ameaças tornaram-se difusas, enquanto as forças da globalização continuavam a agir e de forma cada vez mais acelerada, alterando as relações sociais, económicas e transacionais entre as pessoas, as organizações e os Estados. Essa maior conexão, interdependência e proximidade entre os diversos atores vem por atribuir maior importância no uso dos “*global commons*”<sup>47</sup>, os locais por onde a globalização e as riquezas transitam. Como consequência, passaram a ser percebidas como ameaças “tudo” e todos aqueles que podiam, de alguma forma, prejudicar a livre circulação e uso desses espaços. Com os atentados do “11 de setembro”, perpetrados contra os símbolos do poderio do Estado norte-americano, os grupos terroristas jihadistas e os Estados que os favoreciam entraram no rol de ameaças das maiores potências. Importa destacar que Osama Bin Laden, o mentor dos atentados, utilizou

<sup>46</sup> Entende-se como “modelo” uma fórmula de cálculo, uma espécie de algoritmo.

<sup>47</sup> O alto-mar, o espaço e o ciberespaço. Há autores que consideram a Antártica um outro *global common*.



amplamente os recursos de comunicação propiciados pela *internet*, para planejar e coordenar os movimentos das suas células terroristas suicidas. Além disso, empregou aviões civis no ataque, ou seja, a “ameaça” terrorista suicida agiu, durante muito tempo, com extrema liberdade em dois dos “global commons”, vindo a atacar, com êxito, a superpotência, seus símbolos e sua gente. Na esteira dos atentados, esse terrorismo jihadista vem a provocar uma sensação de insegurança geral, obrigando a uma abordagem ainda mais abrangente de segurança, pois, para além de ser uma ameaça aos “global commons”, e ao Estado, a atividade terrorista é também uma ameaça mais direta ao indivíduo, ao cidadão comum, que sente-se um alvo aleatório. Assim, os temas relacionados à segurança passaram a predominar na agenda internacional (Machado, 2007).

No estudo conduzido por Guerreiro (2009), a respeito dos conceitos desenvolvidos por Buzan, Waeber e Wilde, a segurança se desenvolve em três diferentes dimensões, interrelacionadas, mas sem uma clara separação: o nível inferior, “não político”, aqui entendido como individual; o nível político, no qual as políticas públicas determinam, por meio de leis, os objetivos e as regras a serem cumpridas pela sociedade; e as questões “securitizadas”, que demandam uma abordagem ampla, de alto nível e às vezes de emergência, ultrapassando as políticas públicas e os ritos dos processos normais. Para Waeber, quando o assunto de um âmbito ascende ao nível mais alto, há a “securitização” do tema. Nesse sentido, percebemos que o processo de “securitização” pode passar a ocorrer para fazer frente a um tipo de ameaça ou a vários tipos de ameaça, dependendo da eficácia da resposta que foi adotada pelo nível em que a ameaça primeiramente se manifestou. Quando a ameaça se manifesta em diversos níveis, a resposta, segundo o conceito em discussão, será provida pelo nível superior. Nas sociedades onde impera um senso de insegurança, todas as ameaças são, então, “securitizadas”, ou seja, alçadas ao mais alto nível e, por vezes, ao nível supranacional. No caso dos Estados Falhados isso é mais recorrente e tem efeitos graves, pois estes não conseguem impor e executar ações básicas de segurança, no nível político interno ou mais adequado. Assim, as ameaças são respondidas pelo indivíduo ou por grupos de indivíduos, ou ainda, por organismos externos ao Estado, como a ONU ou outro qualquer. Esse processo, não raro pode levar a uma “espiral de insegurança”, se todos assumirem o papel de provedor de segurança que é do Estado. A consequência mais imediata dessa espiral é a violência generalizada e o provável colapso do Estado, trazendo todo tipo de mazelas e desgraças às populações menos favorecidas. Seguindo a lógica da “securitização”, a falência de um Estado provavelmente conduzirá à intervenção de atores externos, que perceberão esse falhanço como uma ameaça aos seus interesses, ou pelo menos uma vulnerabilidade a eliminar ou mitigar. A falta de segurança, portanto, dificulta e impede o desenvolvimento, além de gerar instabilidade, pois, como assevera Allaga (2011), quando a segurança desaparece, prevalece a regra do mais forte e surgem os conflitos. O diagrama, a seguir, esquematiza este conceito.



Figura nº 10: Diagrama esquemático da “securitização”.



## Anexo D - O papel das Marinhas na garantia da Segurança Marítima

Segundo Reis (2013, p. 497): “*as ideias, os conceitos e os princípios de Mahan respaldaram, e ainda respaldam, as concepções estratégicas em todos os níveis, pois alinham pontos comuns identificados em uma perspectiva geopolítica e histórica, independentemente da evolução tecnológica. Essa, por sua vez, permite que novas formas de aplicação daqueles argumentos surjam no mundo contemporâneo*”.

Ao interpretar os ensinamentos de Mahan, Almeida (2010, p. 141) concluiu: “*As marinhas existiam, em síntese, para a proteção do comércio; na guerra elas teriam não só a tarefa de destruir o comércio inimigo, mas também neutralizar a esquadra adversária*”. No entendimento de Abry (2007), Mahan determinou que o objetivo da estratégia naval é o domínio do mar, que seria o controlo do tráfego marítimo e das vias marítimas, mas não veio a desenvolver nenhuma estratégia naval. Corbett, da mesma forma, não formulou uma estratégia naval, mas, por outro lado, alargou tal conceito ao dizer que esta é uma parte da estratégia de um Estado e tem, dessa forma, objetivos alinhados com os objetivos do Estado. Para Monteiro (2011), as teses de Mahan estão no âmbito da geoestratégia e, portanto, vão mais além que as de Corbett, que se limitou ao estudo da Estratégia Marítima. Na interpretação de Monteiro, Corbett definiu que “Estratégia Marítima” é a estratégia do Estado na aplicação do Poder Marítimo<sup>48</sup>, ou seja, é a estratégia do Estado para o mar, sendo esta mais alargada que a Estratégia Naval, que se restringe ao papel do Poder Naval<sup>49</sup> (as marinhas) e das forças terrestres (os exércitos) nos oceanos. Nothen (2013) vai na mesma linha que Monteiro, pois, no seu entendimento, Corbett introduziu a expressão Estratégia Marítima no léxico e esta refere-se à uma visão mais ampla de interação, muito típica do cenário contemporâneo, no qual os elementos de poder terrestre se relacionam com elementos de poder marítimo, estando ambos interligados e relacionados entre si.

Ao caracterizar a Estratégia Marítima, Quesada (1987) vem a afirmar: “*[...] é a ciência e a arte que se ocupa da escolha, preparação e emprego do Poder Marítimo (componente do poder Nacional), em tempo de paz perante antagonismos e em situação de crise ou de guerra, para a realização dos objetivos definidos pela política*”. No âmbito desse estudo ficaremos com essa definição, considerada adequada, pois colmata conceitos basilares desta temática e de forma coerente com o raciocínio desenvolvido por Mahan e Corbett, pensadores consagrados e clássicos desses temas. Adicionalmente é uma definição atual, uma vez que considera a primazia do poder político e introduz a relação *ends-means-ways*, bem como a ameaça como motivo. Aliás, vai muito mais além, ao introduzir que estratégia é ciência e arte, ou seja, é exata e inexata. É racional, mas é também criativa, inovadora, conceitos subjacentes aceites pela maioria dos estudiosos. Ao analisar o papel das Marinhas, como contribuinte da garantia da Segurança Marítima, Silva (2008) vem a afirmar, aplicando o conceito de Groove, que “*[...] as Marinhas têm mais utilidade em tempo de paz*”. Correlaciona o papel das forças navais, neste tema, com a manutenção do controlo do tráfego marítimo (um conceito de Mahan), por meio da presença naval nas águas jurisdicionais.

<sup>48</sup> De acordo com a Política Marítima Nacional (Decreto nº 1265, de 11 de outubro de 1994), o Brasil adota a seguinte definição de Poder Marítimo: “*[...] o componente do Poder Nacional de que a nação dispõe para atingir seus propósitos ligados ao mar, ou dele dependente. Esses meios são de natureza política, econômica, militar e social e incluem, entre vários outros, a consciência marítima do povo e da classe política, a Marinha Mercante e a Marinha de Guerra, a indústria de construção naval, os portos e a estrutura do comércio marítimo. O Poder Naval é o componente militar do Poder Marítimo*” (Brasil, 1994).

<sup>49</sup> Ibidem.



No entender de Guedes (2012), a imposição da lei no mar, necessária para a garantia da Segurança Marítima, é dificultada pelos seguintes aspetos:

- No mar é difícil detetar as atividades ilegais e colher evidências;
- A responsabilidade legal é dividida entre os Estados e entre bandeiras;
- No mar raramente está presente uma arquitetura institucional e multinacional de segurança.

Esses aspetos têm relação com o pensamento de Cagarrinho (2011), o qual considera que a capacidade militar não é capaz de resolver, agindo de forma isolada, os desafios atuais da Segurança Marítima global.

Monteiro, em uma visão mais alargada e moderna, mas preocupado com a imensidão do ambiente marítimo e com a miríade de atores presentes no mar e que interferem na Segurança Marítima, vem a referir que o papel das Marinhas, com a globalização, obriga à implementação de estratégias de cooperação, face à dimensão global do desafio de proteger o tráfego marítimo, pois nenhum país é capaz, por si só, de garantir a segurança dos mares. Essa assertiva, apesar de abrangente, certamente é adequada, basta ver as dificuldades das marinhas europeias e norte americanas em garantir, por si só e por tempo razoável, a Segurança Marítima nas costas da Somália, perante a ameaça da pirataria, ou mesmo da Guarda-Costeira norte-americana na repressão das investidas no mar, realizadas pelos cartéis do tráfico de drogas, em direção ao litoral da Flórida.