



ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



Diogo Filipe da Cunha Rodrigues

De Augusto Castilho ao Golfo da Guiné:

Missões militares em tempo de Paz

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,
na especialidade de Marinha



Alfeite

2022



Diogo Filipe da Cunha Rodrigues

*De Augusto Castilho ao Golfo da Guiné:
Missões militares em tempo de Paz*

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,
na especialidade de Marinha**

Orientação de: Professor Doutor Carlos Jorge Alves Lopes, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.
Coorientação: CMG Augusto António Alves Salgado.

Aluno Mestrando

ASPOF Cunha Rodrigues

Orientador

Doutor Carlos Alves Lopes

Coorientador

CMG Alves Salgado

**Alfeite
2022**

«A gratidão pertence à História, não à Política»

Prof. Dr. António Oliveira Salazar

Dedicatória

À minha mãe, porque todos os dias faz de mim uma pessoa melhor.

Agradecimentos

Ao meu orientador, Carlos Alves Lopes, pelas longas horas de reunião e conversas, pela paciência que teve para mim e confiança que depositou em mim e, acima de tudo, pelo conhecimento que transmitiu.

Ao meu co-orientador CMG Alves Salgado pela disponibilidade e acompanhamento neste processo.

À minha mãe por tudo o apoio que me deu nos momentos de frustração e por ter partilhado os momentos de alegria ao meu lado. Por toda a abnegação que dedicou a fazer de mim o que sou.

À minha namorada Margarida pelas horas que passou a ouvir-me, pela motivação quando a vontade faltava e por toda compreensão quando a atenção ficou por dar nos momentos em que me dediquei à tese.

Aos meus amigos que fizeram duma camarata uma segunda casa e que de quatro desconhecidos fizeram uma família, por todas as horas passadas, quilómetros viajados e jantares partilhados, na Escola Naval ou além-fronteiras.

À família que me recebeu no seu seio como um membro da família e que me apoiou e acompanhou.

A todos os que me ajudaram neste percurso da Escola Naval e que, à sua maneira, me conduziram ao sucesso.

Resumo

Nos finais do século XIX acontece a 2ª Revolta da Armada Brasileira, um conflito interno político-constitucional brasileiro, no seguimento da implantação da República a 15 de novembro de 1889. Uma força naval portuguesa comandada pelo Capitão-de-Fragata Augusto de Castilho integrou a força internacional que interveio no desenrolar dos conflitos com o objetivo de proteger os interesses nacionais de cada um dos países. A força naval portuguesa era composta por duas corvetas mistas, a corveta mista *Mindelo* e *Afonso de Albuquerque*. A intervenção internacional pautou-se por uma postura neutra e imparcial. Este tipo de conflito caracteriza-se por ser um conflito de baixa intensidade, restrito geograficamente com impacto a longo prazo, marcado pelo uso de táticas de bloqueio naval. O impacto do conflito no Rio de Janeiro fez-se sentir economicamente em várias potências europeias, que justificaram assim a sua presença. Atualmente, a pirataria é um dos maiores é um dos maiores entraves à segurança marítima no Golfo da Guiné, e á semelhança do que se verificou no fim do século XIX no Rio de Janeiro, os incidentes de pirataria são incidentes com pouca expressão geográfica, mas que têm repercussões a nível global, apresentando características semelhantes. Tomando outra perspectiva do espaço-tempo como referência é possível, é possível comparar os dois momentos e estabelecer relações de similitude.

Palavras-chave: conflito; pirataria; bloqueio naval; revolta; intervenção.

Abstract

At the end of the 19th century, the 2nd Revolt of the Brazilian Navy took place, an internal Brazilian political-constitutional conflict, following the implantation of the Republic on November 15th, 1889. A Portuguese naval force commanded by Commander Augusto de Castilho was part of the international force that intervened in the conflict with the aim of protecting the national interests of each country. The Portuguese naval force was composed of two mixed corvettes, the mixed corvette *Mindelo* and *Afonso de Albuquerque*. The international intervention was guided by a neutral and impartial posture. This type of conflict is characterized by being a low-intensity, geographically restricted conflict with long-term impact, marked using naval blockade tactics. The impact of the conflict in Rio de Janeiro was felt economically by several European powers, which thus justified their presence. Today, piracy is one of the greatest obstacles to maritime security in the Gulf of Guinea, and similarly to what happened at the end of the 19th century in Rio de Janeiro, incidents of piracy are incidents with little geographical expression, but which have repercussions at global level, presenting similar characteristics. Taking another perspective of space-time as a reference, it is possible to compare the two moments and establish similarities.

Keywords: conflict; piracy; naval blockade; revolt; intervention.

Índice

Dedicatória	III
Agradecimentos	V
Resumo	VII
Abstract	IX
Índice de Figuras	XIII
Índice de Gráficos e Tabelas.....	XV
Lista de Abreviaturas e Acrónimos	XVI
Introdução	1
Enquadramento Geral	3
Âmbito, Objetivos e Metodologia da Dissertação	5
Pertinência do Tema	7
Estrutura da Dissertação	8
Estado da Arte	9
Capítulo 1. Enquadramento Teórico	13
1.1 Sobre a teoria da compressão do espaço-tempo.....	13
1.2 As facilidades e constrangimentos tecnológicos.....	16
1.3 Importância geoestratégica e económica do Brasil.....	20
1.4 Importância geoestratégica e económica do Golfo da Guiné.....	21
Capítulo 2. Considerações sobre a Missão de Augusto de Castilho.....	25
2.1 A baía de Guanabara.....	26
2.2 O contexto do conflito: a Revolta da Armada.....	29
2.3 A ação da Força Internacional	31
2.4 O valor da Missão Portuguesa	38
Capítulo 3. Considerações sobre a Missão no Golfo da Guiné.....	43

3.1 O Golfo da Guiné.....	45
3.2 O contexto do conflito: pirataria e terrorismo islâmico	50
3.3 A ação da Força Internacional	57
3.4 O valor da Missão Portuguesa	82
Conclusões	97
Bibliografia.....	103

Índice de Figuras

Figura 1 - Rotas de gás natural em 2018.	23
Figura 2 - Aquartelamento do Batalhão Naval na ilha das Cobras.	28
Figura 3 - Peça de artilharia na Fortaleza de São João.	36
Figura 4 - Danos causados por um torpedo ao navio brasileiro Aquidabá.	37
Figura 5 - Corveta mista Mindelo comandada por Augusto de Castilho.	39
Figura 6 - Região do Golfo da Guiné.	48
Figura 7 - Número de incidentes de pirataria e assalto à mão armada no mar em 2019.	52
Figura 8 - Incidentes registados na África Ocidental em 2015.	55
Figura 9 - A arquitectura Yaoundé.	60
Figura 10 - Mapa da Arquitectura Yaoundé.	62
Figura 11 - NRP Setúbal participa no projeto da UE.	66
Figura 12 - Membros de uma equipa de abordagem brasileira participam num exercício a bordo do USS Hershel Williams durante a Operação GUINEX.	70
Figura 13 - Navio de patrulha espanhol salva guarnição de navio mercante.	74
Figura 14 - Dispositivo das forças francesas preposicionadas no Golfo da Guiné.	76
Figura 15 - ITS Luigi Rizzo e o NRP Setúbal no EUROMARSEC 21-2.	80
Figura 16 - NRP Zaire e HMDS Esbern Snare da Marinha Dinamarquesa.	94

Índice de Gráficos e Tabelas

Tabela 1 - Valores médios de precipitação e temperatura na região do Rio de Janeiro entre 1991 e 2020.	27
Tabela 2 - Navios da força internacional presentes na baía de Guanabara.....	33
Tabela 3 - Países do Golfo da Guiné	45
Tabela 4 - Climas na região do Golfo da Guiné.....	47
Tabela 5 - Incidentes relacionados com a pirataria registados entre 2009 e 2019	53
Tabela 6 - Missões de segurança marítima no Golfo da Guiné	58
Tabela 7 - Navios de marinhas estrangeiras presentes no Golfo da Guiné desde 2015..	72
Tabela 8 - Navios da Marinha Portuguesa presentes no Golfo da Guiné desde 2015.....	92

Lista de Abreviaturas e Acrónimos

- AFRICOM – United States African Command
- AML/CTF – Anti-Money Laundering & Counter-Terrorism Financing
- CDD – Cooperação no Domínio da Defesa
- CEEAC – Comunidade Económica dos Estados da África Central
- CEDEAO – Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
- CGG – Comissão do Golfo da Guiné
- CPLP – Comunidade de Países de Língua Portuguesa
- CRESMAC – Centro Regional de Segurança Marítima de África Central
- CREMAO – Centro Regional de Segurança Marítima de África Ocidental
- CSNU – Conselho de Segurança das Nações Unidas
- DGPDN – Direção-Geral de Política de Defesa Nacional
- EMA – Estado-Maior da Armada
- EUA – Estados Unidos da América
- G7++FOGG – Grupo do G7 dos Amigos do Golfo da Guiné
- GdG – Golfo da Guiné
- GoGIN – Gulf of Guinea Inter-Regional Network
- MMCC – Centro de Coordenação Marítima Multinacional
- MOC – Centro de Operações Marítimas
- NRP – Navio da República Portuguesa
- ONU – Organização das Nações Unidas
- PALOP – Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
- PMC – Presenças Marítimas Coordenadas
- SAR – Search and Rescue
- SLOC – Linha de Comunicação Marítima

UE – União Europeia

ZEE – Zona Económica Exclusiva

Introdução

As missões contemporâneas, inseridas em ações de interesse nacional enquadram em muitos casos a permanência em ambientes onde predomina a instabilidade política e a segurança marítima, mas também onde os Oficiais de Marinha enfrentam pressões e desafios sem precedentes, que lhes exigem uma capacidade de adoção e de decisão rápidas.

A análise da missão do Comandante Augusto de Castilho, ao Rio de Janeiro em 1893, como caso de estudo, permitiu conhecer uma situação bem documentada sobre o envolvimento português numa situação de conflito, onde para além da defesa dos portugueses residentes e emigrantes no Brasil se operou em conjunção com forças internacionais presentes simultaneamente na baía de Guanabara.

A presente dissertação que foi elaborada no âmbito do mestrado integrado em Ciências Militares Navais na Classe de Marinha, tem como principal objetivo fazer um estudo comparativo entre situações operacionais da força naval de Augusto de Castilho e o impacto da sua presença durante a 2ª Revolta da Armada brasileira que se iniciou já após a sua chegada, e as missões portuguesas que em conjunto com outras iniciativas internacionais marcam a presença no Golfo da Guiné (GdG), para combater o flagelo da pirataria no mar e assalto à mão armada contra navios e que ameaçam a liberdade de circulação marítima do comércio internacional e por conseguinte a estabilidade económica da União Europeia e do Mundo.

Será a questão da liberdade dos Mares, essencialmente a garantia de segurança das rotas comerciais e o acesso seguro aos portos, que une o caso de estudo à análise da intervenção contemporânea da Marinha Portuguesa nas águas do Golfo da Guiné.

A 2ª Revolta da Armada teve os seus antecedentes bem definidos nos acontecimentos que conduziram aos confrontos que tomaram lugar na baía de Guanabara. O início das tensões e instabilidade política remonta à data em que o Presidente Deodoro da Fonseca foi derrubado em 1891, por uma revolta liderada pelo Contra-Almirante Custódio de Melo e conhecida como 1ª Revolta da Armada, tendo assumido o seu lugar o Vice-Presidente Floriano de Peixoto.

Até 1893, sucederam-se uma série de reações contra Floriano Peixoto, que levaram entre outras situações à demissão de Custódio de Melo.

No dia 7 de setembro desse ano, Custódio de Melo deu início à 2ª Revolta da Armada com a ocupação a baía com navios da Armada Brasileira e navios mercantes que, entretanto, foram armados em cruzadores auxiliares. Como resposta, Floriano Peixoto em terra garantiu, ou tomou, as fortificações de defesa costeira ao longo da baía e na barra e assim conseguiu garantir posições de artilharia que controlavam a circulação de entrada e saída dos navios.

Esta situação de conflito, com características muito próprias e delimitadas geograficamente, são como matéria em análise muito interessantes pelo facto de se tratar de um bloqueio naval, onde se observa a intenção de restringir a livre circulação marítima e o acesso a portos, mas também o interesse internacional no controlo de danos às importações e exportações com base nos portos do Rio de Janeiro.

O conflito e bloqueio naval, comprometeram o comércio internacional de várias matérias-primas essenciais para indústrias em vários outros países. Foi neste sentido que a presença de forças navais estrangeiras e essencialmente a intervenção da força naval portuguesa e dos Estados Unidos da América se mostrou crucial no desenrolar do conflito, uma vez que todas as forças navais agiram como um fator de dissuasão no escalar da tensão, ou especialmente os EUA na livre circulação dos navios mercantes na baía, ou Portugal na ação humanitária.

Ao fazermos a transposição da questão de bloqueio comercial para a atualidade, encontrámos as missões portuguesas em zona de conflito, na região do Golfo da Guiné, desta vez na luta contra o fenómeno de pirataria contemporânea e ações de terrorismo islâmico que aí se verifica.

Em comum é observável um cenário de conflito de baixa intensidade, que inviabiliza um normal funcionamento do sector comercial, induz insegurança sobre pessoas e bens que sem a existência de um bloqueio naval formal, ou no mínimo explícito, apresentam implicações económicas para um largo número de nações estrangeiras.

Na região do Golfo da Guiné o efeito que o nível da pirataria marítima tem sobre o setor energético europeu, representa uma ameaça que configura o equivalente a um

conflito de baixa intensidade, mesmo com a sua característica intermitente, ou seja, uma forma de bloqueio comercial.

As ações que são perpetradas têm efeitos negativos, que causam o medo entre os vários intervenientes na cadeia de abastecimento energético e conseqüentemente levam ao aumento do custo dos fretes marítimos, seguros e conseqüentemente o custo das mercadorias.

O que é incontornável é a abundância de reservas de hidrocarbonetos nesta região do globo e a facilidade de acesso aos principais mercados, o que o risco o compense, pelo que o GdG é e continuará a ser uma das zonas em as empresas mais investem atualmente.

Com a tensão militar com a Rússia e fim do projeto NORD STREAM 2, coloca-se à Europa uma maior preocupação sobre as fontes de abastecimento energético, o que leva a que estudos sobre a segurança no Golfo da Guiné sejam da maior importância.

Retornando à temática do estudo “missões militares em tempos de paz”, o propósito da dissertação é fazer uma análise construtiva sobre o objetivo de perceber em que forma é que evoluiu este tipo de missões, através da comparação dos meios disponíveis e dos constrangimentos tecnológicos, mas também como a modernização dos meios disponíveis modificam o tipo de operações navais.

Enquadramento Geral

Augusto de Castilho foi oficial da Marinha Portuguesa durante o período de transição entre o século XIX e XX, tendo alcançado a posição de Ministro da Marinha em 1908, durante o 56º Governo da Monarquia Constitucional. Castilho tomou parte da guarnição de vários navios da Armada, entre os quais a corveta mista *Mindelo* da qual foi comandante. Foi enquanto comandante da mesma que em julho de 1893 recebeu instruções para se dirigir para o Rio de Janeiro em face da instabilidade política que se verificava e que veio a resultar na 2ª Revolta da Armada do Brasil, acontecimento este que decorreu entre 1893 e 1894 e se definiu como um conflito interno originado no seguimento da instabilidade constitucional da recém implantada República.

Além da presença de navios da Armada portuguesa, a presença internacional envolveu um conjunto de outras nações estrangeiras como os Estados Unidos da América,

a França, a Inglaterra, a Alemanha e a Itália, que tiveram uma influência determinante no resultado da revolta.

A intervenção portuguesa revelou-se importantíssima, devido ao impacto da sua ação no bloqueio naval às ações de ambas as partes em conflito, na defesa dos interesses dos súbditos nacionais no Rio de Janeiro e na contribuição para a continuidade da atividade comercial marítima, o que se aprofunda no presente estudo.

Foi a intervenção da força naval internacional que, no desenrolar da revolta na baía de Guanabara, conseguiu evitar uma escalada de violência sobre a cidade do Rio de Janeiro desviando as ações militares para outros locais da baía, o que influenciou determinantemente o desfecho da mesma.

Neste âmbito, um dos principais temas abordados nesta dissertação será o tema do bloqueio naval, direccionando o enfoque para a intervenção portuguesa para questões técnicas e logísticas que se colocaram na permanência dos navios portugueses e na sua articulação com as outras forças navais presentes.

Extrapolando esta intervenção portuguesa fora de águas nacionais, para um teatro de operações mais contemporâneo e fulcral no caso de estudo, a presença portuguesa no GdG¹ tem sido de extrema importância no combate à pirataria que se tem vindo a revelar um dos principais constrangimentos para os interesses económicos na região. Ao colaborar com os países diretamente lesados e uma vez que a situação tem vindo a tomar dimensões a nível global, interferindo com o fornecimento energético mundial, e particularmente nos interesses energéticos nacionais, a presença da Marinha tem mantido uma contribuição notória para a continuidade da atividade comercial marítima regional.

Na zona do GdG verifica-se uma intensa afluência de navios de grande porte com destinos aos portos e fundeadouros da região para carregarem, seja acostado ou por trasfega ao largo, matérias energéticas como o petróleo e o gás natural. Este volume de navios que se concentra na zona permitiu estabelecer um padrão do movimento

¹ Para efeito da presente dissertação definir-se-á a região do Golfo da Guiné, conforme a definição adotada pela União Europeia, como a zona do Oceano Atlântico contígua à costa ocidental africana compreendida entre a fronteira superior do Senegal e a fronteira mais a Sul de Angola, pelo que contempla um total de 17 estados costeiros continentais que são: Angola, Benim, Camarões, Congo, República Democrática do Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Costa do Marfim, Libéria, Nigéria, Senegal, Serra Leoa, Gâmbia e Togo; e por mais 2 estados arquipelágicos: Cabo Verde e São Tomé e Príncipe.

marítimo que levou ao surgimento da oportunidade para que a pirataria marítima se tivesse desenvolvido sobre alvos fundeados, acostados ou fixos (plataformas).

Apesar do esforço dos países da região para criar zonas seguras, para a permanência dos navios enquanto realizam as necessárias operações logísticas e comerciais, a proteção individual dos navios internacionais é da responsabilidade dos mesmos.

A Marinha Portuguesa atua *in situ*, operando em conjunto com as forças de segurança locais e de outras marinhas estrangeiras, complementam desta forma as ações contra a pirataria marítima e terrorismo, limitando situações de sequestro de pessoas e navios utilizadas como forma de obtenção de resgates para financiamento do terrorismo.

Assim, a Marinha portuguesa ajuda a garantir a circulação comercial e complementa o controlo sobre uma das fontes de financiamento do terrorismo internacional, o qual é adicionalmente controlado pelas medidas implementadas por agências financeiras internacionais através de medidas de Anti-Money Laundering & Counter-Terrorism Financing (AML/CTF). (Lopes, 2019, p. 5)

Âmbito, Objetivos e Metodologia da Dissertação

O âmbito da presente investigação insere-se na área de estudos do curso de Ciências Militares Navais, da classe de Marinha da Escola Naval, no contexto da elaboração da dissertação de mestrado que marca o fim do percurso académico, enquanto cadete desta digníssima instituição, a qual forneceu os conhecimentos e ferramentas necessárias e apropriadas para se abordar o tipo de temática proposta.

Para a elaboração desta investigação foram aplicados conceitos abordados nas unidades curriculares de História Naval e História do Poder Naval, que proporcionaram uma base sólida de conhecimento sobre conteúdos e matérias abordadas, e um estudo específico sobre o tema de bloqueios navais, na vertente que se centra esta dissertação.

Como objetivo de estudo foi definida a análise das capacidades e constrangimentos associados à esquadra portuguesa sob as ordens de Augusto de Castilho, composta pela *Mindelo* e pela *Afonso de Albuquerque*, que operou em conjunto com outras forças internacionais presentes no Brasil durante a 2ª Revolta da Armada brasileira, entre 11 de agosto de 1893 e 13 de março do ano seguinte, e a comparação

deste conflito com a ação das forças internacionais no combate à pirataria no Golfo de Guiné.

Nesta linha de investigação optou-se por efectuar um estudo comparativo entre questões logísticas e técnicas que se mostraram desafiantes no final do século XIX e a como essas mesmas questões se colocam em situações contemporâneas, século XXI, onde forças navais nacionais desempenham tarefas fora das águas nacionais para garantir interesses económicos nacionais e para combater a pirataria, o terrorismo e impedir um bloqueio, ou pelo menos a disrupção regular da livre circulação marítima.

As missões no mar do GdG, têm em vista a manutenção da continuidade comercial marítima e em especial o abastecimento energético, assim como a salvaguarda das plataformas petrolíferas internacionais e de outras infraestruturas locais.

Associada a esta questão, mas noutro plano é a presença de forças navais de outras nacionalidades em ambos os casos em análise e a interação e articulação de comando, dos navios portugueses com essas outras mesmas forças.

Assim, subjacente aos objectivos propostos encontra-se integrada a observação do bloqueio naval enquanto estratégia utilizada por uma força naval e não só, mas como instrumento de intervenção política e económica.

Para o desenvolvimento do trabalho proposto foram efetuadas pesquisas documentais e bibliográficas com o recurso a estudos relacionados com os objectivos propostos, sendo que a análise documental em arquivos e publicações em sites de organizações governamentais internacionais foi crucial. O trabalho de investigação fundamentou-se na informação reunida e seleccionada de acordo com a adequação ao tema e que permitiu estruturar a dissertação.

De acordo com o planeamento e após a recolha de informação, seguiu-se a fase de análise e interpretação dos dados recolhidos com o objetivo de criar uma linha de continuidade fundamentada sobre o tema proposto.

Pertinência do Tema

Tal como afirmou George Satayana em *The Life of Reason: The Phases of Human Progress*, “*Those who cannot remember the past are condemned to repeat it*”.

Segundo o autor, progredir é algo bastante mais complexo do que apenas a mudança, seja ela ao nível da doutrina, metodologia ou processos. O progresso assenta, em grande parte, na capacidade de analisar o passado de forma a extrair lições que possam ser aplicadas em situações similares que se deparem posteriormente.

Desta forma, ao fazermos uma análise do caso de estudo “Augusto de Castilho e a 2ª Revolta da Armada do Brasil”, este permitiu conhecer de que modo é que as atividades das forças navais presentes no confronto se desenrolaram e os aspectos que estão envolvidos na operação e articulação com navios de outras marinhas, os interesses económicos internacionais, ou ainda, no que concerne à defesa das populações em terra e do comércio marítimo nos portos. No fundo, conhecer essa complexidade durante uma situação de conflito e dentro de um espaço litoral confinado é o conhecimento que podemos extrair no caso do conflito na baía de Guanabara.

Assim, com este estudo de caso será então possível reter lições importantes e perceber de que forma o conhecimento histórico pode fornecer indícios para ponderar futuras tomadas de decisão em operações navais, tal como as que se configuram com similitudes dentro dos contornos problemáticos contemporânea de missões de segurança, por exemplo na região do GdG, ligadas à contenção do fenómeno do terrorismo e da pirataria marítima e que mais uma vez levantam questões relacionadas com interesses económicos internacionais ou articulação entre forças navais internacionais presentes na região.

Desta maneira, consideramos que o tema revela um interesse específico e atual, que se debruça sobre a necessidade de reflexão contínua acerca das preocupações com que se depara um comando naval em missões internacionais, em especial no quadro da defesa e segurança da liberdade do comércio marítimo, em cenários de baixo conflito como é o caso observado nas águas do GdG.

Estrutura da Dissertação

O primeiro capítulo, o Enquadramento Teórico providencia ao leitor um primeiro esclarecimento sobre os conceitos onde assenta a análise produzida. A Teoria Espaço-Tempo serve de base para o enquadramento da comparação entre a missão de Augusto de Castilho e as missões no GdG numa primeira aproximação aos constrangimentos que se verificam neste tipo de missões, terminando com uma reflexão sobre a importância económica de ambas as regiões.

O segundo capítulo apresenta considerações em vários âmbitos relativamente à missão de Augusto de Castilho na baía de Guanabara. Primeiramente no que toca às questões da força nacional, comando e controlo, comunicações e a relação com os navios de outras nacionalidades. Depois caracteriza a baía de Guanabara nos aspectos relevantes para o estudo e, de seguida, contextualiza a Revolta da Armada expondo alguns dos acontecimentos que a antecedem, como a Implantação da República.

Termina este capítulo debruçando-se sobre a missão internacional presente na baía de Guanabara e, mais concretamente, sobre a força portuguesa e o seu contributo para a resolução da revolta.

O capítulo seguinte, o terceiro, concentra-se sobre as missões desenvolvidas no GdG, contextualizando as missões e operações em curso, assim como a pirataria e o terrorismo que as motivam. Para uma melhor compreensão do leitor, é também neste capítulo que é feita uma descrição e demográfica do GdG, para de seguida se abordar a presença da força internacional nesta região e qual o seu papel e importância.

Em especial é focado o papel da nossa Marinha nas missões que desenvolve em tempo de paz. Explora o envolvimento e o impacto que a Marinha portuguesa tem na segurança, na liberdade de circulação marítima e no combate à pirataria e terrorismo, mas também um papel importantíssimo na defesa e segurança de mercados de abastecimento energético estratégicos para a economia nacional.

Estado da Arte

A historiografia naval contemporânea abriu nas últimas décadas novas temáticas e objetos de estudo, os quais vão atualmente muito para além do papel da tecnologia ao serviço da Marinha, mas para que se possa cumprir os objetivos estabelecidos na presente dissertação é necessário focar na questão tecnológica e o seu impacto no contexto geográfico dentro de cenários de conflito e nas assimetrias associados a cada uma das partes em estudo.

A partir da realidade vivida pelo comandante Augusto de Castilho na sua missão ao Brasil de 1893-95 e dos constrangimentos que foi alvo durante o período que esteve fundeado na baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, foi possível balizar o início da nossa investigação e assim procurar pontos de contacto com constrangimentos que a Marinha encontrou, e conseguiu ultrapassar, e como essas situações podem ou não se repetir em missões atuais, para o qual optámos tomar como exemplo as missões portuguesas contemporâneas no golfo da Guiné, ou seja mais uma vez a presença da Marinha junto a uma zona de insegurança marítima.

O renascimento dos choques culturais em torno da radicalização de visões civilizacionais no após Guerra Fria e o fim das estratégias de *proxy war* em que se enquadram alguns conflitos e parte dos movimentos de guerrilha, como se poderão considerar certas intervenções das superpotências em alguns conflitos regionais na década de 60 do século XX, surgem hoje como fator de instabilidade mundial a ação de movimentos terroristas de cariz islâmico fora de um controlo e interesse geoestratégico das superpotências.

Até ao presente, grande parte dos trabalhos publicados que se referem a questões navais contemporâneas debruçam-se essencialmente no papel operacional dos navios ou na capacidade de supremacia naval dentro de questões políticas internacionais, ligadas a questões geoestratégicas regionais ou entre pactos militares.

Para a presente investigação foi selecionado um conjunto de textos publicados e disponíveis em sites oficiais de instituições internacionalmente reconhecidas, como a União Europeia (UE), o Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA), o Fundo Monetário Internacional, a Universidade Nova de Lisboa, a Marinha Portuguesa e o Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal.

A partir de documentos consultados no Arquivo Histórico da Marinha, da Biblioteca Central de Marinha, foi possível delinear uma visão da ação do comandante Augusto de Castilho, durante a 2ª Revolta da Marinha Brasileira (1894-95) e da sua linha condutora na gestão dos interesses nacionais, extrapolando essa análise para uma perspectiva de desafios contemporâneos que abrangem atualmente ações navais portuguesas em zonas de conflito, interação com insurgentes, terroristas e forças governamentais, na defesa de princípios humanitários e interesses económicos nacionais.

Questões sobre a utilização de meios navais em zonas de conflito em tempo de paz, que aparentemente parece uma contradição, é na realidade a continuação da Guerra Fria sem uma aparente supervisão das superpotências, as quais desde o início do século XXI procuram se reorganizar, salvaguardar antigas zonas de influência e demarcar novas zonas de interesse geoestratégico, essencialmente em torno de uma ascendência económica positiva ou negativa através de embargos e bloqueios, genericamente através de uma pressão diplomática por sanções económicas.

Entre uma situação de observador ou de agente ativo, a presença naval nacional é levada a cumprir as suas missões em prol da liberdade e segurança nos mares em zonas longínquas e perante forças hostis com diversa capacidade militar. Neste sentido a compreensão da existência de diferentes perspetivas espaciotemporais sobre uma mesma zona de conflito e a sua associação à assimetria tecnológica dos meios em presença, levaram-nos ao presente estudo para conhecimento dos desafios que se colocam a um Oficial de Marinha.

Obras como a de João Freire (2018), *Augusto Castilho e a Revolta da Marinha Brasileira em 1893-94*, de Joaquim Nabuco (1896), *A Intervenção Estrangeira durante a Revolta de 1893*, ou mesmos os três volumes de Augusto de Castilho (1894), *Portugal e Brasil: Conflito Diplomático*, foram fundamentais para formular o caso de estudo e construir as premissas de envolvimento em análise, mas também Portela Guedes (2014) *A Pirataria Marítima Contemporânea: as últimas duas décadas, para conhecer experiências vividas em cenários contemporâneos de terrorismo no mar*.

Das consultas efetuadas verificámos a existência de uma extensa informação disponível sobre o campo em análise, em sites como *Aljazeera*, *United States Africa Command*, *The Maritime Executive*, *Royal Navy*, *Observador*, *RTP Online*, *República*

Portuguesa, entre outros, mas estas publicações caracterizam-se essencialmente por estatísticas descritivas e um pequeno número reportam a um âmbito operacional de forças navais presentes, em especial no que se detém sobre o Golfo da Guiné. No entanto, é de referir a perspetiva que se encontra na imprensa anglo-saxónica, em que artigos contextualizam a situação no Golfo da Guiné, inserindo-a também num contexto de guerra ao comércio e interrupção de abastecimento de matérias-primas e energéticas à Europa.

Capítulo 1. Enquadramento Teórico

1.1 Sobre a teoria da compressão do espaço-tempo

Subjacente às questões políticas e económicas que o caso de estudo reflete, jogava-se na época uma alteração factual dos limites geográficos terrestres em face das oportunidades tecnológicas que se apresentavam no final do século XIX.

No âmbito da geopolítica internacional esse desenvolvimento contribuiu para a destruição de uma visão conceptual de uma dimensão espaço-temporal fixa, para uma visão de um espaço geográfico que se comprimia progressivamente².

Essa nova capacidade de cobrir iguais distâncias em menor tempo e com um custo inferior, seja fisicamente no transporte de pessoas e mercadorias, ou por via de comunicações por transmissão por fio (telegrafo e telefone), transformou o tempo de cobertura dessas mesmas distâncias, de meses para semanas, de semanas para dias, e de dias para minutos, e com isto alterou-se profundamente a perceção dimensional das zonas de guerra e de rotas comerciais marítimas.

O período em que decorre o caso de estudo, coincide com a implantação da república nos Estados Unidos do Brasil, em 1889, e o período em que decorria Conferência Pan-Americana (1889-90), onde os Estados Unidos da América afirmavam um novo posicionamento geoestratégico, político e económico, com o objetivo de vir a substituir a posição comercial da Grã-Bretanha na América do Sul. As capacidades industriais americanas e a adoção de tecnologias disponíveis, viriam a influenciar questões primordiais sobre as necessidades de abastecimento das suas indústrias, mas também a colocar novas questões sobre a necessidade de um expansionismo económico de defesa dos seus interesses comerciais, o que inevitavelmente levou a um alinhamento de conceitos estratégicos sobre liberdade e controlo de mercados internacionais.

² A compressão espaço-temporal, também conhecida como compressão espaço-tempo, ou tempo-espaço, foi desenvolvida por David Harvey.

Se bem que a percepção de uma compressão de espaço-tempo não fosse sempre evidente a variação das distâncias geográficas e os conceitos de proximidade variaram significativamente. Como exemplo mais evidente terá sido a consequência da abertura do Canal do Suez (1869) e posteriormente a abertura do Canal do Panamá (1914).

Pode não parecer evidente a correlação entre a questão do bloqueio ao comércio entre as partes em confronto, que se verificou durante a 2ª Revolta da Armada Brasileira na baía de Guanabara, e a presença de uma força naval internacional no local.

Para além das consequências no plano do abastecimento internacional de matérias-primas, estava em causa um confronto a nível diplomático dentro das forças internacionais presentes. Por um lado, o surgimento de uma nova potência económica e militar regional (Estados Unidos da América) a entrada em declínio de uma velha potência mundial (Inglaterra), tornava evidente que um conflito geograficamente limitado podia ter consequências internacionais.

Mesmo que as consequências sejam aparentemente indiretas, verificava-se que esse local era um nó central de abastecimento de matérias-primas para indústrias de países terceiros.

As dificuldades colocadas na utilização do porto do Rio de Janeiro, fosse pelas autoridades governamentais, ou pelos revoltosos, não só teve implicações económicas imediatas sobre a economia brasileira, mas também sobre os países que dependiam dessas exportações. A impossibilidade, ou mesmo a morosidade dos serviços portuários tinha agora uma implicação muito maior no custo das mercadorias, uma vez que esse mesmo custo se tinha transformado de forma objetiva, entre uma reflexão sobre a distância/custo das importações na navegação à vela, para uma reflexão sobre o tempo/custo dessas mesmas importações na navegação a vapor, ou seja, uma desvalorização da distância sobre o tempo.

Tocamos então, na questão comparativa que o trabalho se propõe: à luz do conhecimento histórico da intervenção da força naval portuguesa na baía de Guanabara, sob o comando de Augusto de Castilho, projetar a análise para a intervenção da força naval portuguesa no GdG e mostrar a existência de situações comuns.

A limitação do espaço do GdG é conceptual na ótica da transformação espaço-temporal que equilibra a alteração das zonas de influência geográfica de forma determinante, em resultado do reflexo de constrangimentos tecnológicos no comércio marítimo e na economia mundial, onde a questão da continuidade de abastecimento de gás natural³ a Portugal, perante o conflito regional (terrorismo) permite prismas comparativos.

A forma como foram sendo assimiladas as novas tecnologias e a velocidade de transformação das frotas comerciais e militares, demonstrou a existência de uma assimetria natural entre as capacidades navais dos diversos países presentes na baía de Guanabara, durante a Revolta de 1893-94, que ao se juntar aos interesses económicos nacionais das forças navais presentes, produz um ponto de partida para a análise dos dados recolhidos na investigação para este trabalho e a extrapolação para a situação presente de terrorismo no GdG.

Será a necessidade da manutenção dos fluxos comerciais provenientes de portos longínquos, que transforma os objectivos em alto-mar e as necessidades da sua defesa marítima de Portugal, na sua relação com o Mar.

Atualmente, uma região como o GdG com uma área de cerca três mil milhões de quilómetros quadrados representada pelo conjunto da Zona Económica Exclusiva (ZEE) de cada um dos países que compõem o golfo pode dizer-se mais pequena do que a área da baía de Guanabara aquando da presença do Augusto de Castilho nesta região do Brasil.

Isto é certo quer na vertente do espaço físico propriamente dito, quer na vertente do espaço de operações enquanto meio onde se fazem manobras e operações de várias unidades navais em companhia. Isto acontece devido à evolução da tecnologia naval e marítima que se encontra nos sistemas de propulsão e governo que permitem aos navios velocidades mais elevadas e uma manobrabilidade melhorada e nos sistemas de

³ Jornal Público, edição on-line de 25 de fevereiro de 2011, artigo de Inês Sequeira. “...Da Argélia, o gás natural que chega ao país segue através de um gasoduto que passa por Marrocos e por Espanha, transportando quase 40 por cento do total das necessidades portuguesas em estado gasoso. Por seu turno, a Nigéria representa cerca de 60 por cento das importações nacionais deste combustível fóssil, que neste caso chega a Portugal por via marítima. [...] Portugal tem reservas estratégicas de gás natural que chega para 20 dias...”

comunicação e combate que possibilita a troca de informações à distância e o combate entre unidades navais de forma mais precisa. Da mesma forma que esta evolução encurtou o espaço de ação, também diminuiu a percepção do tempo.

1.2 As facilidades e constrangimentos tecnológicos

Augusto de Castilho recebeu em julho de 1893 ordem para se dirigir, a bordo da corveta *Mindelo*, para o Rio de Janeiro para prestar auxílio durante a revolta que ocorria. Iria juntar-se-lhe a corveta *Afonso de Albuquerque* que partiria de Lisboa a 31 de outubro do mesmo ano.

Estes navios que se deslocavam para o Brasil no final do século XIX tinham uma série de constrangimentos técnicos e logísticos que não se sentem atualmente em missões, em virtude do avanço tecnológico que se verificou ao nível das mais diversas áreas técnicas, como a propulsão dos navios, sistemas de energia, armamento e comunicações, entre outras do âmbito logístico como o abastecimento e conservação de géneros alimentícios, serviços de saúde, etc.

Os constrangimentos técnicos ao nível operacional podem levar a que se criem constrangimentos de ordem estratégica, que por razões variadas podem vir a comprometer o sucesso de uma missão.

Durante a estadia das duas corvetas na baía de Guanabara as linhas de comunicação que se mantinham entre os comandos dos navios, as delegações portuguesas e estrangeiras no Brasil, o Ministério da Marinha e Ultramar e o Conselho do Almirantado em Lisboa, que na época era o órgão que dirigia a Armada em Portugal, eram lentas. As rotinas de comunicação começavam normalmente por um transporte da mensagem através de pequenas embarcações, escaleres, que levavam um marinheiro do navio com a mensagem transcrita, para chegar aos oficiais dos outros navios da força internacional, ou era entregue ao embaixador ou aos membros de uma das delegações.

Só a partir do momento em que a mensagem tinha sido entregue em terra que as comunicações eram enviadas para os outros países por telegrafia, através do cabo submarino que ligava a América do Sul, através do Brasil, à Europa, e neste caso a Lisboa.

A velocidade das comunicações era lenta e deste modo levantavam-se alguns problemas associados à sincronia das mensagens que circulavam pelo cabo, não só devido

à demora na transmissão das mensagens para Lisboa, como a demora que existia na recepção de ordens do Almirantado para a força portuguesa que se encontrava em missão na baía de Guanabara.

Esta demora tinha implicações ao nível do comando e da tomada de decisão, em particular em situações em que devido à sua urgência, não permitiam que se aguardasse que o telegrama fosse enviado para Lisboa, ou que fosse rececionada uma resposta de volta. Por isso era necessário a existência de uma modalidade de comando assente na flexibilidade e na liberdade de ação por parte do comandante da força nacional que estava no Brasil.

Apesar da força ter partido com ordens e linhas de orientação definidas por Lisboa, essas linhas nunca podiam ser demasiado restritivas, dada a distância e tempo de comunicação que os navios se encontravam de Portugal, mas também por causa da volatilidade da situação que se vivia na baía de Guanabara. As forças em disputa agiam impulsivamente, muitas vezes em resultado de provocações do opositor, e as guarnições da *Mindelo* e da *Afonso de Albuquerque* viam-se na necessidade de agir de imediato, às vezes para a sua própria salvaguarda.

Atualmente a questão do tempo de comunicação, já praticamente não se levanta. Os navios da Marinha portuguesa que atuam na zona do GdG em ações de combate à pirataria contam com sistemas de comunicações modernos com capacidade para comunicação intra-navio, inclusivamente com navios estrangeiros que operam na zona, mesmo a longas distâncias, e contrariamente ao que se verificou quando Augusto de Castilho liderou a força naval portuguesa no Brasil, existe atualmente a possibilidade de trocar informação relevante e diretivas entre o Comando Naval, os navios e os seus respetivos comandos superiores com uma relativa facilidade através de sistemas de comunicações terrestres e por satélite.

Em face da evolução tecnológica sucede que atualmente existe uma ampla facilidade de comunicação. Assim, ao contrário do que se verificava na altura em que se desenrolaram as ações do caso de estudo, os comandantes perderam parte da liberdade de comando que tinham na época de Augusto de Castilho para tomar decisões autónomas e gerir a ação no plano estratégico. Enquanto durante a sua missão apenas tinha recebido do Almirantado ordens e linhas orientadoras que lhe permitiam uma adaptação à situação

conforme esta fosse decorrendo, atualmente acontece que as ordens para as missões são muito mais facilmente atualizadas e conseqüentemente restringem opções autónomas de comando.

O comandante do navio, além da missão e dos objetivos que lhe são atribuídos pelo Comando Naval, recebe também ao longo da missão instruções de como proceder de acordo com certos imprevistos que possam surgir, sejam fatores internos ou externos ao navio. Durante o próprio desdobrar das operações que são realizadas, o Comando Naval, no caso da Marinha Portuguesa ou, eventualmente da agência internacional em que os navios portugueses estiverem inseridos, controlam de forma mais rigorosa os movimentos que estes efetuam, não só através da informação que é passada pelos sistemas de comunicação, como também através dos sistemas de posicionamento que permitem um seguimento constante do navio.

O avanço tecnológico que se verificou desde o fim do século XIX verificou-se também nos sistemas de propulsão dos navios militares. Se até à data da 2ª Revolta da Armada brasileira, nas marinhas mercantes e de guerra os navios já vinham sendo substituídos por navios de propulsão mista, podemos dizer que salvo exceções de alguns veleiros de recreio ou de instrução de algumas marinhas de guerra que, os navios eram sua esmagadora maioria de propulsão mecânica.

Contudo, a propulsão à vela que se foi tornando obsoleta nas marinhas de guerra tinha algumas vantagens relativamente aos navios de propulsão mecânica, principalmente no que toca à autonomia e à manutenção.

No que toca à autonomia, no final do século XIX relativamente a vantagens, a balança tendia claramente para a propulsão à vela, dado que enquanto houvesse vento suficiente para fazer o navio andar a autonomia não era comprometida e este podia deslocar-se sem constrangimentos. No entanto, esta vantagem tem a si associada a principal desvantagem deste meio de propulsão que é precisamente a dependência do vento e a dificuldade de manobra e que mesmo estando presente, a velocidade do navio estava diretamente relacionada a intensidade do vento, o que torna evidente a superioridade dos navios a vapor sobre os navios à vela.

No entanto, não se pode desprezar as necessidades de quem vai a bordo como a alimentação, água doce, entre outros géneros. Na época em que os navios à vela

dominavam os mares a tecnologia ainda não permitia que se conservasse alimentos em frio como é possível atualmente, aumentando as necessidades de reabastecimento de géneros nestas missões. Desta forma, podemos dizer que a autonomia dos navios superava a “autonomia” das suas guarnições.

Por outro lado, os navios de propulsão mecânica não dependiam dos elementos meteorológicos para se deslocar como é o caso na propulsão à vela, sendo que a capacidade para se deslocar e a velocidade são determinadas pelas máquinas principais. No entanto, a dependência prende-se à necessidade de combustível para alimentar os sistemas de propulsão. Apesar dos navios terem capacidade de armazenar combustível, esta era limitada pelo tamanho dos próprios navios, depósitos e tanques.

Esta limitação leva à necessidade de paragens estratégicas para abastecimento de combustível, o que vai fazer com que as missões sejam reajustadas às necessidades logísticas para que se possam fazer escalas para abastecimento. Isto elevou os custos das missões de longo curso e muitas vezes o risco, dada a natureza ou o ambiente inseguro de alguns portos onde essas mesmas escalas eram feitas. Existia, e existe, sempre a possibilidade de recorrer a um reabastecedor de esquadra, no entanto, nem todas as marinhas tem acesso a esse tipo de meios, nem todas as empenham nas suas missões.

Além dos custos associados ao reabastecimento do combustível, os navios que funcionam a propulsão mecânica têm custos adicionais relacionados com a manutenção que superam os custos da manutenção das velas.

Os motores e as máquinas que tornam possível a deslocação dos grandes navios atualmente são compostos por uma infinidade de peças que necessitam de uma manutenção constante e cuidada sob o risco de comprometer a operacionalidade do navio. Além dos ciclos de manutenção e reparações que são razão de grande parte dos gastos financeiros com um navio, são precisos óleos, lubrificantes e outras peças de desgaste que acabam por ser adicionadas aos encargos. Nos navios de propulsão à vela os custos prendem-se substancialmente com a substituição do poleame, massame ou reparação e troca de velas danificadas.

Neste caso, devido à capacidade de reabastecimento das esquadras e dos respetivos navios, as necessidades de reabastecimento, seja de géneros ou de combustível, são mais facilmente satisfeitas do que a falta de manutenção, o que faz com este tipo de

plataformas sejam mais limitadas no tempo de operação, relativamente aos navios à vela, em termos de autonomia para navegar e durabilidade, uma vez que as guarnições hoje têm condições para navegar durante maiores períodos.

1.3 Importância geoestratégica e económica do Brasil

O interesse português pelo Brasil começou a ser expresso desde a era dos Descobrimentos, quando os navegadores portugueses chegaram ao Brasil e puderam ver as riquezas naturais e todo o potencial comercial que existia neste país. Com as várias expedições que foram sendo realizadas em direção a regiões mais interiores do país descobriram-se outros alvos de interesse, como alimentos tropicais, madeiras nobres e até ouro.

Os portugueses estabeleceram-se aqui como os primeiros colonos e principais impulsionadores do desenvolvimento do Brasil tornando-o uma alternativa a uma Europa saturada e desgastada. Contudo, este desenvolvimento atraiu as atenções de outras nações europeias para este mercado e esta sociedade em ascensão.

A força internacional presente na baía de Guanabara era composta por navios de várias nações que tinham interesses económicos e estratégicos a defender na região. Além dos dois navios portugueses, estavam presentes navios franceses, alemães, americanos, italianos e ingleses em representação dos seus respetivos governos, que procuravam salvaguardar os mais diversos interesses.

Países como a Itália, a Alemanha e Portugal possuíam grandes comunidades de emigrantes nacionais no Brasil resultantes de movimentos migratórios que ocorreram no século XIX e que foram responsáveis por parte do desenvolvimento industrial e tecnológico do Brasil, primeiramente como agricultores e criadores de gado, mas mais adiante depois de meados do século XIX através da criação e fundação de bancos, fábricas e com o surgimento de maquinaria pesada, caminhos-de-ferro e produção industrial de acordo com os padrões europeus.

Estes países representavam uma grande parte do tráfego comercial marítimo que tomava parte nos portos brasileiros, nomeadamente no Rio de Janeiro. Essa representatividade destes países nas trocas comerciais brasileiras era tanta que há data da

revolta dos marinheiros na baía de Guanabara, todos estes países tinham navios mercantes da sua bandeira nesse local.

Foi com o intuito de manter as rotas mercantes e proteger os navios e os seus cidadãos em terras brasileiras, que os decisores políticos destes países resolveram fazer-se representar por forças navais na baía de Guanabara.

No caso americano, além de querer proteger os interesses económicos, a nova potência emergente a nível mundial procurava afirmar-se perante as potências europeias, e numa época em que se desenvolviam doutrinas e teorias como a teoria do poder naval de Alfred Mahan, a revolta da armada brasileira foi o palco para testar se uma marinha forte seria, de facto, o necessário para implementarem as suas políticas externas. (Esposito, 2017, p. 4) Os Estados Unidos da América tinham como objetivo enfrentar as potências europeias que possuíam colónias em África e no Oriente, estabelecendo-se e reclamando a hegemonia na América Latina. As importações americanas representam uma porção significativa das exportações de matérias-primas do Brasil. Os americanos acreditam que é através desta via, a via económica, que se conseguirão expandir e tornar-se uma potência imperialista. (Esposito, 2017, p. 14)

1.4 Importância geoestratégica e económica do Golfo da Guiné

O GdG é constituído por um total de 19 estados costeiros que vão desde o Senegal até Angola, incluindo Cabo Verde e São Tomé e Príncipe. (União Europeia, 2021) Este conjunto de países soma uma área total de Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 3.7 milhões de quilómetros quadrados tornando esta uma das maiores ZEE do mundo. Esta região da costa ocidental africana tem um potencial enorme no que toca a recursos naturais, sejam eles a abundância de pescado, o minério ou a riqueza em hidrocarbonetos e gás.

Além das matérias-primas para o mercado energético mundial, a importância da região do GdG estende-se a outras matérias como o minério de ferro proveniente da Nigéria e do Gabão que fornece também manganês, os diamantes da Guiné e da Serra Leoa, e mesmo cacau que provém do Gana e da Costa do Marfim. (Conselho da União Europeia, 2014, p. 2)

A riqueza do Golfo atua como íman para a navegação mercante que se dirige a esta zona não só para o transporte do resultado de toda esta exploração dos recursos, como é o caso do crude que é extraído ao largo dos países do Golfo e depois exportado para o resto do mundo, como também para levar e trazer produtos para as nações isoladas no interior do continente africano que apenas acedem ao mar através dos sistemas de rios que vêm desaguar precisamente nas águas do Golfo.

É no âmbito da riqueza energética que o GdG tem despertado o interesse das maiores potências mundiais e empresas que detêm o controlo e a hegemonia sobre o negócio do abastecimento energético mundial. Estas empresas têm feito por aumentar a sua presença na região através de plataformas petrolíferas. Em 2004 existiam 46 plataformas deste tipo a extrair hidrocarbonetos nesta zona do globo. Em 2009 seriam 60 e em 2016 a contagem já tinha ultrapassado a barreira das 80 plataformas. (González, 2016, p. 88) Este aumento no número de infraestruturas dedicadas à extração de hidrocarbonetos é uma evidência do aumento do interesse nesta região, que traz ao Golfo e aos portos dos estados costeiros navios que somados aos outros, já responsáveis pelo transporte de produtos importados e exportados para estes estados e para os estados do interior do continente africano, vão contribuir para um elevado tráfego marítimo na zona avaliado em milhões de dólares afetos às maiores potências mundiais e muitas outras potências emergentes.

O relevo atual do petróleo enquanto matéria-prima do setor energético leva a que este tipo de situações, as corridas aos poços de hidrocarbonetos, ocorram e atinjam uma escala desta magnitude. Contudo, só dura enquanto o petróleo imperar como principal fonte de energia.

Com o aparecimento de novas formas de gerar energia de maneira económica e ambientalmente mais sustentável, vai cessando a hegemonia energética do petróleo para dar espaço a outras opções, e quando tal acontecer, quebra-se o ciclo de poder económico global que é detido pelos grandes produtores de petróleo como é o caso dos países do Médio Oriente, mas também diminuirá o valor económico do Golfo da Guiné.

Além da sua riqueza em hidrocarbonetos e outras matérias-primas, o GdG é particularmente atrativo face a outras regiões do globo derivado da sua proximidade aos grandes consumidores energéticos do mundo que são a América do Norte e a Europa Ocidental, o que torna os custos de transporte significativamente mais baixos (Cabrita, 2016, p. 25).

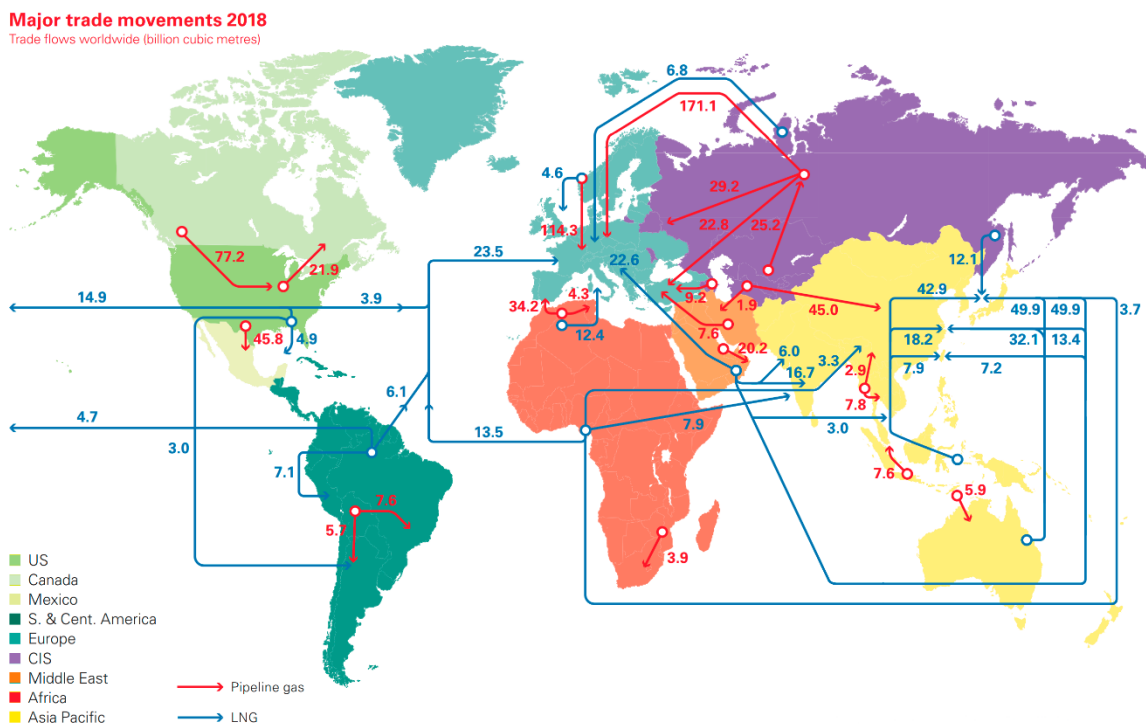


Figura 1 - Rotas de gás natural em 2018.

Nota: A relevância do GdG no que toca à produção de energia é evidente, garantindo 10% do petróleo e 4% do gás natural que chega à Europa (Pereira, 2021, pp. 65-91). Fonte: BP (2019)

Portugal, que não tem reservas próprios de hidrocarbonetos vê no GdG, nomeadamente nos países de língua oficial portuguesa da região que são fornecedores energéticos e com quem já tem relações diplomáticas e políticas preferenciais, maior facilidade no estabelecimento de relações comerciais no ramo energético. Contudo estas relações e proximidade comercial com os países de expressão portuguesa do GdG expõem Portugal às fragilidades da região e fazem com que sinta de forma mais direta e agressiva as consequências dos acontecimentos que têm lugar no Golfo.

Da mesma forma que Portugal vê na região do GdG, outros países também partilham desta visão, uma alternativa aos recursos energéticos provenientes da Rússia ou do Médio Oriente, dado que são regiões instáveis militarmente ou onde podem ter origem conflitos que comprometeriam o abastecimento energético europeu. Além do

abastecimento energético, a importância do GdG para a Europa está ao nível comercial, uma vez que é daqui que parte grande parte do comércio por via marítima para a região ocidental africana.

Capítulo 2. Considerações sobre a Missão de Augusto de Castilho

A missão de Augusto de Castilho insere-se na segunda Revolta da Armada do Brasil que aconteceu no seguimento da implantação da República no Brasil que teve lugar a 15 de novembro de 1889. Seguiu-se um período de descontentamento que culminou numa primeira revolta em 1893.

Apesar do movimento revolucionário só ter tido início na baía de Guanabara a 7 de setembro, a 14 de julho já chegavam os primeiros telegramas indiciando o início da mesma e a chegada de navios ingleses à baía de Guanabara a fim de proteger os seus compatriotas no Brasil, confirmavam o mesmo.

No dia seguinte Augusto de Castilho recebeu as instruções para a sua missão no Brasil. É de salientar a dificuldade em estabelecer linhas de comunicação levando, por isso, logo à partida as instruções para a missão que iria desempenhar. Esta dificuldade resultava numa maior autonomia e em mais liberdade de ação para o comandante do navio poder atuar de acordo os diversos cenários.

Quando são dadas instruções para a corveta *Mindelo* largar para o Rio de Janeiro, a sua guarnição já contava com mais de um ano fora do Lisboa, desde que integrara a Divisão Naval da África Ocidental e América do Sul em janeiro de 1892. Durante esse ano fez várias missões de rotina e esteve presente no conflito entre franceses e africanos, dentro do seu processo de colonização, o que foi contribuindo para a degradação do material e para o desgaste da guarnição, que não comunicava com quem tinha deixado em Lisboa desde que de lá tinham saído por causa da falta de capacidade de comunicações da época.

A força internacional presente na baía era composta por uma força naval portuguesa, comandada por Augusto de Castilho e por navios ingleses, americanos, alemães, franceses e italianos. Os comandantes dos vários navios reúnem-se pela primeira vez a 8 de setembro. Os comandantes das várias nacionalidades reúnem-se várias vezes ao longo da missão e trocam correspondência acerca do desenrolar dos acontecimentos. As forças dos vários países atuam em conjunto, apesar do comando da força ter indo alterando com a patente dos oficiais presentes, mas sempre tendo em vista os seus interesses nacionais e de acordo com as ordens passadas pelos seus governantes. O

principal objetivo de cada uma destas forças foi garantir a segurança dos cidadãos, ou súbditos, nacionais e assegurar que os seus interesses económicos não fossem lesados, mantendo a circulação marítima na baía de Guanabara controlada e negociada com as duas fações.

2.1 A baía de Guanabara

A baía de Guanabara localiza-se no Brasil, no estado do Rio de Janeiro, situado no sudeste brasileiro. A baía, e nomeadamente a sua entrada, é ladeada pela cidade do Rio de Janeiro a sudoeste e pela cidade de Niterói a sudeste.

Descoberta em 1502 pelos navegadores portugueses, atraiu o interesse dos colonos pela sua riqueza natural. Os portugueses viram na abundância de matérias e produtos exóticos um enorme potencial. O facto de proporcionar abrigo aos navios, permitindo simultaneamente o acesso ao mar, tornou a baía um lugar bastante atrativo para o comércio marítimo. Desde a descoberta deste local que os portugueses exploraram estes recursos, o que serviu como impulso para o desenvolvimento comercial e económico do Rio de Janeiro e, conseqüentemente, do Brasil. Outras nações se juntaram aos portugueses na criação de relações comerciais com ponto de paragem na baía de Guanabara, o que levou a que se estabelecessem nesta região comunidades, que acabaram por se integrar com os locais, chegando a posições de relevo na esfera política e comercial do Rio de Janeiro.

Com uma área de 380 quilómetros é a segunda maior baía do Brasil. O perímetro total da baía é cerca de 140 quilómetros. Tem uma largura máxima de 30 quilómetros na sua maior extensão. Relativamente à profundidade das suas águas, conta com uma profundidade média entre 3 e 4 metros e uma profundidade máxima de 17 metros na zona junto à entrada da barra.

A entrada da barra da baía de Guanabara é definida pela linha imaginária entre a ponta de Copacabana e a ponta de Itaipu. Apesar desta linha marcar a entrada da barra, não corresponde ao seu ponto mais estreito que se localiza entre a ponta da Fortaleza de São João no lado sudoeste, na cidade do Rio de Janeiro e a ponta da Fortaleza de Santa Cruz por sudeste, na cidade de Niterói e tem uma largura de 1600 metros.

Localizada aproximadamente no meio da entrada da barra existe uma pequena ilha rochosa denominada Ilha da Laje que deve o nome ao seu formato idêntico a uma laje de pedra. Além desta ilha, existem outras inúmeras ilhas, de entre as quais se destacam a ilha do Governador, a ilha das Cobras e a ilha de Villegaignon em virtude das várias estruturas fundamentais que albergam.

Por se situar ligeiramente acima do trópico de Capricórnio, a região do Rio de Janeiro e conseqüentemente a baía de Guanabara caracterizam-se por um clima predominantemente tropical, marcado por uma estação quente, de temperaturas altas que chegam aos 31°C, níveis de humidades elevados e precipitação abundante atingindo os 135 milímetros e uma estação fria de temperaturas mais baixas, com mínimos médios de 19°C e menos precipitação que baixa até aos 40 milímetros. A estação mais quente faz-se sentir entre novembro e abril, enquanto a estação fria se manifesta entre maio e outubro.

Tabela 1 - Valores médios de precipitação e temperatura na região do Rio de Janeiro entre 1991 e 2020.

Mês	Precipitação (Milímetros)	Precipitação (Dias/Mês)	Temperatura mínima (°C)	Temperatura máxima (°C)	Temperatura média (°C)
Janeiro	135	11	24	31	27,5
Fevereiro	130	7	24	31	27,5
Março	135	8	24	30	27
Abril	95	9	23	29	26
Maio	70	6	21	26	23,5
Junho	45	6	20	26	23
Julho	40	4	19	25	22
Agosto	45	5	19	26	22,5
Setembro	55	7	20	26	23
Outubro	85	9	21	27	24
Novembro	100	10	22	28	25
Dezembro	135	11	23	30	26,5
Anual	1070	93	21,7	27,9	24,8

Com uma variação abrupta nos valores de precipitação entre ambas as estações os valores das profundidades variam ao longo do ano, permitindo que durante a estação com mais precipitação a baía possa ser acedida por navios de maior calado. Durante o período em que decorreu a ação de Augusto de Castilho, este facto era importante porque permitia que navios maiores, com mais armamento ou blindagem navegassem no interior da baía.

Durante a 2ª Revolta da Armada, algumas edificações e estruturas da baía de Guanabara foram cruciais para o desenrolar da ação. Entre os mais importantes está o aquartelamento do Corpo de Marinheiros na ilha de Villegaignon, que se manteve neutral durante a maior parte da duração da revolta. Dentro da baía encontrava-se também a Escola Naval, instalada na ilha das Enxadas, onde se encontraram os aspirantes brasileiros. Na já referida ilha das Cobras estava localizado o Hospital de Marinha e outras infraestruturas da Armada brasileira.



Figura 2 - Aquartelamento do Batalhão Naval na ilha das Cobras.

Fonte: Acervo – Fundação Biblioteca Nacional. Adaptado de [A Revolta da Armada | Brasileira Fotográfica \(bn.gov.br\)](#) (Consultado em 03 de março de 2022.)

2.2 O contexto do conflito: a Revolta da Armada

Ao regime republicano brasileiro faltava apoio político interno e para além da instabilidade provocada pela existência de facções republicanas irreconciliáveis, o regime era estranho para as monarquias europeias.

Por outro lado, os republicanos brasileiros exibiam uma desconfiança particular sobre os interesses políticos e económicos de Portugal, já que D. Pedro II (Brasil) era ligado à Casa de Bragança pelo pai, irmão e sobrinhos que governavam em Portugal, mas também porque os sectores financeiro e económico estavam muito ligados às remessas financeiras e comércio com o Brasil ao longo do século XIX, não só dos emigrantes, mas também dos residentes portugueses e de brasileiros para Portugal.

Apesar de Portugal ter perdido o controlo político do Reino do Brasil em 1822, mantinha um laço económico e comercial muito forte com o Brasil Imperial, ao ponto de se tornar uma dependência⁴.

Essa dependência económica, sobretudo financeira, entre Portugal e Brasil em 1893 remontava aos inícios de 1875, quando a situação de falências de bancos brasileiros e de perturbações políticas no Brasil implicaram consequências imediatas em Portugal, tanto sobre a flutuação cambial, na continuidade das remessas de moeda vindas do Brasil, tal como já tinha acontecido durante a guerra Brasil-Paraguai (1864-1870), ou com a implantação da República no Brasil (1889) e com a crise financeira de 1889-1892 denominada como encilhamento⁵.

Um potencial conflito entre a Argentina e o Brasil poderia colocar em causa, mais uma vez a situação financeira portuguesa e nesse sentido temia as consequências de um eventual conflito, mas a profunda crise económica da Argentina em consequência da política especulativa iniciada em 1886, com base em financiamentos internacionais no mercado de matérias-primas, levou a Argentina a um colapso económico em 1890, o que

⁴ Oliveira Martins (1845-1894) é reconhecido como historiador, economista, antropólogo, crítico social e político. Defendeu a tese que Portugal se tornou uma colónia virtual do Brasil, como se pode inferir dos seus textos publicados (11) na Revista Ocidental entre fevereiro e julho de 1875.

⁵ A crise de crédito resultante da política económica de Rui Barbosa, Ministro da Fazenda do Governo Provisório da República Brasileira (1890-1891), denominada de encilhamento, caracterizou-se por uma política de crédito livre aos investimentos agroindustriais pelo aumento da emissão de papel-moeda sem reservas de ouro compatíveis com as emissões.

afastou de vez qualquer capacidade para financiar um conflito contra qualquer país fronteiriço.

Assim, as ameaças aos interesses económicos de Portugal no Brasil não vieram de uma nova situação de guerra com um dos seus vizinhos, mas da própria política económica interna dirigida pelo Ministro da Fazenda Rui Barbosa que levou ao colapso económico do Brasil em 1891, e que se poderá dizer que em muito contribuiu para o clima político que fomentou a Guerra Civil no Sul do Brasil e as duas Revoltas da Armada, com a desastrosa gestão das finanças públicas, conhecida como encilhamento (Carvalho, 2004, p. 174), a qual provocou uma grave crise económica com um aumento indiscriminado da emissão de papel-moeda, sem suporte em reservas de ouro e só com base em títulos de dívida pública. A situação tornou-se ainda mais grave com a autorização de emissão de papel-moeda (Schulz, 1996, pp. 44-45) por Bancos regionais, sem o controlo financeiro da República Brasileira.

Na prática, a política de desvalorização da moeda como política económica para garantir um maior acesso da burguesia agroindustrial aos mercados externos, permitiu durante um curto espaço de tempo satisfazer o investimento privado em indústria, agricultura e no fomento do comércio externo.

Mas a utilização sistemática de linhas de crédito para investimento suportado em bolsa de valores, reforçou a existência de demasiado moeda-papel sem alicerce das necessárias reservas de ouro, o que encadeou a economia brasileira num fenómeno de inflação e de desvalorização monetária e cambial galopante, com consequências inevitáveis, com o encerramento de empresas, fuga ao fisco, utilização dos empréstimos para fins pessoais e especulação bolsista danosa.

A desregulação bancária e bolsista brasileira levou a jovem república brasileira em direção a um colapso financeira com repercussões internacionais, que colocaram em causa diretamente as economias de outras nações para além da portuguesa.

Influenciou um novo choque financeiro na Argentina, ao provocar a desvalorização dos seus títulos de dívida pública e a queda do *Banco Constructor de la Plata* e que levou à *Revolução do Parque* (1890), mas também na Inglaterra ao quase provocar a falência do Banco inglês *Baring Brothers*, devido aos investimentos de risco deste na Argentina, crise o que ficou conhecida na Inglaterra como o *Pânico de 1890*.

Internamente, a crise bolsista foi criada em torno dos títulos da *Companhia Geral das Estradas de Ferro*, cuja grande procura levou à especulação e posteriormente à liquidação forçada, o que gerou a quebra de confiança e o pânico no mercado de títulos.

A profunda crise económica e a oposição ao Governo do Presidente Deodoro da Fonseca, viria a obrigá-lo a renunciar ao cargo a 23 de novembro desse ano em consequência da 1ª Revolta da Armada (1891).

A situação política brasileira não acalmou com Floriano Peixoto, que passou de Vice-Presidente a Presidenta da República e a luta pelo poder levou o desencadear uma nova crise e a 2ª Revolta da Armada (1893-1894).

É neste contexto que Portugal envia uma força naval sob o comando de Augusto de Castilho, com a missão de defender os interesses nacionais no Rio de Janeiro.

Durante a revolta os portugueses vir-se-iam a deparar com um cenário de conflito armado de baixa intensidade no perímetro de uma guerra civil entre as duas partes em confronto, que em muito causaram consequências ao nível do pânico e destabilização económica, algo que se voltará a encontrar com as ações de motivação terrorista e intuito similar.

Se por um lado existiram consequências económicas essa não era a motivação dos revoltosos que se defrontam na baía de Guanabara. Estes procuravam reconhecimento junto da comunidade internacional para legitimar sua causa.

2.3 A ação da Força Internacional

A 2ª Revolta da Armada contou com o envolvimento de marinhas estrangeiras, ainda que num papel de mediadores do conflito. Marcaram presença na baía de Guanabara navios das marinhas francesa, inglesa, americana, alemã e também portuguesa. O comandante mais graduado dos navios presentes era o Contra-Almirante francês Abel de Libran, que marcou uma primeira fase de comando da força internacional.

O comandante Augusto de Castilho também desempenhou funções de comando, mas de uma força constituída para um eventual desembarque, a Brigada Internacional.

A presença da força norte americana no conflito brasileiro em estudo fundamenta-se em propósitos variados, que visavam desde acordos económicos entre os dois países

até interesses estratégicos que os Estados Unidos tinham na América Latina, todos estes ameaçados pela revolta da Armada e por uma possível queda da recém estabelecida República. O pedido do governo brasileiro aos americanos por auxílio no combate aos revoltosos foi feito com o intuito de proteger esses interesses.

O século XIX foi um período de grande desenvolvimento industrial no mundo inteiro, e os Estados Unidos da América não passaram ao lado deste desenvolvimento, nomeadamente na indústria automóvel. O Brasil tornava-se então fornecedor de produtos como a borracha natural para o fabrico de pneus. No final do século os EUA foram atingidos por ciclos de depressão financeira que levou a que fosse redigido um tratado comercial, a *Tarifa McKinley*, em que um dos seus pontos estabelecia um acordo comercial com o Brasil que iria isentar de taxas aduaneiras um certo conjunto de produtos comercializados entre os dois países. Além dos interesses comerciais que os Estados Unidos da América partilhavam com o Brasil, existiam ainda interesses estratégicos por parte dos norte-americanos.

Tabela 2 - Navios da força internacional presentes na baía de Guanabara

Navios	Nacionalidade
Corveta-mista <i>Arcona</i> (1886)	Alemanha
Corveta-mista <i>Maria</i> (1882)	Alemanha
Corveta-mista <i>Alexandrine</i> (1886)	Alemanha
Cruzador USS <i>Detroit</i> (1893)	Estados Unidos da América
Cruzador-blindado USS <i>NewYork</i> (1893)	Estados Unidos da América
Cruzador-protegido USS <i>Charleston</i> (1888)	Estados Unidos da América
Cruzador-protegido USS <i>Newark</i> (1890)	Estados Unidos da América
Cruzador-protegido USS <i>San Francisco</i> (1887)	Estados Unidos da América
Cruzador não-protegido <i>Aréthuse</i> (1882)	França
Canhoneira <i>Racer</i> (1884)	Grã-Bretanha
Canhoneira <i>Beagle</i> (1889)	Grã-Bretanha
Cruzador-protegido <i>Sirius</i> (1890)	Grã-Bretanha
Cruzador-protegido Giovanni <i>Bausan</i> (1883)	Itália
Cruzador-protegido <i>Dogali</i> (1885)	Itália
Corveta-mista <i>Mindelo</i> (1875)	Portugal
Corveta-mista <i>Afonso de Albuquerque</i> (1884)	Portugal

Este século foi para os Estados Unidos da América uma fase de afirmação enquanto nação e potência mundial. Nesta fase, o seu objetivo era aumentar o volume de trocas comerciais com outros países, sobrepor-se à influência dos grandes impérios europeus como a França, a Alemanha e a Espanha e consequentemente impor a sua hegemonia na América Latina. Em 1889 surge a teoria do poder naval de Mahan e esta revolta dos EUA torna-se a oportunidade de testar esta teoria e de se afirmar como potência impondo as suas políticas externas através da presença do dispositivo naval.

Para uns, esta intervenção foi vista como um ato altruísta e livre de interesses que visava proteger os inocentes e comerciantes dos atos violentos dos revoltosos, contudo, para outros, o objetivo da força naval americana foi proteger as suas rotas comerciais com o Brasil e os seus investimentos no país.

A Alemanha não se fazia representar no Brasil apenas através dos seus navios na baía. Desde 1820 que o povo alemão mantinha um fluxo migratório para o sul do Brasil com o objetivo de se estabelecerem nessa região como colonos. Numa fase inicial, ter-se-ão instalado sobretudo no interior como agricultores e criadores de gado, mas num momento posterior, começaram a emigrar para o Brasil banqueiros, engenheiros, oficiais das forças armadas alemãs, entre outros.

Esta vaga de emigrantes alemães já possuía algum conhecimento e dinheiro pelo que se começaram a integrar nas altas esferas brasileiras e das suas comunidades, muitas vezes já através da sua descendência, brasileiros de origens alemãs. As relações tornaram-se comerciais com o Brasil a fornecer matérias-primas como o açúcar e o algodão e a Alemanha a enviar produtos industriais para o Brasil. Estas trocas deram oportunidade para que pequenas empresas de café e borracha alemãs surgissem no Brasil, culminando na fundação de bancos alemães e no aparecimento da grande indústria de maquinaria pesada, caminhos-de-ferro, etc, ...

Esta grande comunidade alemã na zona do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, o volume de comércio e de indústria e as grandes linhas comerciais de navios de bandeira alemã que circulavam entre a Europa e o Brasil, fizeram com que os políticos alemães considerassem necessário enviar uma força naval para salvaguardar os seus emigrantes e os interesses económicos.

Através da sua presença, pretendia também salvaguardar aquela que seria a sua pouca influência nos territórios da América Latina comparativamente a outras grandes potências europeias como era o caso da Espanha.

A presença naval italiana estava ligada à defesa dos interesses da comunidade emigrante italiana, que se fazia representar em grande número na sociedade e na alta esfera da metrópole brasileira, e do seu valor para a economia italiana e a presença francesa muito mais relacionada com interesses comerciais, como por exemplo a exportação de vinho francês para o Brasil, em parte grande concorrente das exportações

portuguesas. O Brasil, pela sua localização, servia como porta de entrada para os produtos franceses para os territórios da América do Sul que iam além dos seus territórios ultramarinos.

Os navios estrangeiros tiveram um papel fundamental no desenrolar da revolta e para o desfecho da mesma. Quando a revolta teve início, as forças governamentais que se instalaram nas várias estruturas e nos terrenos que cercam a baía e a sua entrada adotaram uma estratégia de bloqueio naval para que os revoltosos que ocupavam a baía nos seus navios não pudessem ser reabastecidos.

Este bloqueio impedia a entrada e saída de navios mercantes da baía que transportavam as matérias-primas e produtos essenciais para os mercados estrangeiros. Foi neste âmbito que a presença das marinhas estrangeiras se manifestou de extrema importância.

A força internacional que, mantendo uma política de neutralidade, garantiram, através de reuniões com a presença de ambas as partes envolvidas na revolta, embaixadores e os comandantes estrangeiros, que a circulação mercante que passava a entrada da baía se mantinha com normalidade.

A neutralidade dos estrangeiros presentes na baía tinha como objetivo o bem-estar político, dado que o apoio de alguma das partes poderia ter desencadeado uma reação bélica de uma das partes. Desta forma, mantiveram a postura neutral e atuaram apenas em prol da salvaguarda do bem-estar dos seus concidadãos, dos habitantes da cidade e do comércio marítimo.

Surgiram vários acordos nos quais as forças em oposição se comprometiam a não se atacarem. Um dos acordos com mais notoriedade ficou conhecido como o “Acordo de 5 de outubro” que tinha a cidade do Rio de Janeiro como *cidade aberta*, estabelecendo uma série de normas para ambas as partes envolvidas: os revoltosos e as tropas governamentais. Este acordo firmou a proibição de conflitos entre as baterias de artilharia em terra de Floriano de Peixoto e os navios guarnecidos pelos revoltosos leais a Custódio de Melo.



Figura 3 - Peça de artilharia na Fortaleza de São João.

Esta peça destinava-se a proteger a entrada da barra da baía de Guanabara.

Fonte: Acervo – Fundação Biblioteca Nacional. Adaptado de [A Revolta da Armada | Brasiliana Fotográfica \(bn.gov.br\)](#) (Consultado em 04 de março de 2022.)

Várias vezes os navios revoltosos cruzaram a barra para se juntar à revolta no Sul, evidenciando a ação apaziguadora das forças internacionais.

Durante um primeiro momento da revolta, o comando esteve entregue ao Contra-Almirante francês com algumas responsabilidades e funções a serem entregues a Augusto de Castilho. Durante esta fase a presença naval era composta majoritariamente por navios das marinhas europeias e manteve uma postura neutral e pacifista.

Durante este período, Floriano Peixoto aproveitou para reforçar as suas defesas e organizar as suas tropas, o que se vai revelar decisivo no desfecho da revolta. Entretanto, Saldanha da Gama renuncia a sua posição neutral e assume uma posição favorável aos revoltosos, que continuavam sem o reconhecimento pretendido como beligerantes.

À medida que a revolta progredia, a maioria das marinhas presentes diminui a sua presença, excetuando a força de Augusto de Castilho e a força americana que é reforçada com mais navios, dando início a um novo período da ação em que o responsável pela força americana comandava simultaneamente a força internacional.

Já durante o ano de 1984, os navios americanos envolveram-se em pequenos conflitos com navios revoltosos. Na fase final da revolta, as forças revoltosas sob o comando de Saldanha da Gama tentam um último ataque, desembarcando em Niterói para ser vencidos pelos militares governamentais.



*Figura 4 - Danos causados por um torpedo ao navio brasileiro Aquidabá.
Fonte: Acervo – Fundação Biblioteca Nacional. Adaptado de [A Revolta da Armada / Brasiliana Fotográfica \(bn.gov.br\)](#) (Consultado em 04 de março de 2022.)*

Depois de derrotados, os militares revoltosos pediram asilo a bordo dos navios estrangeiros, mas após a recusa dos comandantes americanos e ingleses, Augusto de Castilho foi o único comandante que aceitou receber os refugiados a bordo dos navios da sua força.

2.4 O valor da Missão Portuguesa

Devido ao passado colonialista, a presença da força naval portuguesa enquadrava uma situação politicamente mais difícil que outras Marinhas aos olhos do governo brasileiro, já que existiam questões diplomáticas em aberto desde a deposição do Imperador D. Pedro II, ou pequenos incidentes como a questão de o Governo português não ter autorizado o içar da nova bandeira brasileira a bordo do navio que transportava o Imperador quando este chegou ao Tejo, porque o novo regime não tinha sido reconhecido.

Apesar deste sentimento nutrido pelos brasileiros relativamente às forças portuguesas, a resposta à Revolta da Armada não foi posta em causa. A corveta comandada por Augusto de Castilho zarpu de imediato assim que a notícia chegou a Lisboa. Parte da preocupação estava em manter seguros os portugueses que habitavam nas cidades que rodeiam a baía de Guanabara.

Além da segurança dos portugueses era vital manter as relações comerciais e diplomáticas, contudo para alguns setores políticos do Brasil esta intervenção não era isenta de interesses colonialistas.

A presença da força naval portuguesa na baía de Guanabara foi sempre vista com suspeita por parte dos republicanos brasileiros, por ligarem esta a uma eventual ajuda de Portugal para assistir D. Pedro II na restauração do regime, numa tentativa de reclamar novamente aquele território como português.

Para além da desconfiança política entre o regime republicano brasileiro e o regime monárquico português, o Brasil também desconfiava das intenções do Governo britânico, já que a alteração de regime evidenciava uma preferência comercial com os Estados Unidos da América em detrimento da Grã-Bretanha e neste campo não é de menos referir a rivalidade comercial entre Londres e Washington (Topik, 1997, p. 267).

Augusto de Castilho chegou ao Rio de Janeiro a bordo da corveta mista *Mindelo* no dia 11 de agosto de 1893 para integrar a força internacional. Após chegar ao Rio de Janeiro, o comandante português passou a receber ordens através do representante nacional no Brasil, o embaixador conde de Paço de Arcos.



*Figura 5 - Corveta mista Mindelo comandada por Augusto de Castilho.
Fonte: Adaptado de João Freire. (2018, p.91)*

Durante a sua permanência no Brasil o comandante português desempenhou um papel fundamental para que a intensidade do conflito nunca atingisse níveis que colocassem em risco a vida dos habitantes das cidades que ladeiam a baía de Guanabara. Neste período em que se encontrou na baía a sua conduta pautou-se essencialmente por ser o mais neutral possível relativamente ao que estava a passar tentando entrar em contacto e promover acordos entre revoltosos e governamentais.

Recebeu várias vezes a bordo entidades diplomáticas brasileiras, como o Almirante Saldanha da Gama, o comandante da Escola Naval ou o Vice-Almirante diretor

do arsenal, com o intuito de estabelecer relações cordiais que mais tarde pudessem vir a facilitar negociações e acordos de paz entre as várias partes, da mesma maneira que Augusto de Castilho visitou o Ministro da Marinha brasileiro e o Chefe do Estado-Maior General. Augusto de Castilho encontrou-se também com Custódio de Melo, comandante das forças navais que constituam o lado revoltoso do conflito.

A intervenção portuguesa mostrou a sua relevância após a manifestação de vontade de Custódio de Melo em bombardear as fortalezas localizadas na entrada da baía e de ataques de artilharia que ocorreram. Após algumas trocas de salvas de artilharia entre os canhões de costa de Floriano Peixoto e a artilharia naval de Custódio de Melo, os comandantes estrangeiros reuniram-se para que fosse acordado um cessar-fogo diário para que os navios mercantes pudessem circular.

Desta forma, Augusto de Castilho, juntamente com os restantes comandantes, consegue gerir a entrada e saída de navios mercantes e conseqüentemente o embarque ou desembarque de materiais, tendo sido um contributo importantíssimo para a manutenção do comércio marítimo.

São este tipo de intervenções feitas pelas forças internacionais que vão manter os ânimos controlados, não obstante eventuais trocas de salvas de artilharia entre as peças em terra e os navios dos revoltosos, até alguns dos países presentes começarem a retirar os seus navios da região, restando apenas os navios portugueses e americanos a operar efetivamente. Estes últimos adotando uma postura apoiante da causa de Floriano Peixoto fizeram aumentar novamente as tensões.

Esta segunda fase da revolta levou a um ultimato de Floriano Peixoto a Saldanha da Gama que resultou na rendição dos revoltosos que abandonaram as suas posições na baía de Guanabara e foram procurar asilo nos navios portugueses. Esta situação, juntamente com os esforços diplomáticos feitos no decorrer da revolta, marcou a importância da presença portuguesa na baía de Guanabara. As duas corvetas portuguesas acolheram a bordo mais de 500 revoltosos que foram transportados da baía em segurança, graças mais uma vez à intervenção portuguesa que acordou amigavelmente com o governo brasileiro a saída das corvetas da baía de Guanabara.

Apesar das condições impostas pelo governo brasileiro para a livre passagem pela saída da barra da baía, alguns dos revoltosos mais tarde, incluindo Saldanha da Gama,

viriam a efetuar fugas dos navios portugueses quando ao largo de Buenos Aires e posteriormente de Montevideu.

Capítulo 3. Considerações sobre a Missão no Golfo da Guiné

Devido à relevância e importância do Golfo da Guiné para o mercado energético mundial, este tem atraído a atenção de todas as partes. Nos últimos anos as necessidades mundiais a nível energético têm vindo a centrar esforços na procura de recursos nesta região o que leva a uma concentração elevada de meios marítimos na área, sejam estas plataformas para a exploração de petróleo ou de gás, ou navios que fazem o transporte destes produtos para diversos portos internacionais.

De facto, a tipologia de rotas marítimas na zona do Golfo da Guiné (GdG) representa uma concentração de navios de grande porte com o objetivo de ancorarem para carregamento de petróleo ou gás natural (Lopes, 2019, pp. 19-20) em portos ou por trasfega ao largo, e consequentemente por estarem imóveis durante períodos relativamente longos, acabam por se tornarem alvos vulneráveis, o que leva a que nesta região do globo estejam criadas condições propícias à ação de pirataria marítima.

Condições geográficas diferentes e características de tráfego diferenciado, criam tipologias de pirataria marítima diferentes, como se observa entre o caso do Golfo de Áden (Lopes, 2019, p. 15), onde foi necessário desenvolver um sistema de escoltas para navios em trânsito, porque os ataques se verificam sobre navios em movimento e até uma maior distância da costa, e o caso do Golfo da Guiné onde predominam navios parados.

Para proteger os interesses económicos e estratégicos na região, vários países tomaram como opção enviar forças navais para o GdG por forma a garantir a segurança dos navios mercantes que lá permanecem ou transitam.

Existem também agências internacionais que foram criadas e organizadas para atuar nesta zona em missões de segurança e negação do uso do mar, de modo a diminuir a presença de piratas que atentem contra os navios.

Estas forças navais nas suas longas missões contam muitas vezes com reabastecedores de esquadra, para que possam permanecer no mar durante maiores períodos, ou acabam por fazer escalas logísticas na região para eventuais ações de manutenção ou de reabastecimentos em situações em que estas não podem ser efetuados a navegar.

Esta capacidade de reabastecimento é um dos exemplos da diferença de circunstâncias e de meios entre as duas partes envolvidas neste conflito de baixa intensidade. Apesar de ambos os intervenientes atuarem no mar, fazem-no com grandes discrepâncias relativamente aos meios e capacidades que possuem.

Os meios navais utilizados pelas marinhas estrangeiras que estão presentes no GdG têm sistemas de propulsão que permitem um alcance superior e a disponibilidade de velocidades muito superiores e sistemas de comunicação avançados, que além de permitir que os navios estejam no local da ação mais rapidamente, permite que haja uma coordenação de meios mais eficiente, uma vez que os navios estão em contacto constante.

Além disso, ainda possuem uma vantagem face aos piratas que são os sistemas de radar que permitem a deteção de outros navios à distância e com condições de visibilidade reduzida. Por sua vez, os piratas sem este tipo de sistemas são obrigados a operar em cenários de proximidade e de aproximação. Os piratas têm limitações no que toca às velocidades que podem atingir e ao alcance dos seus ataques. Também não possuem a capacidade de coordenação das forças armadas que operam na região do Golfo, uma vez que os sistemas de comunicação que usam são rudimentares e de fraca capacidade e não possuem as estruturas terrestres de coordenação das operações marítimas disponíveis para as forças que atuam no âmbito da segurança marítima.

Contudo, os piratas têm algumas vantagens relativamente aos seus adversários. Devido ao tipo de meios que utilizam nos seus ataques, os criminosos são facilmente confundíveis entre a população e dificilmente detetáveis entre as outras embarcações que utilizam o mar naquela região. E ainda no seguimento da tipologia de meios e de organização que integram não têm uma limitação relativamente aos meios que possam usar e adquirir desde que o financiamento seja mantido. As forças armadas são sujeitas a um escrutínio apertado no que toca à utilização dos meios que, além disso, são consideravelmente mais dispendiosos que os meios utilizados pelos que cometem os atos de pirataria. Meios logísticos de menor qualidade, são efetivamente muito mais económicos do que os utilizados pelas forças de Marinha, havendo ainda uma vantagem de facilidade de substituição de meios por parte dos terroristas em face da inexistência de uma limitação orçamental. Esta é uma das razões pela qual a luta contra o branqueamento

dos capitais a nível da banca internacional é um dos melhores aliados das forças navais presentes no GdG.

3.1 O Golfo da Guiné

O Golfo da Guiné é uma reentrância na costa da África Ocidental, banhada pelo Oceano Atlântico, onde geograficamente se cruza a linha do equador (latitude 0°) com a linha do meridiano de Greenwich (longitude 0°), constituído por um total de 19 países costeiros delimitado a Norte pelo Senegal e a Sul por Angola sendo que dois são estados arquipelágicos, São Tomé e Príncipe e Cabo Verde, abrangendo 6.000 quilómetros de costa (Hyde & Marques, 2019, p. 30).

Tabela 3 - Países do Golfo da Guiné

Países	Estuário	Comunidades			
Angola	Congo	UA	CPLP		CEEAC
Benim		UA		CEDEAO	
Camarões		UA			CEEAC
Congo	Congo	UA			CEEAC
República Democrática do Congo	Congo	UA			CEEAC
Guiné Equatorial		UA	CPLP		CEEAC
Gabão		UA			CEEAC
Gana	Volta	UA		CEDEAO	
Guiné		UA		CEDEAO	
Guiné-Bissau		UA	CPLP	CEDEAO	
Costa do Marfim	Volta	UA		CEDEAO	
Libéria		UA		CEDEAO	
Nigéria	Níger	UA		CEDEAO	

Países	Estuário	Comunidades			
Senegal		UA		CEDEAO	
Serra Leoa		UA		CEDEAO	
Gâmbia		UA		CEDEAO	
Togo		UA		CEDEAO	
Cabo Verde		UA	CPLP	CEDEAO	
São Tomé e Príncipe		UA	CPLP		CEEAC

Localizado na costa ocidental africana na região equatorial, o GdG é facilmente identificado em qualquer carta por se tratar duma reentrância na costa atlântica de África. Predomina a Corrente da Guiné que se estende até cerca de 500 quilómetros da costa.

Os principais afluentes a desaguar nas águas do Golfo são os rios Níger, Congo e o Volta, rios que são da maior importância económica na região, em face das suas longas bacias hidrográficas e dos seus caudais, que contribuem para a baixa salinidade da água juntamente com as monções características do clima daquela região.

Tabela 4 - Climas na região do Golfo da Guiné

País	Clima	Estação Seca	Estação Húmida
Angola	Tropical	Junho a setembro	Outubro a maio
Benim	Tropical	Novembro a fevereiro	Março a outubro
Camarões	Tropical	Dezembro a janeiro	Fevereiro a novembro
Congo	Equatorial	Não existe	Janeiro a dezembro
República Democrática do Congo	Equatorial	Não existe	Janeiro a dezembro
Guiné Equatorial	Equatorial	Julho	Agosto a junho
Gabão	Equatorial	Julho a agosto	Setembro a maio
Gana	Tropical	Dezembro a janeiro	Fevereiro a novembro
Guiné	Tropical	Novembro a março	Abril a outubro
Guiné-Bissau	Tropical	Novembro a maio	Junho a outubro
Costa do Marfim	Tropical	Dezembro a janeiro	Fevereiro a novembro
Libéria	Tropical	Dezembro a janeiro	Fevereiro a novembro
Nigéria	Tropical	Novembro a fevereiro	Março a outubro
Senegal	Semiárido	Novembro a abril	Maió a outubro
Serra Leoa	Tropical	Dezembro a março	Abril a novembro
Gâmbia	Tropical	Novembro a abril	Maió a outubro
Togo	Tropical	Dezembro a janeiro	Fevereiro a novembro
São Tomé e Príncipe	Tropical	Junho a setembro	Setembro a junho
Cabo Verde	Semiárido	Novembro a maio	Junho a outubro

Fonte: Adaptado de Climate Change Knowledge Portal (Consultado em 9 de fevereiro de 2022)

O clima desta região do globo apresenta características de um maioritariamente tropical e equatorial com estações húmidas muito longas, com temperaturas elevadas, níveis de humidade elevados e com muita precipitação. As estações secas, quando existem são caracterizadas por temperaturas muito elevadas e com pouca a nenhuma precipitação.

Esta oscilação dos níveis de precipitação leva a uma variação abrupta dos níveis dos caudais dos principais rios da região, o que tem implicação para as atividades criminosas dos piratas que operam nesta zona.

Durante as estações húmidas, os caudais sobem e os rios são navegáveis mais para montante, o que permite que os piratas subam mais para dentro do território continental e estabeleçam bases em zonas interiores. Este fenómeno permite que o trabalho das forças armadas que procuram combater os infratores se prolongue às águas interiores dos rios. O que acontece durante as estações seca é o contrário. Uma redução dos caudais faz com que os navios de guerra com calados superiores que operam no GdG não consigam fazer as perseguições às embarcações utilizadas pelos piratas com calados menores.

A soma das suas ZEE perfaz um total de 3,3 milhões de quilómetros quadrados, sendo uma das maiores do mundo. As ZEE dos países que constituem o GdG com maior área são as de Cabo-Verde, Guiné-Equatorial e Angola.



*Figura 6 - Região do Golfo da Guiné.
Fonte: Adaptado de Okafor-Yarwood & Pigeon (2020, p.1)*

Dos países que constituem o GdG, a Nigéria, Angola, a Costa do Marfim e o Gana são os mais populosos, tornando-os os países que mais contribuem para uma contagem populacional superior a 200 milhões de habitantes. Este elevado número de habitantes só

poderia resultar numa enorme riqueza cultural, com várias religiões seguidas e outros tantos idiomas locais, a que se junta o inglês, o francês, o espanhol e mesmo o português.

A riqueza desta zona do Globo estende-se desde os recursos minerais e energéticos a matérias orgânicas e organismos vivos, que sustentam quer as comunidades dos países que a compõem e também as necessidades de diversos setores económicos internacionais.

Desta região são exportadas matérias-primas para a indústria produtora de energia, metais e pedras preciosas, pescado, entre outras coisas, o que justifica ser uma das zonas de maior interesse económico e estratégico do Globo. Os recursos mais relevantes, o petróleo e o gás natural extraídos das águas mais profundas do Golfo, são os que têm mais impacto na região, mas também os de maior interesse para o Mundo Ocidental.

É das zonas com maior tráfego marítimo devido à disponibilidade dos seus recursos. Apesar da área ser geograficamente extensa, a tecnologia disponível atualmente ao nível dos navios e dos sistemas de propulsão comprimiu o seu espaço e diminuiu o tempo necessário para o percorrer, de uma forma figurativa este espaço é hoje menor do que há um século atrás. O espaço que demoraria meses a percorrer e a patrulhar demora agora com os avanços tecnológicos alguns dias, permitindo aos intervenientes nas ações de vigilância e segurança que se desenrolam nesta zona estarem mais presentes e afirmarem a sua assistência em mais locais num curto espaço de tempo.

No que toca à criação de riqueza a região assenta na maioria dos países, além da extração de hidrocarbonetos, na agricultura. É produzido o cacau, o café, milho, entre outros produtos que, além de garantirem a subsistência das comunidades, são produtos de exportação para todo o mundo. É nesta zona do globo que existem também algumas das maiores explorações de minério e de pedras preciosas, contudo estas explorações que dão origem a uma riqueza elevada são, na sua maioria, controladas por empresas estrangeiras, quer europeias, quer americanas.

Apesar da sua riqueza em matérias-primas, esta zona do globo é também das mais conturbadas. Os países do GdG são na sua maioria instáveis e sofrem com más políticas sociais e económicas, níveis altos de corrupção, que aliados a um alto índice demográfico leva a elevadas taxas de desemprego e conseqüentemente a um alto índice de

criminalidade. Estas difíceis condições sociais fazem com que estas populações se tornem vulneráveis às redes criminosas e terroristas que atuam nesta zona.

Os obstáculos ao desenvolvimento desta região são vários, passando por problemas demográficos interligados com a baixa esperança média de vida, por questões governamentais como as políticas fiscais e financeiras ineficientes, ou taxas de corrupção elevadas e gestão ilícita dos fundos dos governos. A congregação de todos estes fatores acaba por levar a uma instabilidade endémica que juntamente sem forças militares e de segurança devidamente preparadas, ou com meios adequados, produzem um obstáculo à existência de segurança na região.

3.2 O contexto do conflito: pirataria e terrorismo islâmico

A pirataria sempre foi uma ameaça à segurança da navegação desde que se começou a usar a água como meio para deslocação, como se comprova atualmente pelos vários nomes de piratas famosos ao longo dos tempos, muitos deles imortalizados pela cultura do cinema ou da pintura.

Considerou-se praticamente extinta no século XIX, contudo no final dos anos 80 e no início dos anos 90 do século XX, com o fim da Guerra Fria, e com a consequente diminuição de forças navais no mar começou a se verificar novo aumento até aos níveis que se conhecem atualmente.

Associado a esta ocorrência está a destabilização que se verifica no Médio Oriente que deu lugar aos movimentos radicais com tendências terroristas que vêm na pirataria uma das formas de financiamento para as suas campanhas de terror. No entanto, a partir do momento em que os países ocidentais deram início à guerra ao terrorismo, foi verificada uma diminuição no número de incidentes registados em resultado da ação das forças navais internacionais presentes (Lopes, 2019, p. 4).

A pirataria marítima está intrinsecamente ligada aos movimentos associados ao terrorismo islâmico que têm vindo a surgir e desenvolver-se como uma forma de obtenção de financiamento. Movimentos radicais como o BOKO HARAM têm se feito notar na zona do GdG nomeadamente na costa da Nigéria que representa um dos maiores depósitos de hidrocarbonetos do mundo. Esta não serve apenas como modo de angariar fundos para

as atividades dos seus grupos extremistas, mas também como modo de propaganda e atemorização das populações locais.

Os ataques que estes grupos desenvolvem têm repercussões ao nível dos mercados internacionais, seja derivado do impacto dos atrasos nos prazos de entrega das mercadorias, à inflação de prémios de seguros e até escassez de produtos, podendo resultar em racionamentos de géneros ou mesmo energéticos. Tendo em conta o modo como atua nos mercados internacionais e as consequências que tem, a pirataria pode ser comparada a uma forma de “bloqueio marítimo”, desenvolvido estrategicamente pelo terrorismo internacional que se caracteriza como uma forma de conflito de baixa intensidade, mas cujas consequências económicas se tendem a manifestar a longo prazo.

Se bem que as estratégias de bloqueio naval durante os conflitos mundiais do século XX tenham tido como objetivo trazer “a fome” e com isso destruturar a capacidade de resiliência da população civil inimiga, a estratégia de bloqueio naval das forças terroristas tem o objetivo trazer “a inflação” e com isso destruturar o modo de vida das sociedades ocidentais. Em ambos os casos o ataque a navios comerciais tem a finalidade de causar sofrimento e pânico e colocar em causa as estruturas governamentais, no limite e a longo prazo favorecer a existência de radicalismos políticos e com isso destruir as democracias ocidentais.

Atualmente, a região do GdG é uma das zonas mais perigosas para a navegação por causa do número elevado de ataques a que os navios estão sujeitos, da taxa de sucesso dos mesmos e da violência com que esses ataques são perpetuados. Os incidentes que ocorrem nesta zona corresponderam a 18% dos ataques em 2013 e 16% em 2014, segundo o *International Maritime Bureau (IMB)* (Council of the European Union, 2015, p. 6). Só em 2015 foram reportados 54 ataques a navios, sendo 48% desses ataques ocorridos em águas internacionais e onde 15 dos quais registaram raptos, onde foram vítimas 44 marinheiros. Nesse mesmo ano foram registadas 23 mortes em consequência dos ataques de pirataria (Noakes, 2016, p. 11).

A disparidade no número de casos é evidente, com um total de 427 incidentes na região do GdG desde 2017, enquanto apenas no Oceano Índico se verificaram 70 e no Sudoeste Asiático 127 casos, no mesmo período (Muchira, 2021).

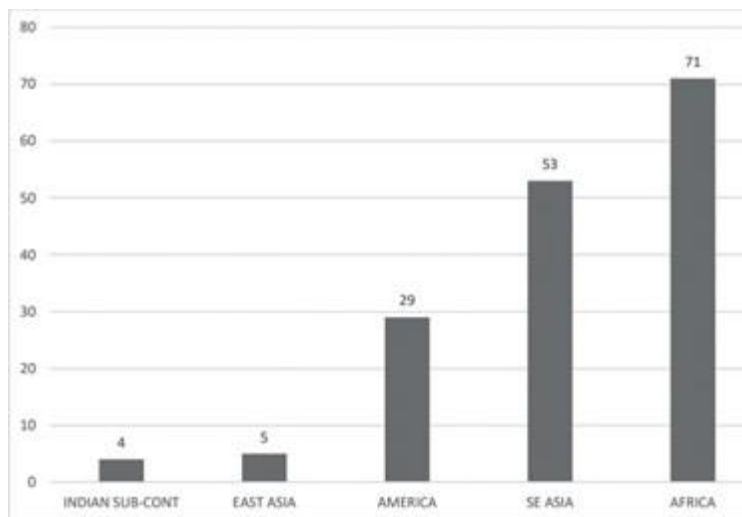


Figura 7 - Número de incidentes de pirataria e assalto à mão armada no mar em 2019. Fonte: Adaptado de IMB (2020). Dos 162 incidentes, 44% ocorreram em África, correspondendo a um total de 77 ataques. (Pereira, 2021).

As ações de pirataria por parte dos grupos de insurgentes da região do GdG têm vindo a evoluir no que toca aos meios e às táticas empregues, no entanto continuam a basear-se principalmente no assalto armado a navios fundeados, mas também alguns em trânsito, que se concretizam de várias formas, quer através do emprego de criminosos inseridos de forma dissimulada nas tripulações, mas também através da utilização de lanchas de pequenas dimensões denominadas de skiffs, que podem operar a partir de terra ou de um navio-mãe, este de maiores dimensões que funciona como plataforma de projeção para estas embarcações menores, no caso de assaltos a navios ao largo ou a plataformas mais afastadas da linha de costa (Lopes, 2019, p. 3).

A região do GdG é simultaneamente uma região estratégica para o continente europeu, para Portugal em particular, pela sua capacidade de exportação de gás natural e petróleo, mas também é uma região estratégica para a expansão do terrorismo islâmico internacional, uma vez que aí se combinam fatores que lhe são atrativos: uma alta densidade populacional culturalmente islamizada e de baixos recursos socioeconómicos, políticas marítimas deficitárias, um Estado com dificuldade de impor a lei e a ordem no seu extenso território, uma região produtora de uma mercadoria de alto valor económico para os estados europeus que são nesta matéria deficitários e dependentes.

Associadas a estas barreiras à segurança marítima estão forças navais locais sem financiamento adequado e conseqüentemente mal equipadas e pouco treinadas para exercer as suas funções de autoridade nas suas águas. (Guedes, 2014, p. 41)

Geograficamente a questão da pirataria marítima ligada ao terrorismo islâmico centra-se em torno do território da República Federal da Nigéria⁶, onde se encontra a grande maioria dos pontos de extração de petróleo e gás natural, em especial junto ao estuário do rio Níger.

Tabela 5 - Incidentes relacionados com a pirataria registados entre 2009 e 2019

Ano	Ataques	Internacionais	Territoriais	Zonas portuárias	Raptos	Mortes
2009	34	7	19	8	23	2
2010	37	6	15	16	42	0
2011	44	10	15	19	68	2
2012	45	17	9	19	112	4
2013	34	13	5	16	93	0
2014	28	9	9	10	66	1
2015	27	9	1	17	35	1
2016	43	17	3	23	40	0
2017	48	25	6	17	58	0
2018	81	35	21	25	84	0
2019	67	23	26	18	133	0
Total	488	171	129	188	754	10

Fonte: Adaptado de IMO Annual Report – Reports on acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships (2009 to 2019).

Foi em 2005 que se notou um aumento no número de incidentes deste género no GdG, sendo que até então o local que mais se associava à pirataria era a região do Corno de África.

Numa primeira fase, os ataques concentravam-se quase na totalidade junto à costa da Nigéria. Esta fase que se iniciou em 2005 e durou até 2009 caracterizou-se principalmente por ataques a navios fundeados, atracados e a plataformas, contudo foi o suficiente para se caracterizar qual o *modus operandi* destes grupos, o uso de pequenas lanchas capazes de atingir velocidades elevadas. O dinheiro que estes grupos ganhavam

⁶ República Federal da Nigéria, um Estado independente desde 1960 e também uma ex-colónia britânica.

com estes ataques provinha dos resgates pedidos pelos tripulantes raptados e do desvio dos próprios navios. (Kamal-Deen, 2015, pp. 8-9)

A notoriedade que a Nigéria foi acumulando internacionalmente como uma potência regional do continente africano, com particular atenção para a sua hegemonia sobre a África Ocidental desde a década de 1970, quando entrou para a Organização dos Países Exportadores de Petróleo – OPEP, pode ser uma das razões que tem levado a um contínuo esforço por parte dos terroristas islâmicos a operar sobre a região.

Outra razão poderá estar ligada à facilidade de intervenção sobre a sociedade, composta por mais de três centenas de grupos étnicos e uma população de 206 milhões de pessoas em 2020 (CEIC Data, 2021)⁷, onde perto de 50% são culturalmente islâmicos e onde a pobreza leva a um elevado número a viverem no limiar, ou mesmo, na pobreza.

Para além do estuário do rio Níger, é ainda de referir o estuário do rio Volta que se encontra na República do Gana, um Estado independente desde 1957 e ex-colónia britânica, mas que é caracterizado por uma instabilidade política latente e uma pobreza endémica, o que indicia a possibilidade de hospedar focos de pirataria marítima e de terrorismo islâmico.

A partir de 2009, a pirataria abandona o seu carácter regional deixando a foz do rio Níger adotando uma operação em grande escala onde se pôde assistir a um deslocar das ações dos piratas tanto para Sul como para Oeste das costas da Nigéria, o grande bastião da pirataria, mantendo os ataques a navios, desviando-os, roubando mercadoria e exigindo resgates pelas tripulações raptadas.

Com o reforço da segurança de fundeadouros e a criação de zonas seguras para os navios, a pirataria começou a se deslocar para mais longe de costa, perseguindo e atacando navios em trânsito, subindo simultaneamente o nível de violência. Para poder perseguir os navios mercantes para longe de costa os atacantes começaram a utilizar também outros tipos de embarcações, nomeadamente barcos de pesca de maiores dimensões, para os quais transferiam combustível dos petroleiros sequestrados, que seria depois vendido no mercado ilegal.

⁷ Os dados são classificados sob o *World Trend Plus' Global Economic Monitor – Table: Population: Annual: Middle East and Africa.*

mercadorias. Esta continuidade dos ataques fez com que os governos dos países do GdG criassem e estabelecessem zonas nas quais os navios possam estar seguros enquanto parados a aguardar.

Esta análise descritiva corrobora a tese de que a evolução dos meios que os piratas e terroristas marítimos têm disponíveis e as suas táticas de ação, estão a levar ao desenvolvimento de estratégias de em alto mar em suprimento dos ataques existentes em águas mais costeiras, ou mesmo a navios dentro de portos.

Conforme referido anteriormente, para além do impacto nos mercados estrangeiros, ainda que sejam a longo prazo, a consequência mais direta são os danos físicos e morais infligidos às tripulações dos navios que são atacados e desviados pelos piratas.

Além dos membros das tripulações que são raptados, e pelo quais é exigido resgate, existem ainda outros tantos que ficam feridos ou mortos. Além disso ainda existem os danos que os navios e as plataformas sofrem, cujas reparações podem ascender aos milhões de dólares em prejuízo, e as mercadorias que são roubadas que representam uma perda de bens somado ao prejuízo anterior.

Num outro plano, existem consequências indiretas nos mercados que derivam da incerteza e da insegurança associada aos ataques. Este tipo de acontecimentos, ao impactar no fornecimento de matérias e energia de grande parte do globo, vai gerar incerteza e insegurança acerca da capacidade de abastecimento e do fornecimento destes produtos nos mercados internacionais, o que vai fazer com que os preços oscilem junto do consumidor por causa da instabilidade dos mercados, desde a cadeia de extração, abastecimento e fornecimento em ajustamento de preços para conseguirem as melhores margens de lucro, o que vai no limite provocar inflação.

Ao compreender a instabilidade regional como se tratasse de um sistema físico de vasos comunicantes, a ação da pirataria local ao serviço do terrorismo islâmico internacional, consegue através de pequenas mas violentas ações despoletar uma reação em cadeia, ao nível das redes logísticas marítimas com repercussões na economia ocidental, em especial sobre as sociedades europeias culturalmente inimigas, onde ao invés da tradicional consequência dos bloqueios navais, onde se implementa uma estratégia de fome para destruturar os governos, nesta forma de terrorismo marítimo

existe uma finalidade com um impacto diferente, para além do autofinanciamento pretende-se implementar uma estratégia de inflação como forma de destruturar a sociedade ocidental.

Neste sentido, a ação da Marinha portuguesa no GdG é efetivamente uma missão de defesa dos valores ocidentais europeus e uma forma direta de defesa dos cidadãos portugueses neste conflito civilizacional.

Esta ação nacional nas águas do Golfo é legitimada pelos decisores políticos e militares que reconhecem na pirataria uma ameaça ao normal funcionamento do país e à segurança nacional, uma vez que põe em causa as rotas comerciais que são vitais para Portugal, que fazem parte do espaço estratégico português que se estende além das águas territoriais portuguesas e fronteiras de soberania nacional. São um risco para todos os cidadãos portugueses e navios de bandeira portuguesa que navegam nesta região.

Deste modo, as parcerias de cooperação entre Portugal e os países africanos são tidas como prioritárias pelo Governo português e a pirataria reconhecida nacionalmente em vários documentos, como o EMGFA, o Conceito Estratégico de Defesa Nacional e o Conceito Estratégico Militar. (Marques, 2021, pp. 13-14)

3.3 A ação da Força Internacional

A relevância da intervenção internacional não se limita à vertente do combate à pirataria, porque também não é só essa a única ameaça à segurança marítima e à estabilidade dos países do GdG.

Além da pirataria e do assalto à mão armada no mar, os países desta região e as respetivas populações são afetadas negativamente por atividades como o tráfico e contrabando de bens, armas, drogas e até pessoas, o que vai muito para além de um controlo sobre pesca ilegal e não regulamentada ou, ainda, crimes de carácter ambiental, ameaças que geram instabilidade económica e política na região.

Isto leva a que nas últimas décadas os governos da região do GdG e o setor privado que depende dos recursos disponíveis na zona têm sido confrontados com este escalar dos acontecimentos, a preocupação e o medo das consequências dos mesmos, que por sua vez, levam a que sejam tomadas medidas e precauções na forma de iniciativas internacionais por parte de outros governos convidados ao abrigo das Nações Unidas, ou

de agências europeias e até vindas do setor privado, sejam estas medidas ativas onde se procura conter a ameaça diretamente como o patrulhamento marítimo ou passivas através do reforço de políticas de ajuda económica aos países do GdG de modo a estes apoiarem populações desfavorecidas e vulneráveis, já que a intervenção dos governos locais se têm revelado insuficiente. A cooperação internacional e entre estados costeiros do GdG afirma-se crucial para que se alcance resultados concretos e duradouros no que toca à estabilidade e desenvolvimento da região. (Marina Militare, 2020)

Tabela 6 - Missões de segurança marítima no Golfo da Guiné

Forças Navais	Presença
Dinamarca	2021-2022
França	1990-2022
Portugal	2008-2022
EUA	2007-2022
Grã-Bretanha	2015-2022
Itália	2014-2021
Espanha	2003-2021

Os objetivos da cooperação para combater todos estes atentados ao desenvolvimento regional e aos interesses internacionais entre os vários países que atuam no GdG e das organizações e comunidades nas quais os estados ribeirinhos estão inseridos visam o desenvolvimento destes mesmos países através da proteção do espaço marítimo e da manutenção de vias de comunicação e navegação seguras.

As comunidades africanas e o envolvimento e intervenção da parte de agentes estrangeiros leva a que os países africanos se sintam apoiados e consequentemente se comprometam na construção de capacidades e no seu desenvolvimento através do treino e formação, seja administrado sob a forma de palestras, aulas e seminários ou *in situ*.

Integrando este conjunto de competência com um quadro legal forte de acordo com as leis nacionais, criaram-se agências capazes de coordenar e atuar no âmbito da segurança marítima.

Numa perspetiva mais regional existem algumas organizações, como a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) (ECOWAS Directorate of Communication, 2016) e a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) (CEEAC-ECCAS, 2020), as quais têm como missão o

desenvolvimento e a integração económica destas regiões africanas através da criação de oportunidades, manutenção da paz e outros princípios pelos quais ambas as organizações se regem.

A recetividade de cooperação destas duas comunidades para o estabelecimento de uma estratégia para a segurança marítima da região, seja através da melhoria dos meios operacionais ou pela vertente do treino, é um dos alicerces para o cumprimento da missão das mesmas.

Outra importante organização regional é a Comissão do Golfo da Guiné (CGG) que foi criada em 2001, pelos oito maiores produtores de petróleo da região e cuja missão é garantir a cooperação entre os estados produtores de petróleo, principalmente no campo da segurança marítima, para a promoção e manutenção da paz na região.

Estas organizações foram as primeiras a criar acordos de cooperação a nível regional, tendo o primeiro acordo surgindo em 2009 através da CEEAC estabelecendo três zonas para cooperação no que toca à segurança marítima entre os países do Golfo.

Este acordo permitiu que se operasse uma rede de centros de operações marítimas (MOCs) orientados por centros de coordenação marítima multinacional (MMCCs), coordenados por sua vez por uma estrutura centralizada de coordenação regional. Originalmente seriam quatro áreas com zonas de sobreposição, contudo a estrutura da organização foi alterada passando de quatro para duas zonas, sendo que uma delas mais próxima do Níger – a Zona D – por ser a zona onde se concentravam a maioria dos incidentes deu início a ações de patrulha por parte das Marinhas e Guardas Costeiras dos quatro estados que constituem a Zona D, São Tomé e Príncipe, Camarões, Gabão e Guiné Equatorial (Okafor-Yarwood & Pigeon, 2020, p. 76). O centro de coordenação localizado em Douala, nos Camarões surge através de acordos de cooperação entre os quatro países.

Mais tarde, depois da adoção do Código de Conduta Yaoundé (CCY), a CEDEAO segue o exemplo da CEEAC formulando o seu próprio programa de estratégia marítima, criando três zonas adicionais compostas pelos restantes países que constituem o GdG.

A cooperação passa a ser feita através dos dois centros regionais, o Centro Regional de Segurança Marítima de África Central (CRESMAC), situado no Congo e o Centro Regional de Segurança Marítima de África Ocidental (CRESMAO) que se

encontra na Costa de Marfim. Estes dois centros atuam regionalmente sob coordenação do Centro de Coordenação Inter-regional, que por sua vez comunica diretamente com as organizações responsáveis pela origem do CCY - a CEEAC, a CEDEAO e a CGG (Sousa, 2018, p. 6).

Num escalão inferior existem 5 zonas, cada uma delas com o seu próprio MMCC e os respetivos MOC. Esta organização é conhecida como a Arquitectura Yaoundé. No seguimento da sua génese e das linhas de ação que a originaram tem como objetivos a partilha de informação e uma contextualização legal e jurídica entre os países que a constituem e o desenvolvimento de capacidades para a realização de operações conjuntas.

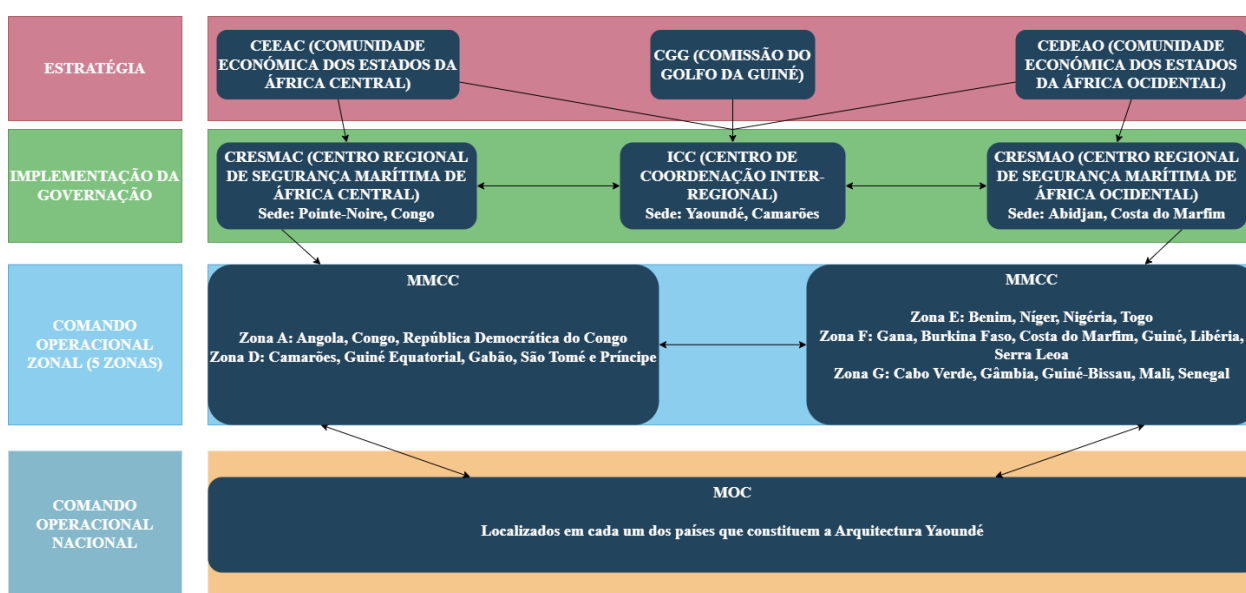


Figura 9 - A arquitectura Yaoundé.

Fonte: Adaptado de [GoGIN - Yaoundé Architecture](#) (Consultado em 10 de dezembro de 2021)

Posteriormente, em 2013, surgiu o Código de Conduta para a repressão da pirataria, roubo armado contra navios e atividades marítimas ilícitas na África Central e Ocidental, denominado CCY como é vulgarmente conhecido, o qual contribuiu para um avanço na luta contra a pirataria no GdG, uma vez que através da partilha de informação, de operações conjuntas e da criação de quadros legais adequados foi possível ultrapassar uma desvantagem legal que os piratas usavam a seu favor.

Historicamente, a pirataria e outras atividades ilícitas no mar localizavam-se e eram mantidas junto às fronteiras marítimas. Desta forma e se se sentissem ameaçados pelas autoridades de um determinado país podiam fugir para as águas de um país vizinho onde estariam em segurança.

A partilha de informação e a coordenação de operações conjuntas entre os países do GdG levou a que as mesmas fossem desenvolvidas simultaneamente pelas entidades dos vários estados envolvidos, o que reduziu a hipótese de fuga dos criminosos entre regiões fronteiriças, uma vez que no caso de fuga de umas águas territoriais para outras águas territoriais, e a perseguição do patrulhamento passou a ter suporte legal, assim como passou a ser esperado um suporte de patrulhamento internacional.

Segundo Boniface Konan, oficial da marinha da Costa do Marfim, a tarefa árdua que é a segurança marítima, é algo que não consegue ser feito por apenas um estado, está agora a ser partilhada por vários países e entidades (Forum, 2020).

O CCY foi o resultado de um acordo assinado por 25 países da CEEAC, da CEDEAO e da CGG, em 2013, que se comprometeram em cooperar na repressão do crime no mar (Pichon & Pietsch, 2020, p. 3).

O Código de Conduta, baseado na organização zonal da CEEAC, prevê cinco zonas com dois centros regionais e um Centro de Coordenação Inter-regional, que são responsáveis por vigiar mais de 6.000 quilómetro de extensão de costa (Dryad Global, 2020).

Em 2011, o então Secretário-Geral das Nações Unidas Ban Ki-Moon destacou unidades para a região do GdG para avaliar o estado de desenvolvimento do fenómeno da pirataria na zona, esperando que das mesmas forças surgissem recomendações para ONU combater a situação. Esta medida fez parte da resposta ao pedido de ajuda do governo do Benim (Organização das Nações Unidas, 2011).

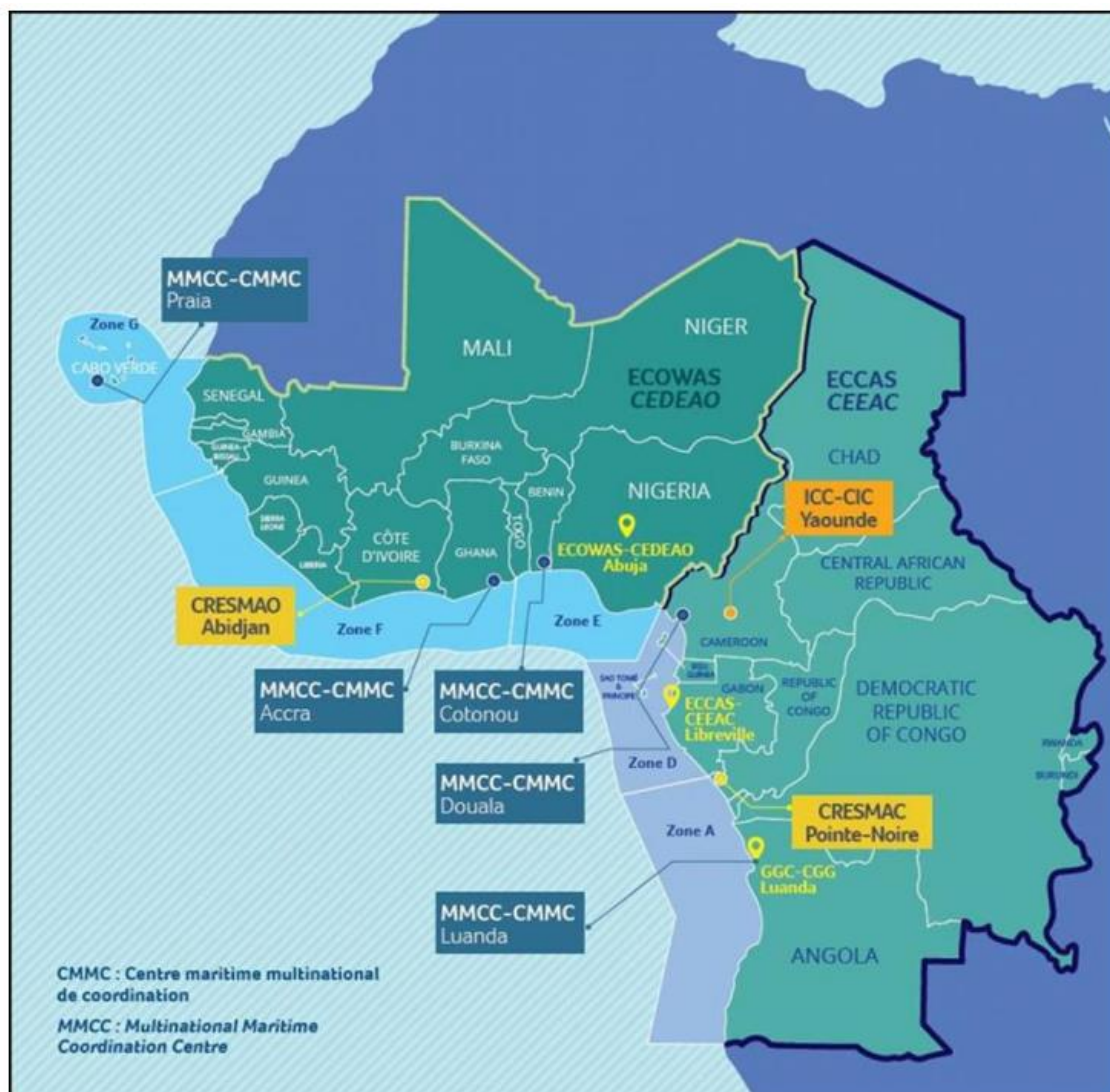


Figura 10 - Mapa da Arquitetura Yaoundé.

Fonte: EU Maritime Factsheet: The Gulf of Guinea. Adaptado de https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en (Consultado em 18 de Junho de 2022)

O Código de Conduta de Yaoundé surgiu depois do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) ter, em 2011 e 2012, adotado, respetivamente, as resoluções 2018 e 2039, que incidem no patrulhamento marítimo e na elaboração de estratégias que visam a segurança marítima (Sousa, 2018, p. 7). Além da vigilância, as resoluções destacam a importância do apoio mútuo entre os países da região no que toca ao treino, partilha de conhecimento e aplicação dos meios da forma mais eficiente possível, para que se tornem autónomos no combate e na gestão desta ameaça à segurança do mar. No entanto, ainda se notam algumas fragilidades na estrutura organizacional, nomeadamente no que toca ao equipamento e à organização operacional (Deprez, 2021, p. 2).

O interesse da UE pelo estabelecimento e manutenção da segurança marítima no GdG deu-se quando a falta de segurança se começou a refletir no abastecimento da Europa, passando então a afirmar o seu apoio aos países da região, bem como a algumas organizações. A UE elaborou dois documentos que planearam a sua participação e cooperação com as organizações locais e com os outros países envolvidos, a Estratégia para a Segurança Marítima, “*EU Strategy on the Gulf of Guinea, Brussels, 17 March 2014*” e o plano de ação para implementação dessa estratégia: “*Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*” (Sousa, 2018, p. 11).

O primeiro documento começou por esclarecer toda a relação da insegurança marítima com o fraco controlo que estes países exercem sobre as suas águas costeiras e territoriais, sobre a falta de controlo que existe também em terra e o quadro legal que não é suficientemente robusto para fazer face às ameaças, que afetam não só os estados costeiros do GdG, mas também os estados interiores que deles dependem, assim como a UE.

Segundo o documento elaborado pelo Conselho da UE o objetivo principal desta cooperação é “ajudar os estados da região a alcançar a paz, segurança e prosperidade através do desenvolvimento bem-sucedido e legítimo das suas economias e instituições” (Conselho da União Europeia, 2014, p. 2).

O desenvolvimento esperado será resultado dum fortalecimento dos governos, das suas políticas, das forças armadas e de segurança interna desses mesmos países, através da cooperação entre os agentes envolvidos para que se possa pôr um fim ou reduzir significativamente a corrupção, o desemprego, a instabilidade e todas as outras condicionantes que levam a que surjam iniciativas ilícitas.

Aliadas às condicionantes políticas estão condicionantes de ordem prática, como a existência de fronteiras marítimas mal definidas que levantam problemas de gestão e desenvolvimento de missões quando chega a hora de patrulhar e fiscalizar as águas do Golfo. Mais uma vez, volta a questão da necessidade de reforçar a implementação e efetivar a capacidade de cooperação entre as Marinhas e Guardas Costeiras dos estados que constituem o GdG, mas para que isso aconteça, a UE reconhece a necessidade de criar instituições no âmbito marítimo mais robustas, capazes de assegurar uma maior

consciência para o mar, para a sua segurança e reforçar o cumprimento da lei costeira (Conselho da União Europeia, 2014, p. 3).

Neste âmbito, desde 2016, a UE já se dispôs a ceder mais de 60 milhões de euros para o financiamento de programas de treino de capacitação dos agentes locais, marinhas ou guardas-costeira, responsáveis pela segurança marítima da região (Marques, 2021, p. 9). O objetivo é o desenvolvimento de competências que permitam a partilha eficaz de informação, através duma abordagem ao nível dos vários setores - operacional, logístico, estratégico, judicial e político.

A mais-valia da intervenção da UE advém da experiência adquirida ao lidar com outras situações semelhantes no continente africano, nomeadamente na costa da Somália com a operação ATALANTA e a operação SOPHIA no Mar Mediterrâneo, operações estas que a Marinha Portuguesa já integrou.

Uma vez que a UE reconhece que o problema da segurança marítima no GdG não é causado apenas pela pirataria, mas por uma série de outras questões que acabam, por sua vez, por fazer aumentar os incidentes relacionados com a violência no mar, alargou a sua intervenção a outros âmbitos para contribuir de uma forma mais positiva para o desenvolvimento da África Central e Ocidental.

Foi deslocado financiamento da UE para a criação de programas como o CRIMGO para a monitorização de rotas marítimas criminosas, o WeCaps que visa melhorar as medidas de segurança portuárias, o CRIMJUST para reforçar a cooperação da justiça. Foram também criados o SEACOP e o PESCAO para combater o tráfico ilegal e a pesca ilegal e não regulamentada, respetivamente. Novamente, assim como as outras iniciativas, estes programas assentam também numa melhoria do treino das forças envolvidas, da troca e partilha de informação relevante e do trabalho conjunto que possa ser desenvolvido. Passa pela realização de exercícios e operações conjuntas entre as forças marítimas e de segurança dos países e/ou organizações envolvidas (Cabral, 2021, p. 7).

Um dos projetos desenvolvidos pela UE para o desenvolvimento desta região do globo, o *Support to West Africa Integrated Maritime Security* (SWAIMS) tem coordenação portuguesa e visa os países da CEDEAO para o apoio no cumprimento dos objetivos desta mesma comunidade (Marques, 2021, p. 10).

Para garantir o sucesso destes programas para a segurança marítima no GdG e o cumprimento do CCY, em 2016 teve início um projeto financiado pela UE que foi nomeado *Gulf of Guinea Inter-Regional Network* (GoGIN). Para cumprir com o pretendido, o programa foi criado com dois objetivos concretos que juntam o desenvolvimento de redes regionais humanas e técnicas para que os intervenientes possam partilhar o conhecimento adquirido e o melhoramento das capacidades regionais de diálogo, coordenação e condução estratégica das atividades.

Os envolvidos nesta iniciativa assentam no cumprimento destes objetivos em três pilares distintos. O primeiro no melhorar dos sistemas de partilha de informação relevante entre os vários agentes através de novos equipamentos eletrónicos e posterior treino técnico para o pessoal operar os mesmos equipamentos e softwares.

O segundo pilar no incentivo para a criação de comunidades e grupos de intervenientes ativos e dedicados que sejam capazes de desenvolver estruturas na região através de grupos de trabalho nos MOC e nos MMCC previstos na Arquitectura Yaoundé.

O último pilar assenta na criação de conhecimento do mar que é fundamental para nele se poder operar, conhecimento esse que pode ser adquirido através do treino, de exercícios, para uma componente mais operacional, e a um nível mais teórico e estratégico, através de cursos e parcerias com instituições de ensino da área, como academias e escolas navais, por exemplo (Expertise France, 2019).

Além destes programas, a UE encabeça outro projeto, denominado Presenças Marítimas Coordenadas (PMC) que visa a cooperação operacional e a partilha de informação entre os estados-membros, de modo a garantir uma presença voluntária contínua de unidades navais de estados-membros no GdG, entre outras áreas de interesse. Este projeto que a UE desenvolveu procura um aumento do empenhamento e da disponibilidade operacional para a ação de meios navais ou aéreos dos Estados-membros da UE que se encontrem na região do Golfo da Guiné.



Figura 11 - NRP Setúbal participa no projeto da UE.

O navio português que se encontrava em missão no Golfo da Guiné integrou o projeto Presenças Marítimas Coordenadas da UE.

Fonte: Observador. Adaptado de: [A iniciativa “Mar Aberto” e as Presenças Marítimas Coordenadas – Observador](#) (Consultado em 6 de Fevereiro de 2022)

O *NRP Setúbal* esteve presente no projeto das PMC em 2021, onde teve oportunidade de realizar treino em áreas como patrulhamentos, reabastecimento no mar e dissuasão de ameaças de superfície com navios das marinhas espanhola, francesa e italiana (Comando do NRP Setúbal, 2021a, pp. 10-11). Este tipo de interações é de extrema importância porque além de garantir o treino às diferentes guarnições permite a manutenção da interoperabilidade entre os vários navios que se encontrem no GdG em determinada altura.

Uma das diferenças para projetos anteriores como a Operação ATALANTA e a Operação SOPHIA está no comando operacional das unidades integrantes que continuarão sob a alçada da entidade nacional responsável do respetivo estado-membro em vez de uma cadeia de comando conjunta da UE (The Maritime Executive, 2019).

Os países que partilham interesse pela região do GdG que englobam a UE fazem parte duma outra organização, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), juntamente com outros países como os EUA. Todos estes países têm relações comerciais

no GdG que beneficiam com a livre circulação marítima, com as rotas comerciais praticadas na região, infraestruturas essenciais e a proteção e segurança ambiental.

Face ao problema da instabilidade e segurança marítima a OTAN tomou uma postura que assenta na interação e numa aproximação à comunidade marítima e com os decisores políticos e privados.

Neste âmbito definiu uma Estratégia Marítima da Aliança que define como os pilares do poder marítimo a dissuasão e defesa coletiva, a gestão de crises, a segurança cooperativa e a segurança marítima (Cabrita, 2016, p. 35).

Foram realizadas operações a título nacional ou em colaboração com outro país por parte de países do Golfo como a Nigéria e o Benim que em 2011, como resposta a um aumento no número de incidentes nos anos anteriores, deram início à Operação *Prosperity*, uma colaboração entre as marinhas dos países para combater as ameaças sentidas, colmatando as carências dos dois países, nomeadamente do Benim.

A marinha nigeriana providencia os meios navais e humanos, enquanto o estado do Benim acolhe as instalações para o comando das operações em Cotonou e permite que as suas águas sejam patrulhadas por navios nigerianos. Através da garantia de segurança marítima daquela zona, o objetivo principal desta iniciativa seria dar ao Benim capacidade de aumentar a sua quota no transporte marítimo regional e global para que o país se pudesse desenvolver.

O sucesso verificado nos primeiros seis meses desta operação, fez com que fosse estendida por um segundo período com a mesma duração. O sucesso foi evidente, dado que a permanência constante de navios na zona fez diminuir não só o número de ataques de piratas, mas também as restantes atividades ilegais que se desenvolviam nas águas destes países como a pesca ilegal, ou o tráfico de bens ilegais, tendo sido feitas vários arrestos e interdições de passagens a várias embarcações. A operação permitiu que se trabalhasse a partilha de informação entre os agentes envolvidos e o trabalho marítimo coordenado entre marinhas de países diferentes (Osei-Tutu, 2013, p. 3).

Contudo, e apesar do sucesso da missão na redução da criminalidade no mar nas águas territoriais dos dois países e zonas contíguas, outros documentos e relatos de incidentes de pirataria e assalto à mão armada no mar dão indicação de um aumento no

número de incidentes na costa de países localizados mais a Oeste no GdG, como no Togo e no Gana, sugerindo que a descida de ataques na costa da Nigéria e do Benim tenha acontecido por uma deslocação dos actos criminosos para Oeste onde não estariam expostos a este tipo de iniciativas organizadas de patrulha, e não por uma neutralização definitiva da sua atividade no GdG (Kamal-Deen, 2015, p. 11).

Assim como os países do Golfo da Guiné tomaram a iniciativa e fizeram acordos bilaterais para trabalhar no sentido de garantir a segurança da região, outros parceiros internacionais também o fizeram. Entre eles estão Portugal, Espanha e França que têm estabelecidos acordos entre si e no âmbito da UE para a segurança marítima no Golfo. A Dinamarca também participa ativamente, derivado da motivação comercial que partilha com os países anteriores. Países como o Reino Unido e a Itália que são observadores associados da CPLP também possuem interesses comerciais e estratégicos nesta zona do globo, justificando assim a sua intervenção (Marques, 2021, p. 11).

Entre os países que empenharam os seus meios nas águas do GdG encontram-se os Estados Unidos da América (EUA) através da sua Marinha. O Golfo da Guiné representa um objeto de interesse fulcral para os EUA dado que entre 15% e 25% do seu crude é importando desta região. Este interesse é corroborado pelos mais de 35 milhões de dólares investidos no treino e formação de militares das forças armadas dos estados do GdG (Guedes, 2014, pp. 40, 43).

Foi criada em 2007 pelo AFRICOM uma parceria de cooperação que tinha como objetivo desenvolver as capacidades das marinhas e guardas-costeira dos países do GdG no que toca a recursos humanos, materiais e logísticos. A primeira missão neste âmbito aconteceu no mesmo ano através do *USS Fort McHenry* que durante 7 meses operou na região. Além da prestação de apoio às populações do GdG esta iniciativa teve como objetivo o treino em várias áreas como a logística, busca e salvamento, liderança e as operações de interdição marítima (Miles, 2007).

Em 2019, o Almirante James Foggo, a bordo do *USNS Carson City* esteve na região do GdG, em Sekondi no Gana. Este navio americano destacado para a região representou o esforço e o empenho da Marinha Americana na segurança marítima do GdG e o apoio às Marinhas e aos Governos locais, contando com uma colaboração efetiva de forças portuguesas, espanholas e italianas que aí operavam.

Juntamente com os representantes de outros países, os representantes americanos estiveram presentes numa conferência em Accra, capital do Gana onde confirmaram a sua vontade e interesse em ajudar os parceiros africanos no combate à pirataria e terrorismo de várias formas, viabilizando e ganhando o controlo das linhas de comunicação marítima (SLOCs). Foi apontado como uma das maiores dificuldades encontradas a falta de força e capacidade do sistema jurídico. É necessário prender e condenar os infratores para que sejam castigados e divulgar estas ações para dissuadir actos futuros ou reincidências (Knott, 2019).

O esforço americano em África refletiu-se em várias ações que decorreram durante o ano de 2021.

Em agosto, juntamente com cinco navios nigerianos e um navio espanhol, o navio americano *USS Hershel Williams*, utilizado como uma base expedicionária móvel, participou num exercício onde se pôde treinar operações de interdição marítima, de abordagem e manobras com helicópteros (Fuentes, 2021).

Num exercício da *Operação GUINEX*, realizado em setembro de 2021, organizado pelo US Africa Command e que contou com a presença do navio americano *USS Hershel Williams*, Navy Seals, a fragata brasileira *BNS Independência* e meios de 10 nações africanas, teve o objetivo de proporcionar treino operacional às marinhas africanas, quer na vertente das unidades navais, quer ao nível de forças especiais e equipas de abordagem por parte dos Navy Seals americanos e de equipas de abordagem brasileiras.

É intenção do estado americano contribuir para a segurança marítima numa das regiões mais perigosa do globo através da Marinha Americana, com uma presença mais assídua nas águas do GdG, dado que este país também beneficia com uma circulação marítima mais segura, ao zelar pela segurança dos navios de sua bandeira e que rumem portos americanos (Stavridis, 2021).

São conhecidos os esforços e o investimento americano na guerra contra o terrorismo, fazendo deste uma das motivações dos decisores americanos para se envolverem de forma mais ativa no combate à pirataria é a ligação desta com o terrorismo islâmico.

O tipo de treino que a Marinha Americana procura dar através de operações navais e exercícios com os Navy Seals não é exclusivo. A Royal Navy, do Reino Unido, também partilha o objetivo de capacitar as forças dos países do Golfo em matérias de assalto e abordagem, através de uma equipa de Royal Marines que seguiu juntamente com a guarnição do navio *HMS Trent*.



Figura 12 - Membros de uma equipa de abordagem brasileira participam num exercício a bordo do USS *Hershel Williams* durante a Operação GUINEX.

Fonte: US NAVY. Adaptado de [Deployed to Africa, USS 'Woody' Williams Key Platform to Train, Engage Partners in Piracy Hotspot - USNI News](#) (Consultado em 13 de dezembro de 2021)

Durante o ano de 2021, o *HMS Trent* esteve presente nesta região durante 3 meses para exercícios conjuntos e treinos como o exercício de âmbito internacional que decorre na região que conta com outras marinhas estrangeiras e africanas como a França, a Nigéria, Gâmbia, etc. – *Grand African Nemo*. Além disso, estão previstas também patrulhas para combate à pirataria e ao narcotráfico e missões de apoio às marinhas e guardas costeiras locais.

O objetivo da missão do navio de patrulha britânico, entre outras coisas, prevê a criação de relações de trabalho e parcerias para operação e treino conjunto com as forças locais, segundo o atual comandante do *HMS Trent*, Tom Knott. A missão conta com uma guarnição experiente a bordo do navio, assim como uma equipa especializada em operações de abordagem. Esta experiência e formação avançada é uma mais-valia para

os parceiros africanos que vão poder partilhar conhecimento e receber treino destes operacionais (Royal Navy, 2021b).

O interesse que o Reino Unido tem nesta região está relacionado com o volume de comércio britânico. Os produtos oriundos do GdG que chegam ao Reino Unido e as respetivas transações que lhes estão associadas representam cerca de 6 biliões de libras, o que revela a elevada importância que esta zona do globo tem para si.

A esta relevância económica para o Reino Unido, ainda se alia o facto da vontade de o Reino Unido se querer afirmar como uma potência mundial marítima junto dos seus pares, pelo que a sua intervenção no GdG surge como uma oportunidade de demonstração do seu poder de projeção de forças navais no estrangeiro, com o trabalho desenvolvido em conjunto com os parceiros internacionais e aliados na região (Royal Navy, 2021a).

No período em que esteve na zona do GdG, o *HMS Trent* visitou a Nigéria, o Gana e o Senegal desenvolvendo vários tipos de atividades a bordo onde foram recebidos alunos de várias escolas, grupos de conservação regional e decisores políticos e militares.

Precisamente durante o período em que o navio se encontrava no Senegal, o Reino Unido presidiu, juntamente com o país anfitrião, a uma conferência do Grupo do G7 dos Amigos do Golfo da Guiné (G7++FOGG)⁸. Constatou também no planeamento do *HMS Trent* uma passagem por Cabo Verde para treino de abordagem e interdição marítima no âmbito do combate ao narcotráfico.

A Marinha Britânica conta com passagens anteriores pela região que datam de 2015, quando o *HMS Lancaster* marcou presença na Nigéria com objetivos semelhantes aos da missão levada a cabo pelo *HMS Trent*. Esta estadia do navio britânico no GdG passou principalmente por ações de formação nas mais diversas áreas de interesse para a Marinha Nigeriana e treino e exercícios em operações navais e manobras de abordagem e desembarque.

⁸ O G7++FOGG foi criado em 2013 com o objetivo de garantir e apoiar a implementação do Código de Conduta de Yaoundé. É composto pelos países do G7 – Canadá, Alemanha, Itália, Japão, França, Reino Unido e Estados Unidos da América – e pelo Brasil, Dinamarca, Holanda, Noruega, Portugal, Espanha, Suíça, UE, o Gabinete das Nações Unidas para a Droga e Crime (UNODC) e pela INTERPOL

O governo espanhol, através da sua armada, também deslocou meios para esta região, estando presente na zona do globo desde 2003 (Consortio Casa África, 2016).

Desde essa data já foram destacados vários navios para o GdG, como é o caso dos navios de patrulha oceânica espanhóis *P71 Serviola* e *P46 Furor*, nos anos mais recentes. O compromisso internacional espanhol para a cooperação na formação e treino das marinhas da zona e na vigilância marítima passa por destacar meios navais todos os semestres. Este esforço representa o empenho espanhol na proteção dos interesses marítimos nacionais, como a pesca comercial e o abastecimento energético através do petróleo e do gás que chega a Espanha vindo do GdG (Consortio Casa África, 2016).

Tabela 7 - Navios de marinhas estrangeiras presentes no Golfo da Guiné desde 2015.

Navio	Nacionalidade	Velocidade	Comprimento	Deslocamento	Armamento Principal
<i>HMS Lancaster</i>	Grã-Bretanha	Superior a 28 nós	133 metros	4900 toneladas	Mísseis antiaéreos Mísseis anti superfície Torpedos Peças de artilharia
<i>HMS Trent</i>	Grã-Bretanha	25 nós	90.5 metros	2000 toneladas	Peça de artilharia Armamento ligeiro
<i>USS Hershel Williams</i>	Estados Unidos	15 nós	239 metros	35000 toneladas	Sistema de defesa própria
<i>USS Fort McHenry</i>	Estados Unidos	Superior a 20 nós	185.9 metros	16200 toneladas	Peça de artilharia Armamento ligeiro Sistema de defesa própria
<i>P71 Serviola</i>	Espanha	20 nós	68 metros	1200 toneladas	Peça de artilharia Armamento ligeiro
<i>P46 Furor</i>	Espanha	20 nós	93.9 metros	2860 toneladas	Peça de artilharia Armamento ligeiro
<i>HMDS Esbern Snare</i>	Dinamarca	Superior a 24 nós	137.6 metros	6300 toneladas	Mísseis antiaéreo Mísseis anti superfície Torpedos Peças de artilharia

Navio	Nacionalidade	Velocidade	Comprimento	Deslocamento	Armamento Principal
<i>ITS Antonio Marceglia</i>	Itália	27 nós	144.6 metros	6700 toneladas	Mísseis antiaéreos Mísseis anti superfície Torpedos Peças de artilharia
<i>ITS Luigi Rizzo</i>	Itália	27 nós	144.6 metros	6700 toneladas	Mísseis antiaéreos Mísseis anti superfície Torpedos Peças de artilharia
<i>ITS Federico Martinengo</i>	Itália	27 nós	144.6 metros	6700 toneladas	Mísseis antiaéreos Mísseis anti superfície Torpedos Peças de artilharia
<i>EV Jacoubet (P794)</i>	França	23,5 nós	80 metros	1.100 toneladas	Peça de artilharia Armamento ligeiro

Nos últimos anos a presença tem sido garantida, geralmente, por navios como o *P71 Serviola* e o *P46 Furor*, cujas missões passam por operações de *search and rescue* (SAR), segurança marítima, entre outras coisas.

No caso do *P71 Serviola*, que esteve presente no GdG em 2016 e em 2019, as missões desempenhadas foram maioritariamente no âmbito do patrulhamento e vigilância marítima, além da cooperação com as marinhas da região em operações e treino (Armada Española, 2016).

Um dos objetivos da presença destes navios passa por apoiar as entidades competentes e os decisores políticos a cumprir e a fazer cumprir o Plano de Defesa Diplomática, que se trata de um programa de cooperação entre os vários países da região que contam com intervenientes estrangeiros para o aumento das capacidades dos estados costeiros do GdG nas matérias referentes a esta problemática. Existe outra iniciativa que conta com o apoio estrangeiro para que seja cumprida que é a *Africa Partnership Station*, uma iniciativa que pretende aumentar a estabilidade e a segurança marítima através da

capacitação das nações locais, quer a nível operacional, quer no que toca às questões legais e jurídicas (Naval Today, 2016).

Durante a sua permanência no GdG no ano de 2019, o navio *P71 Serviola* pôde estar presente em momentos de ação como foi o momento em que a guarnição esteve em contacto com a pirataria na primeira pessoa, durante uma missão de patrulha em que avistou um navio mercante com um comportamento diferente do expectável e com uma pequena embarcação junto de si. Depois de tentar contactar o navio mercante sem sucesso, o *P71 Servila* aproximou-se, tendo sido essa mesma aproximação que fez com que os piratas fugissem na dita pequena embarcação, mas não sem levarem dinheiro e bens da tripulação (Safety4Sea Editorial Team, 2019).



Figura 13 - Navio de patrulha espanhol salva guarnição de navio mercante.

Fonte: Ministério da Defesa Espanhol.

Adaptado de [Spanish Navy patrol ship saves crew from pirates in Gulf of Guinea - SAFETY4SEA](#) (Consultado em 4 de janeiro de 2022)

No ano de 2021, esteve presente o navio *P46 Furor* que durante três meses contribuiu para a segurança no GdG através da segurança marítima e de missões diplomáticas, integrado no projeto das PMC na região juntamente com navios de outras nacionalidades, incluindo portuguesa, promovendo atividades de cooperação. Durante este período praticou portos da Mauritânia, Gana, Nigéria, Camarões, Gabão e Senegal onde realizou ações de treino de porto com vista ao melhoramento dos procedimentos de segurança.

Além do treino de porto também realizou treino em operações navais com o objetivo de aumentar a proficiência das guarnições locais, contando mesmo com uma

equipa de abordagem para dar treinos aos congéneres africanos. Através destas ações, Espanha apoia a política externa dos países do GdG, reforçando o seu compromisso em promover o desenvolvimento da região, e consequentemente, protegendo os seus interesses nacionais (Armada Española, 2021).

A França também exerce a sua presença na região de forma contínua, colaborando com outros países, nomeadamente Portugal, no âmbito dos seus acordos e parcerias.

Desde 1990 que a França garante a presença permanente de, pelo menos, um navio no GdG através da missão *Corymbe*.

Esta iniciativa iniciou-se com o objetivo de proteger os interesses nacionais da época na região, que se prendiam maioritariamente com a extração petrolífera, e as populações francesas que habitavam naquela zona do globo. Esta missão integra-se no compromisso do governo francês em garantir a segurança e a estabilidade na região, fomentando assim o seu desenvolvimento. Além dos meios navais em permanência nas águas do Golfo, a missão *Corymbe* conta ainda com duas forças terrestres permanentes no Senegal e no Gabão denominados *Éléments français au Sénégal* (Ministère des Armées, 2019) e *Éléments français au Gabon* (Ministère des Armées, 2011), respetivamente.

A missão *Corymbe* garante em permanência três pontos distintos. A presença de um navio ou mais no GdG, o que garante que há sempre uma força da Marinha francesa – RESEVAC – pronta em posição com capacidade de evacuar cidadãos franceses, ou europeus se necessário. Garante também o apoio e treino conjunto com o exército e com a força aérea nacionais e regionais. Finalmente, fica salvaguardado o patrulhamento marítimo e combate à pirataria através dos meios navais presentes e também alguns meios aéreos como o *Falcon 50* da Força Aérea Francesa (Ministère de la Défense, 2009, pp. 7-10).

A missão *Corymbe* é das presenças de impacto mais significativa contribuindo ao longo dos anos não só com meios navais como avisos, fragatas, navios de transporte anfíbio, navios de comando e controlo, entre outros, mas também através de cimeiras, reuniões e encontros de oficiais que permitem a troca e partilha de conhecimento, permitindo assim que os oficiais das marinhas da região do Golfo adquiram valências que podem posteriormente ser úteis no âmbito das suas marinhas e guardas-costeira.



Figura 14 - Dispositivo das forças francesas preposicionadas no Golfo da Guiné.

Fonte: [Dossier ESPT - Documents de référence | Ministère des Armées \(defense.gouv.fr\)](#). Adaptado de: Dossier de Presse – Opération CORYMBE

Desde o início da missão a 21 de maio de 1990 já estiveram no GdG sob o nome desta missão 160 destacamentos, que são nomeados por *Corymbe* seguido do seu número de ordem, tendo sido o último o *Corymbe* 160 composto pelo navio patrulha de alto-mar *EV Jacoubet* (Ministère des Armées, 2021).

Paralelamente a esta missão foram surgindo, por iniciativa dos decisores políticos franceses, outras operações com o objetivo de contribuir para a segurança marítima do GdG e para a estabilidade da região ocidental do continente africano.

Em 2011 a França, em resposta ao um pedido do CSNU, decidiu dar início à elaboração de planos trienais com o objetivo de treinar as marinhas e guardas-costeira do Benim, do Togo e do Gana e de patrulhar as águas destes mesmos países. O pedido das Nações Unidas aconteceu derivado do aumento dos custos que as empresas e organizações extratoras e transportadoras de matérias-primas acarretam, em

consequência da subida do número de raptos verificados e que afetam regionalmente o crescimento, o desenvolvimento e a estabilidade (Reuters, 2011).

Três anos mais tarde, em nova reunião do CSNU, François Delattre, embaixador francês, expressou o empenho francês para com a região do GdG e reforçou que a estratégia dos decisores franceses se baseia na capacitação e no apoio às iniciativas regionais desenvolvidas pelas organizações da África Central e Ocidental, dando primazia ao desenvolvimento dos países do GdG (Delattre, 2016).

Os estreitos laços de cooperação entre a França e os países desta região mantêm-se através de acordos e iniciativas nos vários âmbitos, com cooperações com o governo nigeriano nas áreas da Oceanografia e Hidrografia através de programas de treinos, cursos e formações na escola de hidrografia da marinha nigeriana, e mesmo novos meios como navios hidrográficos (Premium Times, 2021).

A necessidade de formação e treino das forças do GdG levou também à fundação da Escola Naval de Tica em julho de 2019 na Guiné Equatorial, relevando novamente o empenho francês que se estende além da presença das forças, reconhecendo esta fragilidade no que toca ao conhecimento e capacidade operacional e técnica para garantir uma resposta adequada às eventuais necessidades (Etahoben, 2020).

Atualmente, e no que toca à componente naval operacional, são realizados três a quatro exercícios regionais, contudo o maior esforço é visível durante a realização do exercício naval *Grand African Navy Exercise for Maritime Operations* conhecido como *Grand African NEMO* (Morcos, 2021). É um exercício anual que decorre no GdG e conta com todos os países que o constituem e com outras marinhas estrangeiras.

O objetivo deste exercício que decorre desde 2018, e que em 2021 contou com um total de 29 marinhas, procura atuar na estabilidade da região e na segurança marítima da mesma forma que as outras iniciativas, trabalhando com as entidades locais, estatais ou privadas, de forma a aumentar as suas capacidades, promovendo a cooperação e partilhando e incentivando a partilha de conhecimento sobre a questão marítima e tudo o que a isso concerne (Archus, 2021).

A Itália é outro país que aplica a sua experiência no combate à pirataria no GdG, através da sua marinha que conta com várias participações em missões junto à região oriental do continente africano e do Golfo de Áden.

A pirataria no GdG tem impacto significativo no desenvolvimento regional, mas este impacto estende-se à UE e à Itália, que aplica assim a sua experiência na salvaguarda dos seus interesses nacionais, procurando estabelecer parcerias e relações de cooperação com os países da região (Marina Militare, 2020).

A Itália tira partido dessa experiência adquirida em vários teatros de operações para treinar, capacitar e habilitar as marinhas e guardas-costeira dos países que constituem o GdG em matérias de pirataria e segurança marítima, como aconteceu em 2014 através de atividades, cursos e palestras (Marina Militare, 2014).

Esta iniciativa em 2014 foi nomeada *A Country On The Move* e tinha como objetivo, não só o combate à pirataria, mas também a criação de melhores condições de vida aos povos destes países, atuando junto das populações e reunindo-se com os decisores políticos e militares dos países visitados procurando fomentar relações e colaboração (Marina Militare, 2014).

Neste âmbito as guarnições dos vários navios envolvidos, um porta-aviões, um reabastecedor e uma fragata, das quais constavam equipas de médicos e enfermeiros militares e civis da Cruz Vermelha italiana visitaram países como Angola, onde realizaram exames médicos inacessíveis para as populações auxiliadas e as guarnições se juntaram com a comunidade local para a reabilitação de centros de caridade e sociais (Marina Militare, 2014). O apoio médico providenciado em Angola foi continuado aquando da visita destes navios ao Congo permitindo que fossem feitas consultas de optometria e oferecidos óculos a quem necessitasse.

A visita ao Congo incidiu não só sobre a população civil, mas também sobre os intervenientes no combate à pirataria e na segurança marítima na zona através de formação e partilha de conhecimento, experiências, ideias para a consolidação de conhecimento sobre treino e competências operacionais. Foram realizadas ações de formação e cursos que versavam as seguintes áreas: operação de explosivos, segurança marítima e combate à pirataria, gestão das pescas, plataformas petrolíferas, poluição

marítima e gestão vários centros regionais e inter-regionais de coordenação de operações (Marina Militare, 2014).

Mais recentemente a Marinha Italiana tem sido uma reflexão do grau de empenho e compromisso do governo italiano em estar presente no GdG para defender e preservar os seus interesses e, conseqüentemente, a segurança nacional, destacando meios para esta região, como as fragatas *ITS Luigi Rizzo* e *ITS Martinegro*, que têm como missão a salvaguarda dos interesses italianos através da garantia da livre circulação e da proteção do transporte e comércio marítimo, contando com o apoio de helicópteros e equipas especiais a bordo. Ambas as fragatas foram chamadas a intervir em cenários reais durante a sua estadia no golfo, tendo a fragata *ITS Martinegro* sido chamada para agir num ataque por parte de piratas a um navio mercante de bandeira de Singapura, onde chegou a haver troca de disparos entre os piratas e a equipa de abordagem que seguia no helicóptero que projetava a mesma (Marina Militare, 2020). Participou numa operação de assistência médica a um tripulante de um mercante chinês que acabou por ser evacuado para São Tomé e Príncipe (Marina Militare, 2020). Outro navio da Marinha Italiana foi chamado a intervir num apelo dum navio de bandeira liberiana que reportou um ataque pirata (Marina Militare, 2021).

No ano transato a Marinha Italiana participou com bastante frequência em exercícios de operações navais com os Estados Unidos no GdG que visam o treino e instrução das marinhas e das forças estatais dos países do GdG que participam nestes mesmos exercícios, assegurando assim não só a estabilidade e a segurança na região, mas também a prontidão e a operacionalidade dos meios estrangeiros envolvidos para que tenham uma resposta adequada e atempada em caso de necessidade.

Também tem desenvolvido treino no âmbito da UE com outros países europeus para garantir o máximo de proficiência nas operações de patrulhamento e ações conjuntas com outros países em destacamentos nacionais na zona, nomeadamente através do exercício EUROMARSEC, onde já teve oportunidade de realizar treino com o *NRP Setúbal* e com o *NRP Zaire*, em ocasiões distintas (Marina Militare, 2021). Desta forma,

asseguram uma resposta adequada e consolidada que se baseia na condução de operações de dissuasão através da presença no mar e ações de vigilância.



Figura 15 - ITS Luigi Rizzo e o NRP Setúbal no EUROMARSEC 21-2.

Fonte: Marina Militare. Adaptado de: [European Exercise EUROMARSEC 21-2 wraps up in the Gulf of Guinea - Marina Militare \(difesa.it\)](#)

Estes exercícios e ações de treino com outros navios europeus, sejam portugueses, franceses ou italianos presentes no Golfo inserem-se no projeto das Presenças Coordenadas da UE com o objetivo de implementar as medidas e ações operacionais por forma a garantir o livre acesso ao mar e a circulação segura nas SLOCs (Marina Militare, 2021).

Estas missões garantem que a interoperabilidade necessária entre as várias marinhas, para que respondam da melhor maneira às eventuais chamadas que venham a ter, apesar de se encontrarem sob a alçada das cadeias de comando nacionais. Desta forma é possível aferir a prontidão dos meios e a sua flexibilidade para as várias ameaças que se encontram através do intercâmbio e desenvolvimento de várias iniciativas.

Por forma a proteger os seus interesses nacionais, a Marinha Italiana desenvolve programas de treino com plataformas e navios petrolíferos nacionais para manter os padrões de eficiência e de resposta dos seus meios, empenhando não só meios navais,

mas também equipas de abordagem, mergulhadores e helicópteros. Estes cenários simulados representam o cenário ideal para testar o sistema de emergência nacional italiano que tem como missão prestar auxílio aos navios italianos por tudo o mundo (Marina Militare, 2021).

A Dinamarca é um outro exemplo de uma nação europeia que aproveitou a sua experiência no combate à pirataria no Golfo de Áden e na região da África Oriental. Os primeiros contributos para o combate à pirataria surgiram em 2008 com algumas operações cujo objetivo seria não só combater os piratas, mas também desenvolver as capacidades dos decisores e intervenientes locais. Mais tarde, desenvolveu uma primeira estratégia para a atuação internacional da Dinamarca e em 2011 um plano de atuação para um período de três anos. O Governo dinamarquês só posteriormente, em 2015, é que desenvolveu um programa trienal que viria a incluir a atuação da sua Marinha no GdG.

A análise efetuada pelos peritos dinamarqueses revela que o crime marítimo na região ocidental do continente africano é diferente do que se verifica na costa oriental. Enquanto na região da Somália os incidentes registados são quase exclusivamente relacionados com a pirataria e reduzidos às águas de um país – a Somália, no Golfo o crime marítimo é um conceito mais vasto. O crime no mar engloba a pirataria, assalto à mão armada no mar, poluição, pesca ilegal, tráfico humano, entre outras coisas, e não se limita apenas às águas costeiras de um só país. O GdG é uma área muito mais extensa, que abrange mais países, tornando muito mais difícil gerir recursos, políticas e interesses.

Por essa razão, foi elaborado um relatório, que deu origem ao programa trienal de paz e estabilização regional 2019-2022, depois de analisadas todas as variáveis e circunstâncias a ter em conta, os agentes que intervêm na região, quer locais quer estrangeiros. Delinearam algumas estratégias para cumprir com o objetivo de proteger os interesses nacionais da Dinamarca, que é evidente, uma vez que a navegação comercial dinamarquesa representa 10% de todo o comércio internacional.

As diretivas gerais ditadas por esse relatório afirmam que o esforço deve ser direcionado para a coordenação das operações regionais e o reforço das instituições legais para que possam exercer as suas tarefas da forma mais eficiente.

Atendendo aos interesses políticos, às necessidades e capacidades estratégicas e operacionais, as elações tiradas revelam uma necessidade de ajuda estrangeira para impor

a lei e fazer cumprir os quadros legais impostos em alto mar, onde reina o crime nesta região fomentando a instabilidade e minando o desenvolvimento. Desta forma, considera o estado dinamarquês que é necessário fomentar a troca de informação e a coordenação no que toca ao domínio marítimo e capacitar quer os agentes regionais que atuam no mar como os que atuam em terra.

Desde 2021 que presente através dos seus meios navais na região e a Marinha Dinamarquesa já demonstrou o seu empenho contra a pirataria. A fragata, equipada com helicóptero e equipas de forças especiais, que está presente no GdG, no âmbito das Presenças Marítimas Coordenadas das UE já realizou exercícios com várias marinhas europeias, nomeadamente a portuguesa (Naval News, 2021).

Nesta curta estadia na zona, a fragata *HMDS Esbern Snare* esteve envolvida na eliminação de 4 piratas e na detenção de sete, os quais foram detetados numa embarcação rápida junto a vários navios comerciais e que não contaram com a intervenção do navio dinamarquês. Os piratas detidos foram levados a julgamento, sendo que três foram libertados e quatro ficaram detidos (Reuters, 2022).

Apesar da participação de unidades navais de várias marinhas estrangeiras é uma mais-valia e permite a presença de meios navais adicionais com várias valências na área de operações, ou seja, uma maior cobertura, mas a própria extensão geográfica do Golfo da Guiné é um desafio, devido à dispersão dos ataques no seu espaço.

Aliado à extensão espacial da região estão os interesses nacionais dos vários países presentes no GdG, que faz com que deem mais atenção a determinadas áreas em detrimento de outras, não se conseguindo uma coordenação central dos meios.

Por último e apesar de todos os esforços internacionais, a questão jurídica e o facto de muito dos crimes serem perpetuados em águas territoriais, tem criado uma barreira à intervenção estrangeira, uma vez que esta põe em causa a soberania dos estados ribeirinhos e estes não cedem direitos próprios em prol da segurança marítima comum (Marques, 2021, p. 12).

3.4 O valor da Missão Portuguesa

O interesse da Marinha Portuguesa na região do GdG é algo cuja origem remonta à época dos Descobrimentos, quando os navegadores e comerciantes portugueses traziam

produtos e matérias-primas desta região para Portugal. O interesse português pelo Golfo da Guiné mantém-se até aos dias de hoje, não só em termos económicos, mas em termos estratégicos e políticos.

Segundo Sérgio Bronze o empenho e compromisso português para com o Golfo da Guiné surge por interesse próprio, por contributo para o desenvolvimento de África ou uma mistura de ambos. Este interesse próprio atual prende-se à questão energética, dado que o Golfo da Guiné é um dos principais fornecedores energéticos da Europa, sendo que Portugal ainda tem um interesse acrescido derivado do elevado potencial económico resultante dos laços com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) do GdG que se estende ao panorama político e no que concerne à segurança (Andrade, 2019, p. 40).

O desenvolvimento do continente africano está ligado aos interesses do país devido às relações próximas que Portugal mantém com alguns países africanos, sendo deste modo impossível desassociar os dois, um do outro.

A nível energético, o GdG representa um grande interesse para a UE e, neste caso para Portugal, por ser uma das maiores fontes energéticas do país, com cerca de 38.4% do petróleo nacional a ser importado do GdG.

Portugal também importa gás natural desta região, tendo contabilizado um total de 56.8% das importações nacionais de gás natural (Direção-Geral de Energia e Geologia), em 2020, o que leva a investir na segurança e manutenção da livre circulação destas matérias-primas. A segurança no Golfo da Guiné é vital para o normal funcionamento do país.

O interesse português estende-se ao panorama económico devido ao elevado volume de transações comerciais efetuadas entre Portugal e os países do Golfo, sejam exportações ou importações. Angola está em 8º na lista de clientes de produtos oriundos de Portugal, com um valor de bens exportados que ascende a mais de oitocentos milhões de euros e é o 15º fornecedor de produtos, com quase quinhentos milhões de euros em importações.

Outros países como Cabo Verde, Guiné-Bissau e São Tomé e Príncipe são outros destinos dos bens portugueses e também origem de produtos que são importados para

Portugal. Todas estas trocas comerciais representam milhões de euros que circulam e alimentam a economia nacional (Andrade, 2019, p. 42).

O crescimento da criminalidade marítima na região e a falta de capacidades dos países da região no que toca à manutenção da segurança no mar e liberdade de navegação pode atentar contra o interesse nacional no Golfo da Guiné e isso é uma causa de preocupações, pelo que Portugal veio a desenvolver várias iniciativas e fez várias intervenções através das Forças Armadas Portuguesas no continente africano com o objetivo de contribuir para a pacificação e desenvolvimento do mesmo, nomeadamente através da Marinha Portuguesa na Somália e no Golfo da Guiné (Andrade, 2019, p. 40).

Além de que este tipo de missões e iniciativas que Portugal desenvolve é prestigiante para o país, dado que é uma efetivação do contributo e do esforço para a pacificação e estabilização da região do Golfo da Guiné, permite o desenvolvimento e consolidação do papel de Portugal como um aliado (Marçal, 2021, p. 11).

A Marinha Portuguesa, através do Comando Naval tem obtido informações relevantes acerca da segurança marítima no GdG e estabelecido contactos com o CRESMAO e com o CRESMAC, as duas organizações africanas que promovem a cooperação entre os países da região.

Portugal estende a sua missão além do nível operacional estando presente diplomaticamente em vários países do GdG, como o Senegal, a Guiné-Bissau, Cabo Verde, Nigéria, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe, República Democrática do Congo e Angola. Desta forma, é possível criar ligações e colaborações com os governos locais e estabelecer contactos de uma forma mais próxima (Andrade, 2019, p. 42).

O interesse português na região do GdG reflete-se no Plano de Atividades 2018 da Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN) onde se podem ler os seguintes objetivos para o dito ano: “Estabelecer e explorar o potencial das relações com os Estados Africanos costeiros (Atlântico Sul) que integram espaços da África Ocidental (Senegal e Costa do Marfim), do Golfo da Guiné (Nigéria) (...)” e “Continuar a acompanhar as matérias relacionadas com a segurança marítima (terrorismo, pirataria, entre outros fenómenos), a proliferação/comércio de armas, mulheres, paz e segurança, entre outras.” (Andrade, 2019, p. 42).

Este plano ainda pressupõe estruturas de Cooperação Técnico-Militar que atuam ao nível da partilha de conhecimento, da formação e do ensino das forças locais, o que posteriormente facilita a cooperação destes países entre si e com outras marinhas estrangeiras presentes na região (Andrade, 2019, p. 43).

A intervenção e o esforço português são evidenciados através da referência ao mesmo no plano da Comissão Europeia para o GdG, *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*, onde “*Portugal is implementing (a) bilateral agreements with Angola and Guinea-Bissau regarding the capacity building of the respective Navies and (b) bilateral agreements with Cabo Verde and São Tomé e Príncipe regarding the capacity building of their respective coast-guards. Portugal is also implementing the bilateral agreements signed with São Tomé e Príncipe and Cabo Verde on the Joint Monitoring of Maritime Spaces under their respective Sovereignty or Jurisdiction. Portugal deploys, annually, naval and air assets to participate in the exercise Obangame Express, which contributes to the capacity-building of the countries of African Atlantic coast and to the interoperability of capabilities. (...)*” (Puigarnau, 2018, p. 22).

É evidente a incidência nos acordos de cooperação tendo em vista a capacitação das forças navais, sejam elas a marinha ou guarda-costeira dos ditos países, e na monitorização, patrulhamento e vigilância dos espaços marítimos sob jurisdição e soberania dos países que se encontram abrangidos por estes acordos bilaterais.

Os acordos bilaterais com os PALOP acontecem ao nível operacional e também no panorama político através de diálogos com os dirigentes políticos deste país.

Com o objetivo de proteger os interesses nacionais, a Marinha Portuguesa participa juntamente com outros países que atuam no Golfo em treino e exercícios internacionais cujo objetivo é garantir a interoperabilidades dos atores presentes nesta região do globo e a capacidade das marinhas e guardas-costeira locais para combater as várias ameaças que enfrentam.

Neste contexto a Marinha Portuguesa destaca meios navais para participar em vários exercícios anuais que tomam lugar no Golfo, como o OBANGAME EXPRESS organizado pelos EUA, onde além de treino naval são abordados temas como a pesca ilegal, o contraterrorismo, a poluição e o tráfico de vários tipos, e o AFRICAN NEMO que é organizado pela Marinha Francesa que conta com a participação da fragata *NRP*

Bartolomeu Dias (Comando do NRP Setúbal, 2021a). A Marinha Portuguesa tem participado todos os anos com meios navais no exercício de organização americana, o OBANGAME EXPRESS interruptamente desde 2014, apenas excetuando no ano 2020.

O empenho português na segurança marítima do GdG estende-se a outras organizações e comunidades internacionais. O interesse português no GdG e a importância que este representa para Portugal justifica a participação ativa de Portugal no grupo G7++FOGG, anteriormente presidido por Portugal, cuja principal missão é a segurança marítima no Golfo da Guiné, combatendo a pirataria e o crime no mar, no campo de ação do CCY e da Arquitectura Yaoundé (Andrade, 2019, pp. 46-47).

No exercício da presidência portuguesa do G7++FOGG foram desenvolvidas várias ações como reuniões onde se puderam ouvir as nações que integram o grupo bem como os estados africanos do GdG, visitas a instalações da Marinha Portuguesa e exercícios navais no âmbito do combate à pirataria, o que deu oportunidade de Portugal e da Marinha Portuguesa afirmarem o seu compromisso perante esta região debilitada do globo através de várias linhas orientadoras.

Estas passam pela “disponibilização de meios tecnológicos para garantir a segurança marítima”, a “coordenação de diferentes atores e iniciativas” e “esforços diplomáticos visando garantir uma maior vontade política, apropriação e envolvimento dos países da região nesta matéria” (Andrade, 2019, pp. 48-49), inclusive através da atribuição de verbas de 10 milhões de euros acordados entre a UE e a CEDEAO para a aquisição de semirrígidos e prestação de formação às marinhas e guardas-costeira dos países da CEDEAO através da Marinha Portuguesa.

Além da formação dos operacionais das forças marítimas dos países africanos, Portugal tem atuado também num nível jurídico procurando reforçar o quadro legal destes países criando ferramentas jurídicas para combater os crimes que são perpetuados nestas águas.

A CPLP, e o papel português na mesma, tem um impacto relevante na região por diversas razões. O idioma em comum entre os países desta organização que integram o GdG permite que se articulem com uma facilidade acrescida, funcionando como facilitadores, por forma a contribuírem para a região em virtude da sua experiência marítima, e contando com a participação da força portuguesa, que além de fazer parte

desta comunidade, está inserida na UE, pelo que podem definir objetivos regionais e em comum com os decisores políticos e estratégicos em Portugal para que a segurança marítima seja uma realidade no Golfo, permitindo o crescimento e desenvolvimento das capacidades das marinhas e guardas costeiras da região, e consequentemente da própria região.

Dado que cinco países dos dezanove que constituem o GdG fazem parte da Comunidade de Países da Língua Portuguesa (CPLP), que são Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Guiné Equatorial, Guiné-Bissau e Angola (CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, 2021), estas relações com alguns países do Golfo permitem uma aproximação mais fluída o que leva a uma cooperação mais eficiente.

Portugal tem estabelecido acordos no âmbito da política de Cooperação no Domínio da Defesa (CDD) com estes países, nomeadamente Angola, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe. Estes acordos e programas de cooperação têm como principal objetivo a capacitação das forças armadas destes países, de modo a contribuir para a manutenção da paz e da segurança, permitindo o desenvolvimento da região.

Esta capacitação é abordada por vários ângulos, não apenas através de treino e exercícios, mas também através da administração de cursos e formações de natureza técnico-militar, através de programas de ensino em Portugal através da Escola Naval e das outras academias militares. Além da formação, ainda no âmbito da cooperação técnico-militar, a Marinha é empenhada em missões na área da hidrografia, cartografia e sistemas de informação geográfica através de parcerias entre o Instituto Hidrográfico e os países abrangidos pelo programa de CDD. Numa vertente mais operacional são desenvolvidas ações de patrulhamento e vigilância conjunta nas águas destes países com o objetivo de garantir a segurança marítima e proteger os interesses regionais, de Portugal e da União Europeia (Ministério da Defesa Nacional, 2022).

É neste sentido que a Marinha Portuguesa está presente nesta zona do globo de forma permanente através da presença do *NRP Zaire* que opera em cooperação com a Marinha de São Tomé e Príncipe desde 2018. O navio da Marinha Portuguesa, além de proporcionar treino e formação aos militares da Marinha de São Tomé e Príncipe, tem trabalhando desta forma no desenvolvimento de capacidades e competências dos mesmos de forma permanente, ainda participa em operações conjuntas de patrulhamento,

vigilância e busca e salvamento, contribuindo para a segurança marítima deste estado. A missão do *NRP Zaire* em São Tomé e Príncipe surge no âmbito do acordo de CDD entre este país e Portugal (Marçal, 2021, p. 16).

Para que as forças militares e de segurança de São Tomé e Príncipe, nomeadamente a guarda-costeira, atinjam uma capacidade operacional adequada e consigam exercer esta autoridade foram definidos pelo Estado-Maior da Armada (EMA) cinco objetivos sobre os quais assenta a missão que o *NRP Zaire* ainda desempenha atualmente.

Começando por criar condições logísticas para a permanência do navio em São Tomé e Príncipe, passando pelo reforço da confiança entre os diversos agentes na região e o reconhecimento da importância da segurança marítima. O apoio do desenvolvimento do quadro legal e dos aspetos jurídicos e o apoio para a capacitação operacional da guarda-costeira de São Tomé e Príncipe são mais dois objetivos traçados para a missão, sendo o quinto objetivo é a realização de atividades operacionais de fiscalização conjunta.

Estes objetivos foram cumpridos através do seguimento de dezoito linhas de ação que foram definidas pelo EMA, de entre as quais se destacam orientações como:

- Apoiar o desenvolvimento de doutrina organizacional, operacional e técnica;
- Providenciar treino de forma gradual e faseada;
- Apoiar o reforço da interoperabilidade, designadamente através de sistemas de informação, comando e controlo e participação em exercícios internacionais de segurança marítima, e;
- Apoiar a seleção e a integração do pessoal da guarda-costeira necessário para o desenvolvimento das atividades do projeto (Marçal, 2021, p. 17).

De acordo com estes objetivos e linhas orientadoras, os militares portugueses e entidades formadoras da Marinha tomaram o lugar de supervisores e instrutores integrados no plano de instrução, treino e execução que foi desenvolvido para colmatar a formação deficitária dos militares da guarda-costeira santomense.

Deste plano de treino sobressaem vários estágios e cursos dedicados ao desenvolvimento de competências e conhecimentos respeitantes à operação de bordo,

como o *Estágio de Formação Inicial de Marinheiros*, o curso de *Aperfeiçoamento Básico em Limitação de Avarias* e o curso de *Ações de Abordagem e Condução de Botes*, este último tendo em vista a capacitação dos militares para a realização de fiscalizações no mar.

No que toca ao treino operacional, foram desenvolvidas várias ações. O Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval efetuou treino que foi supervisionado por equipas de avaliação especializadas como forma de aferir qual o grau de prontidão e a capacidade resposta da guarnição a diversos cenários de operações ou emergência a bordo. Além do treino, ainda foi criada uma rede de comunicações para apoiar as operações de vigilância e patrulhamento dos navios e para possibilitar a troca de informações entre o MOC da guarda-costeira santomense e o MOC/Centro de Busca e Salvamento de Lisboa, que foi complementada com treino e formação específica nas áreas de Comunicações e Comando e Controlo. (Marçal, 2021, p. 18)

Até fevereiro de 2022, o *NRP Zaire* contava com 3.902 horas de navegação e um total de 33.119 milhas náuticas navegadas. Em contexto de operações, realizou 18 ações de busca e salvamento, 30 ações de fiscalização conjunta em alto mar e 14 ações no âmbito do combate à pirataria, tendo em vista a segurança marítima (Marinha Portuguesa, 2022).

As ações de vigilância e a capacitação dos congéneres santomenses são uma contribuição para a segurança marítima da região e para a capacidade do país relativamente à autoridade do Estado no mar. Desta forma, além de contribuir para a região, a Portugal e a Marinha Portuguesa têm alcançado grande notoriedade a nível local e internacional nos panoramas político, militar e social no que toca ao seu papel na manutenção da segurança marítima (Marçal, 2021, p. 16).

Além do *NRP Zaire*, desde 2008, outras unidades navais da nossa Marinha têm sido empenhadas em missões para o GdG através da iniciativa Mar Aberto que promove ações no âmbito da CDD com países da CPLP (Ribeiro, Observador, 2021b). A iniciativa Mar Aberto é um compromisso internacional português que incide na questão da segurança marítima junto dos PALOP, por intermédio de várias missões de caráter abrangente, no âmbito militar e civil e é garantida através dos meios navais da Marinha Portuguesa. Rege-se de acordo com as orientações das políticas externa e de defesa e

baseia-se em torno de três prioridades, a diplomacia naval, atividades de cooperação e missões de duplo-uso (Andrade, 2019, p. 51).

Esta iniciativa visa a patrulha destas águas de modo a garantir a segurança marítima e o livre acesso ao mar, e também a capacitação e o treino de outras marinhas, sempre de acordo com as diretivas que vão sendo transmitidas por quem detém o comando da força, sendo que as orientações são definidas de acordo com uma série de políticas. A iniciativa Mar Aberto tem contando com o destacamento de meios semestralmente, perfazendo dois destacamentos anuais, compostos por um dos meios navais. Estes meios que são empregues praticam uma série de portos africanos cuja escolha tem por base as orientações da política externa nacional e o panorama político da região (Andrade, 2019, p. 52).

O pretendido com a iniciativa Mar Aberto é a coordenação entre todos os parceiros durante as atividades desenvolvidas, sejam elas nacionais ou multinacionais, empregando meios navais e unidades operacionais com outras valências de relevo, e concentrando todos estes esforços na realização de exercícios e ações de treinos para que se cumpram todos os objetivos propostos (Andrade, 2019, p. 51).

Os objetivos são cumpridos através de um conjunto de ações a ser desempenhadas pelas unidades destacadas na região. Conforme o Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas, o Almirante Silva Ribeiro, dum leque alargado de ações, destaca as seguintes (Ribeiro, A Iniciativa Mar Aberto, 2020):

- Realização de exercícios conjuntos e embarque de elementos das marinhas de vários países para a capacitação em ações de vigilância e fiscalização no mar;
- Prestação de apoio humanitário, através de colaboração de serviços e da realização de palestras pelas equipas médicas de bordo;
- Execução de serviços técnicos especializados, como por exemplo limpeza dos cascos e sensores dos navios efetuados pelas equipas de mergulhadores;
- Realização de palestras, conferências e visitas a bordo por parte de organizações locais, focando o ensino e o conhecimento, tendo em vista a consciencialização e criação de cultura marítima;

- Cooperação em trabalhos relacionados com as ciências do mar, como levantamentos hidrográficos de áreas de interesse, contribuindo para o desenvolvimento científico e defesa do ambiente marinho, e;

- Apoio a ações externas do Estado.

A importância desta iniciativa prende-se com a manutenção do comércio mundial e acima de tudo, nacional ao impedir que as ações de pirataria comprometam o abastecimento energético. O livre uso do mar é garantido num nível operacional através de operações navais que combatem não só a pirataria, mas também poluição marítima resultante de fracas políticas ambientais, roubo de recursos energéticos, a pesca ilegal e o tráfico de pessoas e/ou bens, e num nível técnico através de formações e de ensino.

Integraram recentemente a iniciativa Mar Aberto navios como a fragata *NRP Álvares Cabral* e o abastecedor *NRP Bérrio*, os navios hidrográficos *NRP Almirante Gago Coutinho* e *NRP Dom Carlos I*, e também o *NRP Setúbal* que participou no exercício OBANGAME EXPRESS 21 e integrou o projeto das PMC da UE. Além de participarem em exercícios, estes navios fazem missões de capacitação dos países do GdG no que concerne à segurança marítima. A diversificação na tipologia de navios empenhados no Mar Aberto permite que se explorem as valências de cada tipo de navio desenvolvendo mais atividades e mais abrangentes (Marçal, 2021, p. 11).

Para garantir o máximo de capacidades, além da guarnição prevista, embarcam também um Médico Naval, uma equipa de abordagem composta por fuzileiros e uma equipa de dois mergulhadores. No caso dos navios hidrográficos embarca também uma equipa da Brigada Hidrográfica (Marçal, 2021, p. 12).

Os navios que integraram esta iniciativa têm contado com a colaboração de outras unidades operacionais como equipas de fuzileiros e mergulhadores e algumas equipas médicas, abrindo assim a possibilidade a outro tipo de operações, como vistorias e abordagens, e ações médicas junto das populações locais.

Tabela 8 - Navios da Marinha Portuguesa presentes no Golfo da Guiné desde 2015

Navio	Tipologia	Período de permanência	Âmbito da Missão
NRP <i>D. Carlos I</i>	Navio Hidrográfico	OUT2020-JAN2021	Iniciativa Mar Aberto 21.2
NRP <i>Setúbal</i>	Patrulha oceânico	MAR-MAI 2021	Iniciativa Mar Aberto 21.1
NRP <i>Almirante Gago Coutinho</i>	Navio Hidrográfico	DEZ2020-FEV21	Iniciativa Mar Aberto 20
NRP <i>Sines</i>	Patrulha oceânico	OUT-DEZ 2019	Iniciativa Mar Aberto 19.2
NRP <i>Álvares Cabral</i>	Fragata	JAN-ABR 2019	Iniciativa Mar Aberto 19.1
NRP <i>Viana do Castelo</i>	Patrulha oceânico	AGO-OUT 2018	Iniciativa Mar Aberto 18.2
NRP <i>Álvares Cabral</i>	Fragata	FEV-ABR 2018	Iniciativa Mar Aberto 18.1
NRP <i>Bérrio</i>	Reabastecedor de esquadra	JAN-MAR 2018	Iniciativa Mar Aberto 18.1
NRP <i>D. Carlos I</i>	Navio Hidrográfico	OUT-DEZ 2017	Iniciativa Mar Aberto 17.2
NRP <i>Álvares Cabral</i>	Fragata	MAR-MAI 2017	Iniciativa Mar Aberto 17.1
NRP <i>Almirante Gago Coutinho</i>	Navio Hidrográfico	SET-DEZ 2016	Iniciativa Mar Aberto 16.2
NRP <i>Vasco da Gama</i>	Fragata	FEV-ABR 2016	Iniciativa Mar Aberto 16.1
NRP <i>Figueira da Foz</i>	Patrulha oceânico	MAR-MAI 2015	Iniciativa Mar Aberto 15
NRP <i>Bartolomeu Dias</i>	Fragata	MAR-MAI 2015	Iniciativa Mar Aberto 15
NRP <i>Bartolomeu Dias</i>	Fragata	FEV-MAI 2014	Iniciativa Mar Aberto 14
NRP <i>Zaire</i>	Lancha de Fiscalização	JAN2018-	Cooperação no Domínio da Defesa

Fonte: Revista da Armada (2014 – 2021). Adaptado de (Marçal, 2021)

Os navios hidrográficos da Marinha Portuguesa, dado que são navios não combatentes, realizaram algumas missões de cariz científico no âmbito de parcerias com o IH que contribui para a hidrografia e cartografia dos PALOP através da atualização das cartas náuticas destes países (Andrade, 2019, p. 52).

Um exemplo destes trabalhos foi a recuperação do navio “*Pico Douro*” em 2017, com o auxílio de mergulhadores, que estava naufragado na baía de Ana Chaves impedindo a navegação na baía. Após a remoção do navio naufragado, o IH procedeu à

atualização da carta náutica. Também na baía de Ana Chaves, em 2018 foi colocada uma boia de amarração e instalado um cabo elétrico VHF, tendo em vista a doação do *NRP Zaire* à guarda costeira de São Tomé e Príncipe (Andrade, 2019, p. 53).

Além dos países do Golfo, a Marinha Portuguesa organizou séries de treino com outros países como aconteceu, por exemplo, em 2018 quando se realizou treino conjunto com as equipas de abordagem portuguesas e da Mauritânia.

No mesmo ano a iniciativa Mar Aberto permitiu que fossem desenvolvidas ações de cooperação em vários âmbitos com vários países, contudo sempre na perspetiva da capacitação e da segurança marítima. Em São Tomé e Príncipe foi possível administrar treino e formação de grande escala aos vários níveis da intervenção naquilo que é garantir a segurança e o correto uso do mar.

No que toca aos meios navais e operacionais foram realizados exercícios de projeção de forças com os fuzileiros, ações de fiscalização e segurança, foi possível formar a futura guarnição santomense do *NRP Zaire* através dum embarque no *NRP Álvares Cabral* e a guarnição do *NRP Bérrio* prestou ainda treino na área das comunicações. Ao que concerne a formação, foram realizadas várias atividades ao abrigo da cooperação técnico-militar.



Figura 16 - NRP Zaire e HMDS Esbern Snare da Marinha Dinamarquesa. Os dois navios, juntamente com o italiano ITS Antonio Marceglia participam num exercício naval ao largo da Nigéria. O NRP Zaire encontra-se em São Tomé e Príncipe numa missão de fiscalização conjunta e capacitação operacional marítima da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe.
Fonte: Facebook – Forças Armadas Portuguesas (Dezembro, 2021)

Além de quem atua diretamente no mar, a cooperação com este país contou ainda com o embarque do diretor de pescas a bordo do navio português e reparações das embarcações da guarda costeira santomense recuperando a sua operacionalidade. Junto das populações de São Tomé e Príncipe e também Cabo Verde, foram realizadas consultas médicas por equipas de bordo e distribuídos medicamentos pelos locais. Em conjunto com o *NRP Bérrio*, o *NRP Álvares Cabral* deu apoio a alguns eventos e atividades protocolares e diplomáticas (Marçal, 2021, apêndice F).

A presença naval na região seja no âmbito de iniciativas nacionais ou projetos estrangeiros e comunitários tem um papel dissuasor nas operações navais e de segurança, pelo que a presença dos navios portugueses, estejam em trânsito ou em operações militares, em águas ou portos dos países ribeirinhos do Golfo representa um esforço significativo no que toca à segurança marítima (Marçal, 2021, p. 14)'. Este esforço é evidente quando se verifica que só desde 2014, os navios portugueses marcaram presença em onze países do Golfo da Guiné (Marçal, 2021, apêndice E).

Através dos bons resultados obtidos, Portugal e a Marinha Portuguesa consegue afirmar-se junto dos seus pares e perante a comunidade internacional como um parceiro de confiança, que garante interoperabilidade e capacidade de execução nos mais variados

tipos de operações navais, reforçando o seu papel no G7++FOGG, junto da UE e da CPLP (Marques, 2021, p. 28). Este reconhecimento proveniente da presença portuguesa no Golfo da Guiné, leva a que a sua experiência seja requerida pelos seus parceiros internacionais noutros teatro de operações também no âmbito de missões de paz.

O reconhecimento dos resultados que advêm das missões portuguesas é explícito nos relatórios anuais elaborados pelo *International Maritime Bureau* para a questão da pirataria. É salientada a cooperação da Marinha Portuguesa com outras marinhas estrangeiras no combate à pirataria (ICC International Maritime Bureau, 2021, p. 20). A intervenção da Marinha Portuguesa tem sido fundamental para a região e para a segurança marítima. Tem atuado na formação e no desenvolvimento das forças e das agências locais para que estes possam atuar com eficácia no âmbito da segurança marítima e também de forma muito ativa no patrulhamento da região e no combate à pirataria em várias ações de apoio à navegação comercial atacada por piratas.

Conclusões

Os conflitos em estudo apresentam características comuns apesar de serem temporalmente distantes. Tanto o golfo da Guiné como a baía de Guanabara são locais que no contexto político e económico dentro das suas épocas, permitem uma análise em que para cada um dos casos se encontram questões económicas e de segurança de elevada relevância para vários agentes económicos internacionais.

Estas questões são o que justifica a ingerência internacional e o esforço interventivo para controlar e assegurar a liberdade de navegação, sendo que as consequências em ambos os casos, a revolta da armada e a pirataria, se equiparam enquanto conflitos de baixa intensidade.

Os objetos de estudo desta investigação permitiram formular os objetivos que constituem o ponto de partida da mesma: compreender a missão do Comandante Augusto de Castilho na baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, Brasil, entre 1893 e 1894, e o contexto da presença da Marinha portuguesa no golfo da Guiné no presente.

A partir dos objetivos estabelecidos é possível analisar o paralelo das situações e os problemas associados à segurança regional marítima e a defesa da livre circulação comercial. As questões que foram colocadas numa fase inicial incidiam principalmente sobre a segurança e navegabilidade das zonas em causa e sobre a dimensão geográfica das zonas em análise.

A primeira questão que surgiu foi até que ponto é que seria possível estabelecer uma comparação entre a compatibilidade do espaço reduzido da baía de Guanabara e a dimensão do GdG. Abandonando uma análise isolada e adotando uma perspetiva espaço-temporal foi possível compreender que, durante o período que separa os dois eventos, houve uma evolução tecnológica dos meios de propulsão e governo e nos equipamentos de comunicações e sensores que veio encurtar a distância entre pontos e, por sua vez, reduzir o tempo de manobra e potenciar a capacidade de projeção de forças na cobertura do golfo da Guiné, o que habilita a presença em espaços de dimensionamento díspar para um tempo igual de manobra.

A segunda questão surgiu com a possibilidade de uma comparação entre as consequências económicas da disrupção das rotas comerciais marítimas resultantes da insegurança observada nas duas zonas de conflito, que em comum se podem classificar como zonas de conflito de baixa intensidade pela intermitência, ou o nível de bloqueio efetuado aos navios mercantes na zona.

A última questão debruça-se sobre a presença dos navios das marinhas estrangeiras e a justificação para a intervenção internacional nas zonas em referência, ou ainda como estes se organizaram, tendo levado a uma análise sobre como se desenvolve a interligação da segurança marítima com a segurança dos agentes económicos e de como a presença das forças navais estrangeiras é uma extensão dos esforços diplomáticos para controlar e assegurar a liberdade de navegação, em ambos os casos em estudo: na 2ª Revolta da Armada Brasileira e sobre a pirataria organizada (terrorismo marítimo), cenários que se equiparam quanto à baixa intensidade e regionalidade, mas também na consequência económica que provocam internacionalmente.

A presença de forças navais portuguesas e de outras nações acontece derivado de fatores diferenciados em ambas as zonas, que têm em comum a extrema importância comercial que representa à data para o comércio internacional, pela relevância que têm para o panorama económico mundial em virtude da abundância de matérias-primas que são exportadas e que são altamente utilizadas na época, ou do abastecimento energético para o mercado europeu e americano no presente.

Fatores como estes atribuíam relevância económica à baía de Guanabara no panorama internacional e novamente uma dependência de matérias-primas do ocidente viria a atribuir uma nova relevância económica ao golfo da Guiné.

Quanto à primeira questão, se geograficamente as zonas em estudo são em delimitação muito diferentes em área navegável concluiu-se que numa perspetiva espaço-temporal os espaços que definem as áreas de operações são dimensionalmente equivalentes tendo em conta o avanço tecnológico, no que toca a capacidade e autonomia dos navios, meios de comunicação e sistemas de radar e comunicação por via satélite, ocorrido durante o período que separa as duas ações. Esta evolução veio reduzir o espaço do ponto de vista percetivo e amplificar a capacidade de intervenção dos navios empenhados.

Com a evolução tecnológica, a capacidade de combate dos navios de guerra foi completamente transformada e, conseqüentemente o seu poder dissuasor aumentou proporcionalmente, o que veio limitar a capacidade de ataque dos meios utilizados pelos terroristas no GdG.

Este aumento da capacidade dos navios de guerra a operar no golfo da Guiné cria uma assimetria de meios que se considera que não limita apenas a capacidade de ação dos terroristas, mas também o tempo operacional dessas mesmas ações em face da capacidade de resposta das forças internacionais.

Quanto à segunda questão, as conseqüências económicas resultantes que se verificam nas zonas em estudo, as quais representam pilares importantes no comércio para a comunidade internacional inseridas no contexto socioeconómico e político coevo, mostram que o comércio marítimo é um sistema dinâmico, complexo e adaptativo que quando é destabilizado repercute o *efeito borboleta*, isto é, as pequenas ações que ocorrem localmente, sejam alterações na liberdade de navegação durante a 2ª Revolta da Armada, ou ataques terroristas pontuais e imprevisíveis no golfo da Guiné, provocam alterações menores na continuidade dos fluxos comerciais, mas conseqüências de muito maior impacto em custos globais de mercadorias, em mercados de capitais e conseqüentemente no custo final dos produtos e eventualmente no aparecimento de processos inflacionistas nas economias dos países importadores.

Por estas razões, as forças navais portuguesas empenhadas em ambos os cenários, mais do que missões de proteção ou de combate à pirataria, são missões de segurança e defesa nacional à luz de uma perspetiva contemporânea e por isso consideradas como fundamentais para a defesa da economia e estabilidade social.

Relativamente à última questão que incide no cumprimento de missões internacionais como justificação para o empenhamento e para a presença de navios de guerra estrangeiros em zonas de águas internacionais e territoriais estrangeiras.

Apesar das conseqüências dos conflitos serem paralelas, as motivações dos intervenientes eram diferentes e os revoltosos não tinham como seu objetivo a disrupção do comércio internacional e a instabilidade económica, sendo que o pretendido por estes era o seu reconhecimento internacional como uma política legítima. Isto fazia com que a

força internacional não tomasse a posição de qualquer das partes em conflito, mas sim uma posição neutral, agindo como mediadores do conflito.

Por outro lado, no caso do GdG os terroristas procuram a instabilidade económica e a disrupção do comércio internacional e utilizam este meio como forma de atingir as economias ocidentais, enquanto garantem simultaneamente o financiamento das suas causas terroristas, face ao qual todos os navios de guerra presentes no golfo da Guiné são parte de uma força inimiga.

Não havendo a possibilidade de diálogo com a parte em confronto, foi identificado o esforço internacional na intervenção direta sobre as populações locais da região, como forma de diminuir o apoio logístico local a estes movimentos terroristas, condicionar as suas operações e diminuir a sua base de recrutamento, através de agências internacionais e regionais para o desenvolvimento social e económico da região, como a CEEAC e a CEDEAO, e ainda por parte da União Europeia o financiamento de vários projetos de desenvolvimento nos países daquela zona, dado que o desenvolvimento deficitário dos países da região é uma das principais razões para que as populações integrem este tipo de movimentos.

Tendo em conta os contornos dos conflitos e os perigos implícitos podemos reconhecer que a presença da Marinha portuguesa e de outras nacionalidades constitui uma missão muito mais arriscada do que aquela que foi cumprida pela força internacional na baía de Guanabara entre 1893 e 1894, não obstante a importância da sua presença como parte integrante do sistema de segurança e cooperação para o desenvolvimento da região, ao limitar a capacidade de financiamento do movimento terrorista internacional que se têm expandido na região.

Concluimos que as missões da Marinha portuguesa são fundamentais em face da importância que estas podem oferecer para a manutenção da segurança marítima e da liberdade de navegação, não só pela capacidade logística de manterem o contacto entre o território nacional, continental e insular, nas também numa perspetiva mais global dos interesses económicos da União Europeia.

A frente marítima, muitas vezes conceptualmente esquecida em tempo de paz, é um território fronteiro que contacta muitos países próximos e longínquos, zonas internacionais em paz e em guerra, mas acima de tudo portos internacionais de onde

partem mercadorias essenciais a Portugal e à Europa, que necessitam de se manter acessíveis ao comércio global, o que coloca em primeiro plano o investimento na Marinha, como um primordial investimento na defesa e segurança de Portugal.

Bibliografia

- ANDRADE, S. M. (2019). *Política externa portuguesa: Combate à pirataria e crime transnacional no Golfo da Guiné*. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.
- ARCHUS, D. (6 de Novembro de 2021). *France leads Grand African Nemo exercise in the Gulf of Guinea*. Obtido em 12 de Janeiro de 2022, de Home - Naval Post - Naval News and Information: <https://navalpost.com/france-leads-grand-african-nemo-exercise/>
- Armada Española. (16 de Setembro de 2016). *The patrol boat "Serviola" heads for West Africa and the Gulf of Guinea*. Obtido em 28 de Dezembro de 2021, de Armada Española - Ministerio de Defensa - Gobierno de España: https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/connocenosnoticias/prefLang-en/00noticias--2016--09--NT-162-SERVIOLA-INGLES-en;jsessionid=2yBsh7rYpJPMNB64pWVzTMWmfv3fjQM5qHq69QnQyhLC1ytGMPGh!1461743913?_selectedNodeID=2743085&_pageAc
- (5 de Março de 2021). *OPV 'Furor' deploys in the West coast of Africa and the Gulf of Guinea*. Obtido em 27 de Dezembro de 2021, de Armada Española - Ministerio de Defensa - Gobierno de España: https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/connocenosnoticias/prefLang-en/00noticias--2021--03--NT-015-FUROR-en?_selectedNodeID=4375163&_pageAction=selectItem&_pageNum=0¶mNo=000000
- BECKER-WEINBERG, V. (11 de Julho de 2014). *Maritime safety and security in the Gulf of Guinea*. Lisboa.
- BELLAMINE, F. (Dezembro de 2017). *Publications*. Obtido de Policy Center for the New South: <https://www.policycenter.ma/publications>
- BIMCO. (17 de Maio de 2021). *The Gulf of Guinea Declaration on Suppression of Piracy*. Obtido em 25 de Novembro de 2021, de BIMCO HOME: <https://www.bimco.org/ships-ports-and-voyage-planning/security/gulf-of-guinea-declaration-on-suppression-of-piracy>
- CABRAL, I. (Maio de 2021). *The EU: from West Africa to the wider Atlantic*. *Atlantic Centre For Defence Capacity Building - Policy Brief(9)*.
- CABRITA, D. F. (2016). *O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália: Implicações globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular*. Obtido de Repositório Comum: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21283/1/1TEN%20M%20Vargas%20Cabrita.pdf>

- CARVALHO, N. (2004). *O Encilhamento: anatomia de uma bolha brasileira*. São Paulo: Bovespa.
- CEEAC-ECCAS. (2020). Obtido em 9 de Dezembro de 2021, de CEEAC-ECCAS: <https://ceecac-eccas.org/#paysmembres>
- CEIC Data. (2021). *Nigéria | População | 1950 - 2020*. Obtido em 27 de Novembro de 2021, de Global Economic Data, Indicators, Charts & Forecasts: <https://www.ceicdata.com/pt/indicator/nigeria/population>
- Comando do NRP Almirante Gago Coutinho. (Fevereiro de 2017). Iniciativa Mar Aberto – Parte 1. *Revista da Armada*(515), pp. 10-12. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2017/RA515.pdf
- (Março de 2017). Iniciativa Mar Aberto – Parte 2. *Revista da Armada*(516), pp. 11-13. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2017/RA516.pdf
- (Abril de 2021). NRP Almirante Gago Coutinho – Iniciativa Mar Aberto 20.2. *Revista da Armada*(561), pp. 9-11. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2021/RA561.pdf
- Comando do NRP Álvares Cabral. (Outubro de 2017). NRP Álvares Cabral – Iniciativa Mar Aberto. *Revista da Armada*(522), pp. 8-10. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2017/RA522.pdf
- (Abril de 2019). NRP Álvares Cabral – Iniciativa Mar Aberto 19.1 – 1ª Parte. *Revista da Armada*(539), pp. 6-7. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2019/RA539.pdf
- (Abril de 2019). NRP Álvares Cabral – Iniciativa Mar Aberto 19.1 – 2ª Parte. *Revista da Armada*(540), pp. 8-9. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2019/RA540.pdf
- Comando do NRP Bartolomeu Dias. (Maio de 2014). NRP Bartolomeu Dias – De Lisboa ao Golfo da Guiné - Parte 1. *Revista da Armada*(485), pp. 6-8. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2014/RA485.pdf
- (Julho de 2014). NRP Bartolomeu Dias – De Lisboa ao Golfo da Guiné - Parte 2. *Revista da Armada*(487), pp. 9-11. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2014/RA487.pdf

Comando do NRP Bartolomeu Dias. (Julho de 2015). NRP Bartolomeu Dias – De Lisboa ao Lobito – Conclusão. *Revista da Armada*(498), pp. 6-9. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2015/RA498.pdf

(Maio de 2015). NRP Bartolomeu Dias – De Lisboa ao Lobito – Parte 1. *Revista da Armada*(496), pp. 18-20. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2015/RA496.pdf

Comando do NRP Bérrio. (Julho de 2018). NRP Bérrio – A maior missão de sempre. *Revista da Armada*(531), pp. 6-8. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2018/RA531.pdf

Comando do NRP Figueira da Foz. (Outubro de 2015). NRP Figueira da Foz – Missão a África. *Revista da Armada*(500), pp. 8-10. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2015/RA500.pdf

Comando do NRP Setúbal. (Maio de 2021). NRP Setúbal - Iniciativa Mar Aberto 21.1. *Revista da Armada*(562), pp. 10-11.

(Maio de 2021a). NRP Setúbal – Iniciativa Mar Aberto 21.1. *Revista da Armada*(562), pp. 10-11. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2021/RA562.pdf

(Junho de 2021b). NRP Setúbal – Iniciativa Mar Aberto 21.1. *Revista da Armada*(563), pp. 9-11. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2021/563.pdf

Comando do NRP Sines. (Março de 2020). NRP Sines – Iniciativa Mar Aberto 19.2. *Revista da Armada*(549), pp. 9-11. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2020/RA549.pdf

Comando do NRP Zaire. (Março de 2021). NRP Zaire – Três anos na República Democrática de São Tomé e Príncipe. *Revista da Armada*(560), p. 10. Obtido de https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2021/RA560.pdf

Conselho da União Europeia. (2014). *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Bruxelas.

Consortio Casa África. (12 de Dezembro de 2016). *In Casa África, the Spanish Navy explains its missions off Somalia and the Gulf of Guinea*. Obtido em 3 de Janeiro de 2022, de Casa África: <https://www.casafrika.es/en/news/casa-africa-spanish-navy-explains-its-missions-somalia-and-gulf-guinea>

Council of the European Union. (2015). *Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015 - 2020*. Brussels.

CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. (Outubro de 2021). *CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa | Estados-Membros*. Obtido em 20 de Janeiro de 2022, de CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa: <https://www.cplp.org/id-2597.aspx>

DELATTRE, F. (25 de Abril de 2016). Maritime Piracy in the Gulf of Guinea - The security, economic and political challenges related to maritime insecurity in the Gulf of Guinea are major ones. *Debate on Maritime Piracy in the Gulf of Guinea*. Obtido em 9 de Janeiro de 2022, de <https://onu.delegfrance.org/The-security-economic-and-political-challenges-related-to-maritime-insecurity>

DEPREZ, M. (2021). *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020 - Fifth Implementation Report*. Council of the European Union, Bruxelas.

DIETERICH, J. (2004). The Gulf of Guinea and the Global Oil Market: Supply and Demand. Em F. Ebert-Stiftung, R. Traub-Merz, & D. Yates, *Oil Policy in the Gulf of Guinea: Security & Conflict, Economic Growth, Social Development* (pp. 27-37). Bonn.

Direção-Geral de Energia e Geologia. (s.d.). *Energia*. Obtido em 24 de Janeiro de 2022, de DGEG - Direção-Geral de Energia Geologia: <https://www.dgeg.gov.pt/pt/estatistica/energia/>

Dryad Global. (5 de Agosto de 2020). *Yaounde Code of Conduct taking shape in the Gulf of Guinea*. Obtido em 10 de Dezembro de 2021, de Dryad Global - Maritime Security Through Intelligence: <https://channel16.dryadglobal.com/yaounde-code-of-conduct-taking-shape-in-the-gulf-of-guinea>

ECOWAS Directorate of Communication. (2016). *Fundamental Principles & Achievements*. Obtido em 9 de Dezembro de 2021, de Economic Community of West African States: https://ecowas.int/?page_id=50

Esposito, K. F. (2017). Naval Diplomacy and the Making of an Unwritten Alliance: United States-Brazilian Naval Relations, 1893-1930. *Graduate Theses, Dissertations, and Problem Reports*.

ETAHOBEN, C. B. (28 de Novembro de 2020). *Gulf of Guinea: Equatorial Guinea, France in Talks to fight Piracy - HumAngle Media*. Obtido em 12 de Janeiro de 2022, de Home - HumAngle Media: <https://humanglemedia.com/gulf-of-guinea-equatorial-guinea-france-in-talks-to-fight-piracy/>

Expertise France. (2 de Outubro de 2019). *GoGIN - Gulf of Guinea Inter-Regional Network*. Obtido em 5 de Janeiro de 2022, de Expertise France: <https://expertisefrance.fr/en/fiche-projet?id=410088>

Forum, A. D. (4 de Agosto de 2020). *Yaounde Code of Conduct taking shape in the Gulf of Guinea*. Obtido em 10 de Dezembro de 2021, de defenceWeb - Africa's leading

defence news portal: <https://www.defenceweb.co.za/security/maritime-security/yaounde-code-of-conduct-taking-shape-in-the-gulf-of-guinea/>

FRANÇA, T. C. (2020). Nas águas das Relações Internacionais: O Oceano como meio, teatro e objetivo dos Estados. *Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o Oceano do Brasil*, pp. 55-77.

FREIRE, J. (Junho de 2018). Augusto Castilho e a Revolta da Marinha Brasileira em 1893-94: Conflito entre princípios humanitários, rigor militar, acção política e diplomacia. Lisboa: Academia de Marinha, Lisboa.

FUENTES, G. (6 de Setembro de 2021). *Deployed to Africa, USS 'Woody' Williams Key Platform to Train, Engage Partners in Piracy Hotspot*. Obtido em 16 de Dezembro de 2021, de USNI News - Maritime News and Analysis: <https://news.usni.org/2021/09/06/deployed-to-africa-uss-woody-williams-key-platform-to-train-engage-partners-in-piracy-hotspot>

GINGA, D. F. (Julho de 2020). Maritime Insecurity in Sub-Saharan Africa and its effects in the economy of states. *Brazilian Journal of Strategy & International Relations*, 9(18), pp. 196-218.

GONZÁLEZ, Y. S. (2016). THE GULF OF GUINEA: THE FUTURE AFRICAN PERSIAN GULF? *Brazilian Journal of African Studies*, 85-105.

GUEDES, H. P. (2014). *A pirataria marítima contemporânea: as últimas duas décadas*. Lisboa: Edições REVISTA DE MARINHA.

HARVEY, D. (2000). *The Condition of Postmodernity*. Oxford, Reino Unido: Blackwell Publishers.

(2006). Space as a keyword. Em *David Harvey: A Critical Reader*. Blackwell Publishing Ltd.

HYDE, S., & MARQUES, M. (Janeiro de 2019). An integrated approach to the economy of the sea. *Circumnavigation: HELM – PwC Economy of the Sea Barometer*.

ICC International Maritime Bureau. (2021). *ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report - 01 January-31 December 2020*. International Maritime Bureau. Londres: IMB. Obtido de https://www.icc-ccs.org/reports/2020_Annual_Piracy_Report.pdf

(2022). *ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report - 01 January-31 December 2021*. International Maritime Bureau. Londres: IMB. Obtido de https://www.icc-ccs.org/reports/2021_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf

KAMAL-DEEN, A. (2015). The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy. *Naval War College Review*, 68(1). Obtido em Novembro de 2021, de <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol68/iss1/7>

KNOTT, S. (24 de Julho de 2019). *US Navy in Ghana to Collaborate on Securing Gulf of Guinea*. Obtido em 16 de Dezembro de 2021, de Voice of America English News: https://www.voanews.com/a/africa_us-navy-ghana-collaborate-securing-gulf-guinea/6172527.html

KOCHER, J. M. (08 - 11 de Outubro de 2014). Cabos submarinos no século XIX: considerações técnicas e económicas. *Anais Eletrônicos do 14º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia*.

L'État-major des armées. (Outubro de 2021). *Dossier de référence*. Obtido de Ministère des Armées: https://www.defense.gouv.fr/content/download/628541/10431690/20211028_NP_CABCEMACOM_DP_Golfe%20de%20Guin%C3%A9_VF.pdf

LOPES, C. A. (Abril de 2019). O desígnio da Armada na defesa da marinha mercante: A pirataria no século XXI. (I. d. Nacional, Ed.) doi:10.13140/RG.2.2.30579.68648

(20 - 23 de Abril de 2021). Da baía de Guanabara ao Tejo. *JORNADAS DO MAR 2021 – “V Centenário da Circum-navegação: O oceano que nos liga”*.

(s.d.). *O impacto das tecnologias militares na percepção e formação da paisagem*.

MARÇAL, P. I. (2021). *Conceito para a Segurança Marítima Cooperativa*. Obtido de Repositório Comum: https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/37819/1/Conceito%20para%20a%20Seguran%C3%A7a%20Mar%C3%ADtima%20Cooperativa%20_%201TEN%20Quintela%20Marcal.pdf

Marina Militare. (20 de Fevereiro de 2014). *#Cavour4Italy – the 30th Naval Group is in Angola*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20140220_solida_riet%C3%A0_angola.aspx

(19 de Fevereiro de 2014). *#Cavour4Italy – The Chief-of-Staff of the Italian Navy is in Africa to promote cooperation with the Angolan Navy*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20140219_angola.aspx

(26 de Fevereiro de 2014). *“A Country On The Move”: the 30th Italian Naval Group in Congo*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20140226_pointenoire.aspx

(11 de Março de 2014). *“A Country On The Move”: the 30th Italian Naval Group in Lagos for the Nigeria Centenary*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20140311_lagos.aspx

(30 de Novembro de 2020). *Gulf of Guinea, ITS Martinengo trains with Nigerian Navy*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20201130_gulf_of_guinea_its_martinengo_trains_with_nigerian_navy.aspx

(16 de Novembro de 2020). *Gulf of Guinea: ITS Martinengo, an Italian Navy frigate, rescues a merchant vessel after a pirate attack*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20201116_its_martinengo_rescues_a_merchant_vessel_after_a_pirate_attack.aspx

(20 de Dezembro de 2020). *ITS Martinengo ended counterpiracy operation in Gulf of Guinea*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20201220_ITS_Martinengo_ended_counterpiracy_operation_in_Gulf_of_Guinea.aspx

(18 de Maio de 2021). *European Exercise EUROMARSEC 21-2 wraps up in the Gulf of Guinea*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20210518_European_Exercise_EUROMARSEC_21_2_wraps_up_in_the_Gulf_of_Guinea.aspx

(11 de Outubro de 2021). *Gulf of Guinea, ITS Marceglia intervenes in support of a cargo with intruders onboard*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20211009_Gulf_of_Guinea_ITS_Marceglia_intervenes_in_support_of_a_cargo_with_intruders_onboard.aspx

(8 de Junho de 2021). *Gulf of Guinea: synergy between the Italian Navy and national companies in combating piracy*. Obtido em 14 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20210608_Gulf_of_Guinea_synergy_between_the_Italian_Navy_and_national_companies_in_combating_piracy-.aspx

(29 de Novembro de 2021). *ITS Marceglia participates in 7th edition of EU exercise EUROMARSEC*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20211129_its_marceglia_participates_in_euromarsec_exercise.aspx

(7 de Outubro de 2021). *ITS Marceglia trains with French ship Ducuing in Gulf of Guinea*. Obtido em 14 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20211005_ITS_Marceglia_trains_with_French_ship_Ducuing_in_Gulf_of_Guinea.aspx

(31 de Março de 2021). *ITS Rizzo: operations and training for safety and security in Gulf of Guinea*. Obtido em 13 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare:

https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20210331_its_rizzo_operation_and_training_in_gulf_of_guinea.aspx

(25 de Junho de 2021). *Operation GABINIA: ITS Rizzo ends deployment in the Gulf of Guinea*. Obtido em 14 de Janeiro de 2022, de Homepage - Marina Militare: https://www.marina.difesa.it/EN/Conosciamoci/notizie/Pagine/20210625_Operation_GABINIA_ITS_Rizzo_ends_deployment_in_the_Gulf_of_Guinea.aspx

Marinha Portuguesa. (9 de Fevereiro de 2022). *Marinha Portuguesa - Publicações*. Obtido em 11 de Fevereiro de 2022, de Facebook - Marinha Portuguesa: <https://www.facebook.com/MarinhaPortuguesa/posts/5115601341794341>

MARQUES, L. C. (2021). *Segurança Cooperativa no Golfo da Guiné*. Obtido de Repositório Comum: <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/37143>

MILES, D. (15 de Outubro de 2007). *Navy Mission to Set Tone for U.S. Africa Command*. Obtido em 28 de Dezembro de 2021, de United States Africa Command: <https://www.africom.mil/article/6057/navy-mission-to-set-tone-for-us-africa-command>

Ministère de la Défense. (2 de Julho de 2009). *ARES | Portail documentaire*. Obtido em 11 de Janeiro de 2022, de Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire: <https://www.irsem.fr/data/files/irsem/documents/document/file/94/20090702-NP-CICDE-DIA-3.4.2-RESEVAC-2009.pdf>

Ministère des Armées. (12 de Julho de 2011). *Sénégal: dissolution des FFCV e création des EFS*. Obtido em 11 de Janeiro de 2022, de Ministère des Armées: <https://www.defense.gouv.fr/operations/afrique/afrique-de-l-ouest/elements-francais-au-senegal/breves/senegal-dissolution-des-ffcv-et-creation-des-efs>

(10 de Dezembro de 2019). *Les éléments français au Gabon*. Obtido em 11 de Janeiro de 2022, de Ministère des Armées: <https://www.defense.gouv.fr/operations/afrique/afrique-centrale/elements-francais-au-gabon/dossier-de-reference/les-elements-francais-au-gabon>

(12 de Dezembro de 2021). *CORYMBE - Première interaction avec la Falcon 50 de Dakar pour le patrouilleur de haute mer (PHM) enseigné de vaisseau Jacobet*. Obtido em 11 de Janeiro de 2022, de Ministère des Armées: <https://www.defense.gouv.fr/english/operations/afrique/afrique-de-l-ouest/corymbe/breves?page=1>

Ministério da Defesa Nacional. (2022). *Cooperação no Domínio da Defesa*. Obtido em 24 de Janeiro de 2022, de Defesa Nacional: <https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/cdd>

Morcos, P. (1 de Fevereiro de 2021). *A Transatlantic Approach to Address Growing Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea*. Obtido em 10 de Janeiro de 2022, de Center for Strategic and International Studies: <https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>

- MUCHIRA, N. (26 de Fevereiro de 2021). *Dryad: International Inaction Breeds Piracy in the Gulf of Guinea*. Obtido em 27 de Dezembro de 2021, de The Maritime Executive: Maritime News: <https://www.maritime-executive.com/editorials/dryad-international-inaction-breeds-piracy-in-the-gulf-of-guinea>
- Naval News. (17 de Março de 2021). *Danish frigate to join anti-piracy operation in Gulf of Guinea*. Obtido em 17 de Janeiro de 2022, de Naval News - Global Naval Defense News Coverage: <https://www.navalnews.com/naval-news/2021/03/danish-frigate-to-join-anti-piracy-operation-in-gulf-of-guinea/>
- Naval Today. (19 de Dezembro de 2016). *Spanish OPV returns from West African deployment*. Obtido em 28 de Dezembro de 2021, de Naval Today: <https://www.navaltoday.com/2016/12/19/spanish-opv-returns-from-west-african-deployment/>
- NOAKES, G. (7 de Junho de 2016). *Industry Brief to SHADE*. Obtido em 1 de Dezembro de 2021, de Arquivo Histórico: <https://www.historico.portugal.gov.pt/media/19923515/20160607-bimco.pdf>
- OKAFOR-YARWOOD, I., & PIGEON, M. (2020). *Stable Seas - Gulf of Guinea*. Obtido de <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/04/gulf-guinea-executive-summary-digital-english.pdf>
- OLLET, J. (25 de Novembro de 2021). *Danish navy kills Gulf of Guinea pirates*. Obtido em 17 de Janeiro de 2022, de Argus Media: <https://www.argusmedia.com/pt/news/2277362-danish-navy-kills-gulf-of-guinea-pirates?backToResults=true>
- Organização das Nações Unidas. (10 de Novembro de 2011). *Ban deploys UN team to assess Gulf of Guinea piracy threat*. Obtido em 10 de Janeiro de 2022, de UN News: <https://news.un.org/en/story/2011/11/394532-ban-deploys-un-team-assess-gulf-guinea-piracy-threat>
- OSEI-TUTU, J. A. (2013). Lowering the Anchor on Maritime Insecurity along the Gulf of Guinea: Lessons from Operation Prosperity. *Kofi Annan International Peacekeeping Training Center*.
- PACHECO, M. B. (Junho de 2015). The Gulf of Guinea: Maritime Challenges. *New Challenges of The Atlantic*, pp. 145-157.
- PAVIA, J. F. (Junho de 2015). The Maritime Security in the Gulf of Guinea: The energy security of Europe and the potential role of Portugal. *New Challenges of The Atlantic*.
- PEREIRA, J. P. (Maio de 2021). Presença Nacional no Golfo da Guiné: Integração dos diferentes instrumentos do poder. *revista de ciências militares*, IX(1), PP. 65-91.
- PICHON, E., & Pietsch, M. (2020). Piracy in the Gulf of Guinea - EU and international action. União Europeia.

- Premium Times. (24 de Março de 2021). *France offers Nigerian Navy support to secure Gulf of Guinea*. Obtido em 12 de Janeiro de 2022, de Premium Times - Nigeria leading newspaper for news, investigations: <https://www.premiumtimesng.com/news/top-news/450991-france-offers-nigerian-navy-support-to-secure-gulf-of-guinea.html>
- PUIGARNAU, J. A. (2018). *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020 - Third Implementation Report*. Council of the European Union, Bruxelas. Obtido de <https://europeanmemoranda.cabinetoffice.gov.uk/files/2018/11/ST-13181-2018-INT-EN.pdf>
- Reuters. (11 de Novembro de 2011). *France launches Gulf of Guinea anti-piracy operation*. Obtido de Breaking International News & Videos | Reuters: <https://www.reuters.com/article/ozatp-gulfofguinea-france-20111111-idAFJ0E7AA03C20111111>
- Reuters. (7 de Janeiro de 2022). *Denmark frees three suspected Nigerian pirates at sea, detains fourth*. Obtido em 17 de Janeiro de 2022, de Reuters: <https://www.reuters.com/world/danish-frigate-releases-suspect-gulf-guinea-pirates-dinghy-2022-01-07/>
- RIBEIRO, A. S. (5 de Novembro de 2020). *A Iniciativa Mar Aberto*. Obtido em 4 de Fevereiro de 2022, de Observador: <https://observador.pt/opiniao/a-iniciativa-mar-aberto/>
- (13 de Maio de 2021a). *A iniciativa "Mar Aberto" e as Presenças Marítimas Coordenadas*. Obtido em 6 de Fevereiro de 2022, de Observador: <https://observador.pt/opiniao/a-iniciativa-mar-aberto-e-as-presencas-maritimas-coordenadas/>
- (21 de Outubro de 2021b). *Observador*. Obtido de A Iniciativa Mar Aberto: <https://observador.pt/opiniao/a-iniciativa-mar-aberto/>
- RINKE, S. (Março de 2013). Germany and Brazil, 1870-1945: a relationship between spaces. *História, Ciências, Saúde - Manguinhos*, pp. 3-4.
- Royal Navy. (5 de Outubro de 2021a). *HMS Trent deploys on security mission to West Africa*. Obtido em 26 de Dezembro de 2021, de Royal Navy: <https://www.royalnavy.mod.uk/news-and-latest-activity/news/2021/october/05/211001-trent-heads-for-the-gulf-of-guinea>
- (26 de Novembro de 2021b). *Royal Navy joins international fight against piracy along vital trade route*. Obtido em 26 de Dezembro de 2021, de Royal Navy: <https://www.royalnavy.mod.uk/news-and-latest-activity/news/2021/november/26/211126-hms-trent-gulf-of-guinea-patrol>
- Safety4Sea Editorial Team. (16 de Abril de 2019). *Spanish Navy patrol ship saves crew from pirates in Gulf of Guinea*. Obtido em 27 de Dezembro de 2021, de SAFETY4SEA: <https://safety4sea.com/spanish-navy-patrol-ship-saves-crew-from-pirates-in-gulf-of->

guinea/?__cf_chl_tk=BYReHyBBfsfNW5W7iHfy3_UJHGX9Nxt4zZJxDd1ibnQ-1639483211-0-gaNycGzNCeU

- Schulz, J. (1996). *A crise financeira da abolição; 1875-1901*. São Paulo, Brasil: USP/Instituto Fernand Braudel.
- Silva, M. C. (Junho de 2011). A telegrafia elétrica no Brasil Império - ciência e política na expansão da comunicação. *Revista Brasileira da História da Ciência*, pp. 49-65.
- SMITH, J. (2000). Brazilian Diplomacy and Foreign Intervention in the Brazilian Naval Revolt, 1893-94. *Revista Complutense de Historia de América*, pp. 117-134.
- SOUSA, H. N. (6 de Abril de 2018). A Segurança Marítima no Golfo da Guiné: A Arquitetura Atual e o Contributo da União Europeia. *CEDIS WORKING PAPERS - Política, Direito e Economia do Mar*(6). Obtido em 10 de Dezembro de 2021, de https://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2020/08/CEDIS-working-paper_PDEMar_A-seguran%c3%a7a-mar%c3%adtima-no-Golfo-da-Guin%c3%a9.pdf
- STAVRIDIS, J. (13 de Setembro de 2021). *Why the U.S. Navy Is Hunting Pirates Off of Africa*. Obtido em 15 de Dezembro de 2021, de Bloomberg Opinion: <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2021-09-13/why-the-u-s-navy-is-hunting-pirates-off-the-coast-of-nigeria>
- The Maritime Executive. (29 de Agosto de 2019). *EU Plans "Pilot Case" Maritime Security Mission for Gulf of Guinea*. Obtido em 16 de Dezembro de 2021, de The Maritime Executive: Maritime News: <https://www.maritime-executive.com/article/eu-plans-pilot-case-maritime-security-mission-for-gulf-of-guinea>
- The World Bank Group. (2021). Obtido em 9 de Fevereiro de 2022, de Climate Change Knowledge Portal For Development Practitioners and Policy Makers: <https://climateknowledgeportal.worldbank.org/>
- TOPIK, S. C. (1997). *Trade and Gunboats: The United States and Brazil in the Age of Empire*.
- União Europeia. (04 de 10 de 2021). *EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea*. Obtido de European Union External Action - European External Action Service: https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en
- VENCO, S. (2012). A história e a atualidade da compressão do tempo e do espaço. *Os tempos sociais e o mundo contemporâneo. Um debate para as ciências sociais e humanas*. Araújo, Emilia; Duque, Eduardo;.
- VILELA, J. (s.d.). *Datas e Factos do Cabo Submarino em Portugal (1855-2015)*.

Volta River Authority. (2019). *2019 VRA Annual Report*. Obtido de Volta River Authority: https://www.vra.com/resources/annual_reports/2019%20VRA%20Annual%20Report.pdf

Yaoundé Architecture. (10 de Dezembro de 2021). Obtido de The Gulf of Guinea Inter-regional Network: <https://www.gogin.eu/en/about/yaounde-architecture/>

Yaounde Code of Conduct taking shape in the Gulf of Guinea. (2020 de Agosto de 2020). Obtido em 10 de Dezembro de 2021, de DRYAD GLOBAL: <https://channel16.dryadglobal.com/yaounde-code-of-conduct-taking-shape-in-the-gulf-of-guinea>