

# **A Segurança no Golfo da Guiné: Uma Visão Marítima Angolana**

Brigadeiro (ref.) das Forças Armadas Angolanas  
Manuel Correia de Barros



## ***Agradecimentos\****

Começaria por agradecer o honroso convite do Dr. Severiano Teixeira, extensível a S. Exa. o Dr. Rui Machete, Ministro dos Negócios Estrangeiros, mas também ao IPRI e ao Instituto Diplomático, para falar sobre um tema que me é caro e ao qual, há anos, venho dedicando atenção e trabalho.

Para além da honra de estar presente em tão importante fórum, gostaria de manifestar o prazer de falar neste local, onde o meu falecido pai trabalhou, cinco anos, como Director Geral de Negócios Económicos e Consulares, nos idos 50 do século passado.

Seguidamente, gostaria de agradecer a preciosa ajuda que me foi dada pelos meus camaradas de armas, os senhores Almirante Martinho, Director dos Serviços de Hidrografia e Navegação da Marinha Nacional Angolana, e do Senhor Brigadeiro Gilberto Veríssimo, atualmente a prestar serviço na Comissão do Golfo da Guiné.

Também o prazer de rever velhos amigos, como o “filho da escola” nos fuzileiros especiais, o Almirante Reis Rodrigues, e outros que venho encontrando nestas andanças das conferências, como o Dr. Carlos Gaspar, a embaixadora Florentina Ukonga, o Dr. Peter Pham e o Dr. Ricardo Soares de Oliveira. A todos o meu abraço.

## ***Introdução***

O presente trabalho pretende mostrar uma visão de alguém preocupado com um assunto que considera de extrema importância para a sua pátria - Angola - e para a região onde esta está inserida, neste caso, o Golfo da Guiné.

Mas, esta opinião não é efectivamente a da maioria das autoridades angolanas que, só muito recentemente, se começaram a preocupar com o problema. A história das dificuldades vividas desde a independência, em parte, justifica esse atraso. Uma guerra interminável, os interesses dos seus opositores internacionais, mas também de alguns dos seus aliados, a falta de visão marítima de quase todos, constituem os principais argumentos para este estado de coisas.

Analisaremos a importância crescente da região, as deficiências e perigos existentes, algumas dificuldades e vulnerabilidades e, de seguida, algumas ideias que podem ajudar a resolver parte do problema.

Termino, à laia de conclusões, com algumas ideias, que podem parecer estranhas, de um âmbito muito mais lato que o deste trabalho, que se aplicam a muitas outras regiões marítimas do mundo, mas que considero poderem vir a ter importantes reflexos negativos no mundo do futuro. Depois de as ouvirem ou lerem, muitos me darão razão.

## ***Importância***

Os mares, há muito, são considerados como de importância vital para o desenvolvimento dos países, das regiões e do mundo. O seu controle foi, e é, fundamental para aqueles que pretendem somente manter livres as rotas que permitem o acesso aos seus portos, como para a protecção das suas águas territoriais e das suas zonas económicas exclusivas. Por outro lado, é também importante para aquelas potências que, de acordo com as teorias de Alfred T. Mahan, consideram que o comando dos mares lhes pertence e que, sem ele, os seus interesses não estão a ser defendidos, por muito longe que estejam colocados, mesmo nas costas de outros, a milhares de quilómetros das suas próprias costas. Se não, como se explica, por exemplo, a existência de um AFRICOM?

A história deu-nos, e continua a dar-nos, exemplos desta triste realidade e que vai aumentar com o controle das plataformas continentais, até agora distribuídas de uma forma altruísta, porque ainda não são economicamente rentáveis. Logo que isto deixe de ser real, Mahan e as suas teorias vão regressar. Vejamos.

Continuemos com um escrito do Prof. Adriano Moreira que bem explica a importância do tema em análise. Diz o seguinte: *“Hoje temos conhecimento detalhado da importância global do Mar nesta época de teologia de mercado, dos perigos e da criminalidade que atinge o livre e seguro trânsito marítimo, dos recursos vivos indispensáveis das águas, da valia dos recursos das plataformas continentais, dos novos saberes e saber fazer indispensáveis para mobilizar segurança e recursos num globo em que os recursos não renováveis escasseiam, de tudo resultando que o tempo social vai explodindo em conflitos com o tempo político e com o tempo internacional”*<sup>[1]</sup>.

Entremos então no Golfo da Guiné. Em geografia *“um golfo é uma grande e acentuada reentrância marinha na costa com uma abertura bastante grande [...] Nestes termos, o*

*Glossário Geológico define o Golfo da Guiné como uma grande reentrância na costa ocidental de África, na parte sul do Oceano Atlântico, naquilo a que os europeus denominaram: Baixa Guiné”<sup>[2]</sup>.*

Apesar de continuar a haver uma indefinição dos seus limites, nós consideramos que ele é integrado pelos países ribeirinhos, desde a Libéria até Angola. Para a diferenciação da região foi importante a assinatura do “Tratado da Comissão do Golfo da Guiné”, em 2001, e, doze anos mais tarde, a “Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança na Região do Golfo da Guiné”.

*“14.000 quilómetros mais perto que o Médio Oriente das costas norte-americanas e por via oceânica aberta, sem canais ou estreitos, conferem uma localização invejável a este golfo, o que poderá servir de argumento válido e pesado em negociações”<sup>[3]</sup>.*

Logicamente que, ao falarmos deste golfo, devemos falar da totalidade dos países que o circunscrevem e dos outros que dele dependem, e não só da área marítima, mas também daquilo que a rodeia. Um conjunto de treze países costeiros<sup>[4]</sup> e outros cinco<sup>[5]</sup> longe da área marítima; 6.263 quilómetros de linha de costa, umas águas territoriais que se estendem por uma área de mais de 676 mil milhas quadradas; vários portos importantes, como são os de Abidjan, na Costa do Marfim, Accra, no Ghana, Lagos e Port Harcourt, na Nigéria, Douala, nos Camarões, Port Gentil, no Gabão, e Luanda e Lobito, em Angola; mas, mais importante do que tudo, uma imensa população dedicada ao mar ou dele dependente, na actividade marítima, na pesca e indústrias a ela ligadas, e também na exploração de petróleo e gás, e no turismo e desporto ligados ao mar.

*Actualmente, “é a primeira região petrolífera da África Subsaariana com a presença dos principais países produtores do continente: a Nigéria, Angola e a Guiné Equatorial. [...] Produz por si próprio cerca de 5 milhões de barris dos 9 milhões, produzidos quotidianamente na África Subsaariana. [...] Tornou-se um dos principais pontos de partida dos fluxos petrolíferos e de gás para a Europa, os Estados Unidos, a China, a Índia e o Brasil”<sup>[6]</sup>.*

Dele fazem parte países, como:

- Angola - É o segundo maior produtor de petróleo da África Subsaariana que pretende atingir, em 2015, uma produção de 2 milhões de bpd, à medida que novos campos no *offshore* profundo comecem a produzir. Angola é, desde 2005, o segundo maior fornecedor de petróleo para a China, a seguir à Arábia Saudita. Os Estados Unidos, a União Europeia e a Índia são também grandes destinos para o petróleo angolano. Começou a exportar LNG<sup>[7]</sup>, em 2013, ainda que esta esteja parada, por avaria grave nas suas instalações no Soyo. No interior do país, o sector hidráulico de produção de electricidade, depois de sofrer grandes danos durante a guerra, já duplicou a sua capacidade desde o fim desta.

- República do Congo - Está entre os cinco maiores produtores da África

Subsaariana, e a sua produção vem na quase totalidade do *offshore*. Está numa fase de decréscimo da produção. A produção de electricidade depende da capacidade hídrica, em mais de 60%, e novos projectos hídricos estão a ser considerados.

- Nigéria - É o maior produtor de petróleo de África e o quarto exportador mundial de LNG. Apesar dos grandes volumes que produz, a sua produção de petróleo é marcada pela instabilidade e desvios de produção, enquanto o sector do gás está restringido por falta de infra-estruturas. A instabilidade na região também tem levado alguns dos principais parceiros a vender os seus interesses nos projectos *onshore*. Após um pico de 2,44 milhões de bpd, em 2005, a produção tem-se mantido abaixo desses valores, rondando agora os 2 milhões de bpd. Apesar de uma capacidade de refinação instalada de 445.000 bpd, superior ao consumo interno, a Nigéria continua a importar derivados, devido à baixa taxa de produção refinada.

- Gabão - É um produtor de petróleo maduro, mas que tem vindo a descer, desde há mais de uma década. Está entre os cinco maiores produtores da África Subsaariana. Em fins de 2013, o governo gabonês entregou para exploração treze blocos de petróleo e gás natural a onze companhias. O país tem uma produção de 2,2 mil milhões de m<sup>3</sup> de gás natural, mas só consome cerca de 10% dessa quantidade.

- Gana - Após a descoberta, em 2007, do bloco *Jubilee* o sector petrolífero neste país expandiu-se grandemente. A produção saltou dos 7.000 bpd, em 2009, para os 78.000 bpd, em 2011, e para os 80.000 bpd, em 2012. As reservas confirmadas atingem os 600 milhões de barris, mas há a ideia de que pode vir a aumentar. Apesar de ainda não estarem em exploração, as reservas de gás natural confirmadas são de 22,6 mil milhões de m<sup>3</sup>.

- Guiné Equatorial - Tem reservas de petróleo que a colocam no oitavo lugar na região e em décimo lugar na de gás natural, sendo que a maioria está no *offshore*. A produção de 318 mil bpd, em 2012, está abaixo dos 369 mil, de 2007. A maioria do gás natural do país é exportado como LNG que, em 2012, atingiu um valor de 4,9 mil milhões de m<sup>3</sup>, dos quais, 77% foi para o Japão. O país tem também um grande potencial hídrico, sendo já o maior fornecedor interno de energia eléctrica.

- Tchade - No seu solo existe a décima maior reserva africana de petróleo, com cerca de 1,5 mil milhões de barris. A sua produção foi estimada em 115.000 bpd, em 2011, e 105.000, em 2012, quase toda exportada pelo *pipeline* Tchade-Camarões. Em Djamena foi construída uma refinaria com capacidade para 20 mil bpd, já que os derivados de petróleo são praticamente a única fonte de energia disponível no país<sup>[8]</sup>.

Como dizia um congressista norte-americano, em 2002, o petróleo “*fornece uma fonte de rendimentos que deve criar o capital necessário para fazer crescer as economias*”

*africanas e quebrar o ciclo de pobreza que aflige o continente*<sup>[9]</sup>. Infelizmente não tão depressa como todos desejaríamos. Já o Departamento de Estado, na mesma altura, afirmava que *“o petróleo da África Ocidental é de grande qualidade, é facilmente acedido no offshore e está bem posicionado para abastecer o mercado norte-americano”*<sup>[10]</sup>.

Muitos dos países são, actualmente, grandes produtores de outras matérias-primas, nas áreas dos minérios, da agricultura, da água e das florestas.

Não esquecer as imensas potencialidades, ainda por explorar, nos domínios da produção de alimentos, de minerais e de energia, nas áreas oceânicas, próximas e, especialmente, na plataforma continental. Para não falar nas potencialidades ligadas ao turismo - o clima, as praias, o surf, a vela, a motonáutica, mas também os navios de cruzeiro de grande dimensão, que podem aportar com milhares de turistas aos portos da região.

Mas também as vias marítimas abertas e seguras são essenciais para permitir o desenvolvimento de cada um dos países. *“Ainda que África represente só 2,9% das importações globais e 3,5% das exportações, isto significa que, em 2008, mais de um bilião de dólares americanos, e mais de 85% do total fosse e viesse de fora do Continente, e como África parece mais uma ilha que um continente, a grande maioria teve de usar alguma rota marítima”*<sup>[11]</sup>. Mas, também é verdade que a *“maioria dos 10.000 a 12.000 navios que entram no Golfo da Guiné, cada ano, estão a trabalhar com os países do oeste de África, muito dependentes do comércio marítimo, para a exportação do petróleo e de outras matérias-primas e para a importação de produtos acabados. Os navios muitas vezes esperam um longo período para entrarem nos portos”*<sup>[12]</sup>.

Outra utilização do oceano é o de suportar, no seu leito, cabos submarinos de comunicação, forma antiga que permitiu uma comunicação rápida a longa distância, e que ainda se mantém válida, através da fibra óptica, apesar dos progressos, entretanto conseguidos, nas comunicações hertzianas e via satélite.

## ***Deficiências e perigos***

Os estados da região, na sua generalidade, sofrem de problemas estruturantes, nomeadamente a pobreza da grande maioria da sua população, as desigualdades na distribuição da riqueza, um baixo nível de educação de grande parte da população e de altíssimas taxas de desemprego, que são responsáveis por grande número de problemas e, ao mesmo tempo, criam uma grande apetência para a ilegalidade que afecta directamente os índices de criminalidade. Aliado a este estado de coisas, não podemos esquecer que a situação ainda piora com a opacidade que envolve o destino dos imensos lucros obtidos na indústria petrolífera, em muitos estados da região.

Por outro lado, *“na maioria dos países, a extracção de hidrocarbonetos é acompanhada, nas zonas costeiras, por uma degradação contínua do ambiente, tornando difícil a agricultura, a pecuária e a pesca, que constituem os meios de subsistência tradicionais*

das populações”<sup>[13]</sup>. “Uma parte importante dos abundantes recursos marinhos e costeiros de África está sobre explorada e degradada. [...] Os mangais [...] estão em declínio devido à exploração incontrolada de madeira para a construção e [para a preparação de alimentação], da construção de hotéis e salinas, e da poluição causada pelos dejectos industriais e petrolíferos, em particular à volta dos principais portos”<sup>[14]</sup>.

Também “a concentração urbana ao longo das costas favorece igualmente o fenómeno criminal. O Golfo da Guiné concentra numerosas cidades e capitais portuárias entre as mais densamente povoadas do continente, onde a desordem urbana é acentuada pelas disparidades económicas e os conflitos políticos recorrentes”<sup>[15]</sup>, como é o caso de Lagos (mais de 10 milhões de habitantes), Luanda (5 milhões), Douala e Accra (cerca de 3 milhões, cada).

A má governação cria também práticas ilícitas, que atraem ladrões e encobridores, que facilitam a venda dos produtos roubados. E, por outro lado, a corrupção e a falta de eficácia da administração e das forças de ordem dos estados diminui a sua capacidade na luta contra este tipo de criminalidade.

Daí, a profusão de crimes classificados de acordo com a sua especificidade. Iremos de seguida analisar os principais aspectos desses crimes:

- Pesca IUU - De acordo com a Convenção das Nações Unidas da Lei do Mar - UNCLOS, a pesca é considerada I (*illegal*), U (*unreported*) e, novamente, U (*unregulated*), se feita:

- Em local errado - águas territoriais ou zonas económicas exclusivas, se não de acordo com o respectivo estado costeiro ou fora das “áreas de pesca”<sup>[16]</sup>;
- De maneira errada - “não obedecendo às medidas [...] termos e condições da conservação do estado costeiro”<sup>[17]</sup>, ou usando “tipos, dimensões e quantidade de material e ou tipos, dimensões e número dos barcos de pesca”<sup>[18]</sup> não acordados;
- Em altura errada - fora das “estações do ano”<sup>[19]</sup> previstas ou apanhando peixe e outras espécies com a idade errada<sup>[20]</sup>; e, por último,
- Não obedecendo às regras aprovadas - isto é não obtendo “licenças para os pescadores, barcos e equipamento”<sup>[21]</sup>; “não prestando a informação requerida [...] incluindo capturas e estatísticas de esforço e relatórios da posição dos barcos”<sup>[22]</sup>; e a não “descarga de toda ou parte da apanha [...] nos portos do Estado costeiro”<sup>[23]</sup>.

Esta pesca é responsável por perdas em África estimadas em mil milhões de dólares/ano, e tem um impacto negativo no desenvolvimento e na segurança alimentar;

- *Bunkering* - O roubo de petróleo, muito ligado à pirataria, é um fenómeno antigo no Golfo da Guiné, mas, mais especificamente, no delta do Níger, mas hoje em dia já a espalhar-se por outros países da região, nomeadamente Angola. Um negócio



próspero, principalmente em países exportadores de petróleo bruto, mas, simultaneamente, importadores de produtos refinados e, melhor ainda, se com preços de venda subsidiados;

- Despejo de resíduos tóxicos e nucleares - Um negócio de muitos milhares de milhões de dólares envolvendo estados, instituições e empresas, principalmente de países produtores desses resíduos, sem quaisquer escrúpulos e que são uma séria ameaça contra o ambiente marítimo com a destruição do *habitat* natural de animais e plantas, dos países onde os mesmos são despejados, com ou sem convivência local;

- Pirataria - um fenómeno em crescimento no Golfo da Guiné. *“Análises da Organização Marítima Mundial, do Banco Mundial e da CIA, de dados da década passada indicam que cerca de 90 por cento de todos os ataques piratas tiveram lugar em países com baixos níveis de governação e de qualidade institucional, e altos níveis de pobreza e instabilidade social. [...] Na sua globalidade a pirataria aumenta o risco operacional e de investimento e é um travão ao desenvolvimento”*<sup>[24]</sup>. É um fenómeno que tem vindo a decrescer noutras partes do mundo, nomeadamente nas costas da Somália, mas o mesmo não se pode dizer do outro lado de África.

Um relatório do *Ocean Beyond Piracy*, do ICC<sup>[25]</sup> Maritime Bureau, nota que, apesar de menos custosos do que no outro lado de África:

- “Primeiro, os armadores e operadores estão incapazes de usar táticas de autoprotecção de reencaminhamento ou de aumento das velocidades que custaram 2 mil milhões de dólares - um terço do custo total - na África Oriental, em 2012;
- Segundo, o Golfo da Guiné é muito mais pequeno que o Oceano Índico, tanto em termos de área geográfica e tráficos;
- Terceiro, existe um significativamente menor envolvimento internacional na África Ocidental do que na África Oriental”<sup>[26]</sup>.

O *The Economist* indica que, números compilados pelo *International Maritime Bureau (IMB)*, *“indicam que a frequência dos ataques na região tem sido amaciada ou mesmo diluída. Mas especialistas em segurança dizem que a pirataria na África ocidental se está a tornar pior. Incidentes informados saltaram de 44, em 2011, para 62, em 2012”*<sup>[27]</sup>.

*“Em 2013 o número de ataques, incluindo os falhados e os com sucesso, caiu para o nível mais baixo desde 2007. [...] Enquanto o número de incidentes parece não estar a subir muito rápido, evidência anedótica sugere que isto se deve a menores taxas de informação dos incidentes ocorridos”*<sup>[28]</sup>. O último Relatório de Pirataria do IMB, publicado recentemente, mostra quarenta e nove incidentes de pirataria, no primeiro trimestre de 2014.

Também a sofisticação dos piratas é desconcertante, e alguns assaltos a navios já são levados a cabo a mais de 140 milhas náuticas da costa. *“As companhias de*

*segurança estão a reforçar a segurança nos navios. As taxas de seguros estão a subir, bem como os pedidos de resgate. [...] Cerca de 40% do petróleo consumido na Europa e 29% do consumo norte-americano diz-se que passa através do Golfo da Guiné”<sup>[29]</sup>.*

- Tráficos Ilegais - Todas as principais formas de tráfico ilegais aparecem e constituem problema sério no Golfo da Guiné. É verdade que a imigração ilegal e o tráfico de pessoas não têm a dimensão a que se assiste nas costas sul da Europa, mas não deixam de ser preocupantes. As razões que levam as pessoas a emigrar prendem-se, principalmente, com a má situação económica ou com a insegurança no seu país de origem. Sendo essa a situação vigente em alguns países da região ou na sua vizinhança, é normal que migração e tráficos proliferem, já que isso continua, para alguns, a constituir um muito próspero negócio.

O tráfico de drogas também utiliza a região como ponto de passagem da América Latina para a Europa. Pensa-se que *“27 por cento da cocaína consumida anualmente na Europa transite pela África Ocidental. Estima-se que isso signifique 1.8 mil milhões de dólares, a nível de venda a grosso”<sup>[30]</sup>.*

Por último, o tráfico de armas é diferente, porque tem o seu ponto de partida nos países ricos do Norte e o ponto de chegada no Sul pobre, incluindo a região que analisamos, alimentando conflitos, internos ou entre estados, a criminalidade e a insegurança, em cidades e países. Apesar de diferente, a sua organização mistura-se com a dos outros tráficos, usando a mesma infra-estrutura para *“movimentar seres humanos como migrantes ilegais, drogas ou outros. É como o bom camionista. Não quer fazer a viagem de retorno com o camião vazio”<sup>[31]</sup>.*

## ***Dificuldades e Vulnerabilidades***

Para além dos perigos, devemos analisar algumas das dificuldades e vulnerabilidades, que os países do Golfo da Guiné ainda não encontraram a forma correcta de as diminuir ou de erradicar. Vejamos as que consideramos mais importantes:

- Falta de uma visão marítima - Um problema comum a quase todos os países africanos, explicável pela importância que os assuntos ligados à terra têm na mentalidade da esmagadora maioria dos africanos. É na terra que nascemos, é na terra que vivemos, é nesta que temos as nossas riquezas, é nesta que estão sepultados os nossos antepassados e é nesta onde repousaremos no fim da vida. Pelo mar chegavam os que nos exploravam e por mar seguiam os nossos irmãos escravos. O mar é um lugar perigoso para viver ou mesmo para visitar, pelo menos para os não-nadadores. Esta uma boa desculpa para deixar para segundo plano os problemas marítimos;

- Falta de vontade política - Se se trata de um assunto de segundo plano, para quê



dedicar-lhe muito tempo e vontade de resolver problemas. Deixá-los para serem resolvidos há medida que se agudizam e através de canais e instituições que se mostrem interessadas em resolvê-los. A dispersão de esforços e a entrega da coordenação a órgãos hierarquicamente mal posicionados, que muito complicam e nada resolvem, pois ninguém se importa com as suas decisões. Mas esta falta de vontade política também leva a que os orçamentos para a vertente marítima da segurança *“estejam muito longe das grandes verbas, normalmente dadas pelos governos africanos para esse sector do Estado”*<sup>[32]</sup>;

- Partilha e gestão da informação - Um dos aspectos mais importantes para a luta contra as ameaças que afligem todos os países da região. Devido a factores inexplicáveis, existe uma enorme dificuldade em a pôr a funcionar correctamente e, principalmente, a bem a coordenar, a todos os níveis:

- internamente: a nível local e nacional; e
- externamente: a nível regional, continental e global.

*“A recolha de informação é cara mas se boa, confiável e chegando a tempo ao órgão de decisão certo, o combate às ameaças será mais efectivo e menos dispendioso”*<sup>[33]</sup>;

- Legislação inaplicável e desactualizada - Um problema comum a muitos países ligados ao mar, como tem sido provado recentemente pelas dificuldades em levar a julgamento piratas, mesmo apanhados em flagrante. A cópia de legislação de outros países, mesmo mais desenvolvidos, nem sempre é uma solução pacífica ou eficaz;

- Insuficiente capacidade de protecção marítima - *“África está num beco sem saída no que respeita às suas responsabilidades marítimas. Depois de mais de 40 anos de independência [...] ainda não existe uma verdadeira marinha ou guarda costeira suficientemente grande para assegurar a soberania das suas águas territoriais”*<sup>[34]</sup>. Visto em conjunto, *“estima-se que os estados do ocidente e centro africano possuam menos de 25 grandes navios de segurança disponíveis para reforço da interdição”*<sup>[35]</sup>.

O *International Crisis Group*, em estudo de Dezembro de 2012, afirmava que *“o sector naval mantém-se embrionário, tanto a nível das frotas mercantes como militares, que são a maioria das vezes essencialmente simbólicas”*<sup>[36]</sup>. Mas também a dispersão de esforços devido ao grande número de instituições dedicadas ao trabalho de patrulha (marinhas, guardas costeiras, polícia, alfândegas, pesca, etc.) ainda mais complicam o problema e criam muitas vezes uma autêntica cacofonia institucional;

- Arranjos Logísticos - Uma grande dispersão de esforços, devido a burocracia, corrupção e incompetência, é normal em muitos países africanos. Um problema não exclusivo de África, mas importante de ser resolvido, já que o crime, principalmente o das grandes organizações transnacionais, actua mais rápida e eficientemente do que a legalidade;

- Portos inseguros e ineficientes - África sofre deste problema, já que a maioria dos seus terminais marítimos tem insuficiências, no próprio porto ou nas infra-estruturas auxiliares, nos serviços a ele ligados (alfândegas, transportes e outros) e isso resulta em demoras, mais despesa (transporte, seguros, etc.) para além de outros constrangimentos. *“O esforço de conseguir bons resultados e receber produtos rapidamente e mais baratos pode ser «sabotado» por terminais insuficientes, inseguros, altamente burocratizados e caros<sup>[37]</sup>.”*

## **Como Resolver**

Ameaças, perigos, problemas, dificuldades, insuficiências existentes que há muito são combatidos e que poucas ou nenhuma melhoria têm vindo a ter; outros que se mantêm estacionários; mas também alguns que vêm melhorando ou mesmo a serem, em parte, resolvidos. Alguns que dependem de maiores ou menores alterações estruturais, de gestão e forma de agir; outros que obrigam a grande esforço, compromissos entre diferentes e difíceis parceiros; e também alguns que necessitam de alteração das, já tradicionais, formas de agir e de comportamento; e mesmo alguns que não melhorarão sem a alteração da mentalidade e da forma de pensar dos principais protagonistas, não só da região, mas também daqueles que, mesmo de longe, aqui têm grande influência e, de uma forma ou outra, continuam a interferir nos problemas da região.

Muito se tem feito, mas ainda muito falta fazer. Vejamos algumas ideias de possíveis soluções para tão vasto e complicado problema. Não me debruçarei sobre os problemas cuja solução é mais do que óbvia, como é o caso da necessidade do reforço de meios marítimos de vigilância ou a necessidade de minimizar os constrangimentos financeiros existentes.

Problemas que, duma forma ou outra, com maior ou menor acuidade, se estendem hoje a todo o mundo, que muito provavelmente terão de ter uma resposta global, mas que, por circunstâncias várias e do conhecimento de todos, são mais visíveis e pesados em África. Falo do problema da pobreza, da má distribuição da riqueza, da má governação, da corrupção, das limitações na educação e na saúde, enfim, de segurança humana. Como disse um analista: *“acima de tudo, uma solução sustentável pede suportes institucionais, de governação, de desenvolvimento económico e de segurança humana cuidadosamente calibrados”<sup>[38]</sup>*. Algo que deixo para outra ocasião e principalmente para outros mais preparados do que eu.

Sendo assim, embarquemos em matérias menos complicadas ou, na realidade, mais dentro da minha *“expertise”*, isto é, mais especificamente ligadas à segurança marítima. Começaria por lembrar a necessidade da preservação dos ecossistemas dos litorais marítimos como forma de manter activas as indústrias marítimas, principalmente a pesca e garantir o ganha-pão tradicional das populações ribeirinhas. Em fórum internacional realizado em Luanda, no ano passado, recomendava-se que *“África deve tomar disposições para instalar uma gestão costeira integrada e uma exploração durável dos*

*recursos. É essencial que estes sejam promulgados e dotados de capacidades e fundos suficientes para pôr em execução e fazer respeitar as recomendações. Isto garantirá a manutenção do potencial de produção dos sistemas costeiros e marítimos no longo prazo”<sup>[39]</sup>.*

O estímulo da pesca artesanal, que emprega milhares de pessoas e representa uma fonte importante de alimentação, não só para essas pessoas, mas também é importante para impedir a utilização das áreas mais perto da costa de serem exploradas pela pesca industrial de grande dimensão, nacional ou estrangeira. Mas isso não deve impedir o estímulo às indústrias transformadoras de peixe que trarão efeitos benéficos para todos.

Não sendo possível, por razões óbvias, evitar a exploração nessa área de outros recursos, como o petróleo e o gás, deve fazer-se um esforço para que as companhias exploradoras beneficiem mais as populações ribeirinhas, evitando a poluição, impedindo derrames, mas também através da criação de emprego ou de outras acções como a da construção de infra-estruturas de apoio a programas de apoio social - educação, saúde, e outras -, e que esses apoios financeiros saiam dos seus lucros e não, como é usual, de desconto em impostos a pagar ao Estado onde realizam as explorações.

Por muito que em África não se sinta, se despreze ou se tente esconder a importância do Oceano Atlântico, para a vida actual e futura dos países africanos, a realidade é completamente diferente. As suas potencialidades, os perigos e as dificuldades devem ser conhecidos, enfrentados e vencidos. *“No seguimento de várias iniciativas nacionais, regionais e internacionais, a quantidade de informação disponível sobre os oceanos e as zonas costeiras de África aumentou nestes últimos anos. [...] Mas falta ainda muito para gerar dados e informações em quantidade suficiente, e para analisar estes dados e preparar os produtos necessários a uma gestão integrada e durável do ambiente e dos recursos marinhos e costeiros”<sup>[40]</sup>.*

Também essencial para este trabalho é o aumento, por parte dos países ribeirinhos, da fiscalização extensiva das suas zonas económicas exclusivas, a fim de melhor conhecerem as actividades que aí se realizam, as lícitas, as ilícitas ou mesmo aquelas que o poderão vir a ser. Para além dos meios normais para essa actividade, das marinhas, guarda-costeiras, força aérea, bem como de outras entidades e organizações também ligadas às áreas marítimas e portos, como a polícia, as alfândegas, a hidrografia e as pescas, mas também, e muito importante, a colaboração dos pescadores artesanais para a denúncia das infracções por parte dos navios de pesca de grande porte, estrangeiros e mesmo nacionais, a pescarem em águas proibidas.

Mas para que isto tenha efectividade é fundamental a partilha de informação por todas as entidades envolvidas e a criação de uma estrutura de alto nível, que recolha, supervisione, analise e distribua, atempadamente, os resultados e as novas medidas a tomar, por todos os intervenientes. Exemplo positivo disso é a recente criação, em Angola, do Sistema Nacional de Vigilância Marítima, com o seu Centro Operacional de Coordenação dessa actividade, em fase de implementação.

Importante é a adaptação da legislação de cada estado à lei internacional, acabando com a confusão resultante da definição de alguns crimes marítimos, nomeadamente a pirataria, porque *“a lei internacional é falível já que depende em última instância do princípio do consentimento; se as nações não se querem apoiar umas às outras ou conformar-se com os princípios legais internacionais, pouco se pode fazer para obrigar à participação”*<sup>[41]</sup>.

Um outro aspecto a analisar é o da ajuda internacional. Esta deve ser coordenada, a nível nacional e regional, por comité ou agência específica, a cada um dos níveis, de forma a evitar a dispersão de esforços e de financiamento que não obedeçam a planos ou estratégias de cada país e da região. Logicamente que, para isso funcionar, os planos e estratégias, ao respectivo nível, já terão que existir, o que hoje, na maioria dos países, não se verifica.

Mas como todos estes problemas não se circunscrevem a cada um dos países, pois que, como disse o embaixador Bellamy, há já alguns anos, em Luanda: *“os desafios de segurança são sentidos no interior de cada país [mas] as redes ilícitas (pessoal, financiamento, suporte organizacional) por detrás [das] ameaças são tipicamente transnacionais. Assim, a resposta a estas ameaças requer uma coordenação internacional dramaticamente reforçada”*<sup>[42]</sup>.

Há que reforçar os bons exemplos de cooperação, como é o caso da Organização Marítima da África Ocidental e Central - OMAOC -, assinada entre vinte e cinco países da região, desde a Mauritânia a Angola, dos quais vinte são costeiros e os outros cinco não têm fronteiras marítimas. Outro exemplo é o do novo Centro de Troca de Informações sobre o Comércio Marítimo - MTISC -, em vias de ser estabelecido no Gana, que, além da colheita e difusão de informação, abarca também a formação em segurança marítima, no seu centro de formação regional.

## **Conclusões**

Vimos as realidades existentes, os perigos, as limitações, e possíveis formas de resolver o problema actual. Mas, será que este continuará a ser o mais importante no futuro? Não sei. Por isso irei um pouco mais longe do que analisar exclusivamente a situação de segurança no Golfo da Guiné, e colocarei ideias que me parecem pertinentes e actuais a curto prazo, mas que estão longe de serem exclusivas desta área marítima.

Que prodígios da natureza ou caprichos de Deus levaram à criação do planeta Terra tal como o conhecemos. Contrariamente à sua denominação, este, felizmente, em mais de dois terços da sua superfície são constituídos por água salgada. E, também, felizmente, o Homem nasceu ou foi criado como ser terrestre. E, em ambos os casos, digo, felizmente, porque caso contrário o mesmo Homem já teria dado cabo da maior parte do planeta, assim limitou-se ao terço que lhe é mais fácil.

Durante milhares de anos na terra viveu e, com o que nela encontrava, sobreviveu. O exemplo máximo dessa sobrevivência - o dilúvio - mostrou que, sem a Arca de Noé, a civilização humana, e mesmo a fauna terrestre, ali terminaria. Mas mostrou também que, com os meios apropriados, os mares e os oceanos eram uma via de comunicação perfeita.

Demorou mais uns séculos para explorar verdadeiramente esta via, e foi bem perto daqui, onde nos encontramos hoje - *"a ocidental praia lusitana"*, como lhe chamou o poeta, que se iniciou a mais ousada tentativa de utilizar essa extraordinária e imensa via de comunicação, sempre disponível e sem necessidade de manutenção.

E com mais uma vantagem e contrariando aquilo que, baseado no seu espírito egoísta, era já uma característica do Homem - a delimitação da propriedade, fosse essa do estado, da nação, do soberano, da tribo, da família, do indivíduo. Difícil de neles se definirem limites, marcarem-se propriedades, delimitarem-se fronteiras, os oceanos tiveram de ser considerados propriedade de todos. As teorias do *"mare nostrum"* e do *"rule the waves"* acabaram por constituir exceções. À medida dos avanços tecnológicos, que permitiram maiores capacidades de carga e velocidade dos navios, e armas mais eficientes, as coisas foram-se alterando.

Logo se inventaram as águas territoriais, depois as zonas económicas exclusivas e, mais recentemente, as plataformas continentais. Na realidade, alterando a ideia inicial e começando a limitar a propriedade da humanidade para a atribuir somente a alguns. Os que estavam mais perto dos mares e oceanos, e principalmente daqueles cujos vizinhos estão mais afastados, como é o caso de ilhas ou arquipélagos isolados no meio dos oceanos, por ex., Açores, S. Helena, Havai e outras.

Como pouco se podia aproveitar desses imensos espaços, para além do direito de livre passagem e assim, enquanto esse fosse preservado, tudo era fácil. E fomos assistindo à distribuição gratuita dos espaços oceânicos, com o aval ou, pelo menos, com o silêncio dos grandes que, em alguns casos, eram, ou são, os mais prejudicados com esta distribuição. Seria possível? A mentalidade do Homem teria mudado?

Em conferência recente, em Luanda, o Senhor Almirante Silva Ribeiro, Director do Instituto Hidrográfico português, numa interessantíssima conferência, falou sobre a forma como se vinha processando a delimitação das plataformas continentais e, no meu espírito, se criaram algumas dúvidas, sobre as quais o interroguei e a sua resposta me deu alguma razão.

Mais recentemente, ao reler como fora estabelecida a UNCLOS vi que, *"de 1983 a 1990, os Estados Unidos aceitaram tudo, excepto a Parte XI, como direito consuetudinário internacional, enquanto tentavam estabelecer um regime alternativo para a exploração de minérios no leito profundo os oceanos"*<sup>[43]</sup>. Acordos foram estabelecidos entre grupos divergentes, mas *"um declínio na procura de minerais do fundo do mar tornou este regime menos relevante"*<sup>[44]</sup>. E se essa procura voltar a subir?

Mas, se algumas dúvidas ainda subsistiam na minha mente foram desfeitas com a leitura do escrito de Victor Carajabille, onde diz que *"as pressões políticas far-se-ão igualmente"*

*sentir no campo da exploração de recursos, relativamente àqueles com menores capacidades tecnológicas e de investimento para proceder à pesquisa e extracção de materiais ou de organismos marinhos. Com o argumento de que a incapacidade não aproveita a ninguém, poderão surgir oportunidades para forçar acordos ou prejudicar de algum modo os mais favorecidos em potencial, mas menos influentes no panorama internacional”<sup>[45]</sup>.*

Resta-nos então esperar, a breve trecho, por uma reedição do célebre Congresso de Berlim de 1884-85, com outro nome, mas talvez no mesmo local, que venha a definir as novas regras para a exploração e ocupação desse imenso território, baseado em argumentos que só aos grandes beneficiam, mas que podem trazer compensações para os prejudicados, como o de transferências tecnológicas e de *know-how* ou mesmo, porque não, com o perdão de dívidas soberanas. Desde logo e mais uma vez estão condenados a serem espezinhadados os mapas dos sonhos e das pretensões dos mais fracos, por muito bem que estejam pintados em cor-de-rosa ou, neste caso, em azul-bebé.

Muito obrigado.

---

**\* Conferência proferida no Ministério dos Negócios Estrangeiros, Lisboa, 11 de Julho de 2014.**

<sup>[1]</sup> Prefácio “*A Segurança no Mar: Uma Visão Holística*”, Mar Iberum, Lisboa, Agosto de 2012, pág. 16.

<sup>[2]</sup> “*Elementos de Geopolítica e Geostratégia*”, Gilberto Veríssimo, Ler Devagar, Lisboa, pág. 150.

<sup>[3]</sup> “*Existe alguma possibilidade de no Golfo da Guiné se desenvolver uma política regional de petróleo?*”, Manuel Correia de Barros, conferência da Fundação Friedrich Ebert, Yaoundé, Camarões, 1.10.2003.

<sup>[4]</sup> Libéria, Costa do Marfim, Ghana, Benin, Togo, Nigéria, Camarões, S. Tomé e Príncipe, Guiné Equatorial, Gabão, Congo, RDC e Angola.

<sup>[5]</sup> Mali, Burkina Faso, Níger, República Centro Africana e Tchade.

<sup>[6]</sup> “*Le Golfe de Guinée: La Nouvelle Zone a Haut Risque*”, International Crisis Group, Rapport Afrique n° 195, 12.10.2012, pág. 3.



<sup>[7]</sup> *Liquified Natural Gas* (Gás natural liquefeito).

<sup>[8]</sup> Todos os dados dos vários países foram retirados do site da *U.S. Energy Information Administration*, in <http://www.eia.gov/countries>.

<sup>[9]</sup> Relatório do simpósio do Institute for Advanced Strategic & Political Studies, 25.01.2002.

<sup>[10]</sup> *Idem*.

<sup>[11]</sup> “A Maritime Vision for a Real Security in Sino-African Relations”, Manuel C. Barros, 1<sup>st</sup> China-Africa Think Tank Forum – CATTF, Jinhua, China, 27.10.2011.

<sup>[12]</sup> “West Africa tops world’s maritime crime league”, Xan Rice, no *Financial Times*, 10.10.2013.

<sup>[13]</sup> *International Crisis Group*, op. cit., pág. 4.

<sup>[14]</sup> Op. Cit. “Table ronde...”, pág. 6.

<sup>[15]</sup> *International Crisis Group*, op. cit., pág. 5.

<sup>[16]</sup> UNCLOS, art. 62-4 c).

<sup>[17]</sup> *Idem*, art. 62-4.

<sup>[18]</sup> *Idem*, art. 62-4 c).

<sup>[19]</sup> *Idem*, *idem*.

<sup>[20]</sup> *Idem*, art. 62-4 d).

<sup>[21]</sup> *Idem*, art. 62-4 a).

<sup>[22]</sup> *Idem*, art. 62-4 e).

[\[23\]](#) Idem, art. 62-4 h).

[\[24\]](#) “Guest post: grappling with maritime piracy”, Charles Okeahalam, Financial Times, 04.12.2013.

[\[25\]](#) Câmara Internacional de Comércio.

[\[26\]](#) Relatório citado no artigo “*Piracy shifts from Somalia to Nigeria*”, de Rob Minto, Financial Times, 18.06.2013.

[\[27\]](#) “Nigerian pirates go further afield – Angola in their sights”, by G. P., em Abuja, the Economist, 02.02.2014.

[\[28\]](#) “Maritime piracy: not so bad in 2013”, Verity Ratcliffe, Financial Times, 31.12.2013.

[\[29\]](#) Idem.

[\[30\]](#) “Maritime Development in Africa”, pág. 2.

[\[31\]](#) “The nexus among terrorists, narcotics traffickers, weapons proliferators, and organized crime networks in Western Europe”, Federal Research Division, Library of Congress, Dec. 2002.

[\[32\]](#) “Problems arising from maritime safety and security in Southern Africa”, MCB.

[\[33\]](#) “Maritime Vision”, M. C. Barros, op. cit..

[\[34\]](#) Idem.

[\[35\]](#) “Countering Piracy in the Gulf of Guinea”, James Bridger, US Naval Institute, 12.06.2013.

[\[36\]](#) *International Crisis Group*, op. cit., pág. 6.

[\[37\]](#) MCB, op. cit..

[\[38\]](#) Charles Okehalam, op. cit.

[\[39\]](#) *“Table ronde: L’enjeu des ressources naturelles: source de conflits ou opportunité d’un développement durable”*, in Fórum Pan-Africano para uma Cultura de Paz, em Luanda, 26-28.03.2013, pág. 3 e 4.

[\[40\]](#) *“Table ronde: L’enjeu des ressources naturelles: Source de conflits ou opportunité d’un développement durable”*, vários especialistas, in Fórum Pan-Africano para uma cultura de Paz, Luanda, 26-28.03.2013, pág. 9.

[\[41\]](#) *“Maritime security and international law in Africa”*, John Gibson, African Security Review, 18.3, Institute for Security Studies, pág. 69.

[\[42\]](#) *“The United States and South Atlantic Security”*, conferência do Embaixador William Bellamy, na altura director do Africa Center for Strategic Studies, em Luanda, 25.03.2010.

[\[43\]](#) *“United Nations Convention on the Law of Seas”*, Wikipedia.

[\[44\]](#) Idem.

[\[45\]](#) *“Enquadramento Estratégico”*, Victor Lopo Carajabille, in *“Segurança no Mar; uma Visão Olística”*, pág. 34.