

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL
2019/2020**



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

**A IMPORTÂNCIA DAS RELAÇÕES BRASIL – ÁFRICA NA SEGURANÇA
DO ATLÂNTICO SUL**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS**

**Marcelo Reis da Silva
CMG (Marinha do Brasil)**



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

A IMPORTÂNCIA DAS RELAÇÕES BRASIL – ÁFRICA
NA SEGURANÇA DO ATLÂNTICO SUL

CMG (Marinha do Brasil) Marcelo Reis da Silva

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2019/2020

Pedrouços 2020



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**A IMPORTÂNCIA DAS RELAÇÕES BRASIL – ÁFRICA
NA SEGURANÇA DO ATLÂNTICO SUL**

CMG (Marinha do Brasil) Marcelo Reis da Silva

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2019/2020

Orientador: CMG M António Manuel Gonçalves Alexandre

Pedrouços 2020



Declaração de compromisso Antiplágio

Eu, Marcelo Reis da Silva, declaro por minha honra que o documento intitulado “A importância das relações Brasil – África na segurança do Atlântico Sul”, corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto auditor do Curso de Promoção a Oficial General 2019/2020 no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, 09 de junho de 2020

Marcelo Reis da Silva
Capitão-de-mar-e-guerra
Assinatura



Agradecimentos

Inicialmente, agradeço a Deus por ter me dado saúde e sabedoria para conduzir as atividades do CPOG 2019/2020, em especial no que diz respeito a elaboração desse difícil e desafiador Trabalho de Investigação Individual.

Ao CMG M António Manuel Gonçalves Alexandre, meu orientador, pelo apoio ao longo do desenvolvimento deste trabalho.

À minha mulher e ao meu filho, pela imprescindível compreensão e incondicional apoio, manifestados tanto nas minhas ausências, como nas intermináveis horas de trabalho em casa, ao longo do curso.

Aos entrevistados, pela disponibilidade, experiência e conhecimentos transmitidos, que em muito contribuíram para o desenvolvimento desta investigação.

Aos diletos camaradas auditores do Curso de Promoção a Oficial General 2019/2020, pela amizade, colaboração, partilha de experiências e diferentes perspectivas, que permitiram esclarecer e diversificar ideias, mas, acima de tudo, tornar esta caminhada no Instituto Universitário Militar ainda mais profícua de conhecimentos e virtuosa nas amizades que perdurarão.



Índice

1.	Introdução.....	1
2.	Revisão da literatura e contextualização.....	6
	2.1 Identificação do contexto	6
	2.2 Base conceptual.....	8
	2.3 Percurso metodológico.....	9
	2.4 Modelo de análise.....	10
	2.5 Síntese conclusiva.....	10
3.	Interesses econômicos e ações securitárias do Brasil no Atlântico Sul.....	11
	3.1 Os interesses econômicos do Brasil no Atlântico Sul.....	11
	3.1.1 As reservas de hidrocarbonetos e recursos minerais.....	11
	3.1.2 A Pesca.....	15
	3.1.3 As linhas comerciais marítimas no Atlântico Sul.....	16
	3.2 As ações da Marinha do Brasil no Atlântico Sul.....	17
	3.2.1 O controlo do tráfego marítimo.....	17
	3.2.2 Patrulha Naval e Inspeção Naval.....	18
	3.2.3 Operações com Marinhas Amigas no Atlântico Sul.....	19
	3.3 Síntese conclusiva.....	20
4.	As ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné.....	22
	4.1 A pirataria.....	22
	4.2 O roubo armado a navios e o tráfico na região.....	24
	4.3 Síntese conclusiva.....	25
5.	Políticas de cooperação em defesa e perspectivas para a segurança marítima no Golfo da Guiné.....	27



5.1	As políticas estabelecidas entre o Brasil e os Estados do Golfo da Guiné.....	27
5.1.1	A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.....	27
5.1.2	Políticas de cooperação em defesa.....	28
5.2	Análise das políticas de cooperação em defesa e perspectivas futuras.....	30
5.2.1	Cooperação em defesa do Brasil com Cabo Verde.....	31
5.2.2	Cooperação em defesa do Brasil com Angola.....	32
5.2.3	Cooperação em defesa do Brasil com Nigéria.....	32
5.2.4	A posição do Brasil sobre a cooperação em defesa com África.....	33
5.3	Síntese conclusiva	34
6.	Conclusões.....	36
	Referências bibliográficas.....	40

Índice de Apêndices

Apêndice A – Corpo de conceitos	Apd A-1
Apêndice B – Entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico de Cabo Verde.....	Apd B-1
Apêndice C – Entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico de Angola.....	Apd C-1
Apêndice D – Entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico da Nigéria.....	Apd D-1

Índice de Figuras

Figura 1 – Bacias Produtoras de Petróleo e Gás	12
Figura 2 – Projeto da Elevação de Rio Grande (PROERG).....	14
Figura 3 – Projeto da Cordilheira Meso-Atlântica (PROCORDILHEIRA).....	14
Figura 4 – Recursos minerais na ZEE brasileira.....	15
Figura 5 – Linhas Comerciais Marítimas.....	16
Figura 6 – MB participa de operação internacional no GoG.....	20
Figura 7 – <i>IMB Piracy Map 2019</i>	23
Figura 8 – <i>IBM Piracy Report – GoG – 2019</i>	23
Figura 9 – Estrutura Organizacional da Marinha de Guerra de Angola.....	Apd C-2
Figura 10 – Organização da Esquadra da Marinha de Guerra Angolana.....	Apd C-3



Índice de Quadros

Quadro 1 – Modelo de Análise	10
Quadro 2 – Bacias sedimentares marítimas.....	11

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Produção de petróleo e gás natural por bacia.....	12
Tabela 2 – Respostas à entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico de Cabo Verde.....	Apd B-1
Tabela 3 – Respostas à entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico de Angola.....	Apd C-1
Tabela 4 – Respostas à entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico da Nigéria.....	Apd D-1



Resumo

O Atlântico Sul é uma importante via de comunicação marítima entre a América do Sul e a África Ocidental, e o meio mais vantajoso para trocas comerciais entre os países desta vasta região. Igualmente relevantes são as suas reservas minerais, de petróleo e gás e o seu potencial pesqueiro. Nesse contexto, importa, ainda, considerar as ameaças nele existentes. O objetivo geral deste estudo é avaliar o papel do Brasil na segurança marítima do Atlântico Sul e encontrar soluções que permitam incrementar a segurança deste espaço marítimo. É utilizada uma estratégia de investigação qualitativa, um estudo de caso e um método de raciocínio indutivo. Na recolha de dados são utilizados preferencialmente os métodos de entrevistas e análise documental. As respostas às questões de investigação realçam a importância do Atlântico Sul, tanto na dimensão política quanto económica, bem como a continuada insegurança marítima na costa ocidental de África, designadamente no Golfo da Guiné. As conclusões apontam para a necessidade de o Brasil, enquanto potência regional, ampliar as ações de cooperação nos domínios da segurança e defesa, com os países parceiros da região, visando o incremento da segurança marítima no Atlântico Sul.

Palavras-chave

África Ocidental, Atlântico Sul, Brasil, Segurança Marítima



Abstract

The South Atlantic is an important route of maritime communication between South America and Western Africa and is the most advantageous means of trade between the countries of this vast region. Also important are its mineral, oil and gas reserves and its fishing potential. In this context, it is necessary to consider the threats that exist in it. The general objective of this study is to evaluate the role of Brazil in maritime security in the South Atlantic and to find solutions that allow to increase security in this maritime space. A qualitative research strategy, a case study and an inductive reasoning method are used. In the collection of data, the methods of interviews and document analysis are preferably used. Answers to research questions highlight the importance of the South Atlantic, both in the political and economic dimensions, as well as the continued maritime insecurity on the west coast of Africa, namely in the Gulf of Guinea. The conclusions point to the need for Brazil, as a regional power, to increase cooperation actions in the fields of security and defense, with partner countries in the region, aiming at increasing maritime security in the South Atlantic.

Keywords

Brasil, Maritime Security, South Atlantic, Western Africa



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

ABC – Agência Brasileira de Cooperação

AGNU – Assembleia Geral das Nações Unidas

AIS – *Automatic Identification System*

AJB – Águas Jurisdicionais Brasileiras

AMAS – Área Marítima do Atlântico Sul

ANP – Agência Nacional de Petróleo, Gás natural e Biocombustíveis

CAMAS – Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul

CBIE – Centro Brasileiro de Infraestrutura

CEDEAO – Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

CEEAC – Comunidade Económica dos Estados da África Central

CGG – Comissão do Golfo da Guiné

CIRM – Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

CISMAR – Centro Integrado de Segurança Marítima

CNTM – Controlo Naval do Tráfego Marítimo

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

ComOpNav – Comando de Operações Navais

COSMAR – Centro de Operações e Segurança Marítima

CPLP – Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

CPOG – Curso de Promoção a Oficial General

CPRM – Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (Serviço Geológico do Brasil)

EGN – Escola de Guerra Naval

END – Estratégia Nacional de Defesa

EUA – Estados Unidos da América

GC – Guarda Costeira

GoG – Golfo da Guiné/*Gulf of Guinea*

ICC – *International Chamber of Commerce*

IMO – Organização Marítima Internacional

IN – Inspeção Naval

IPEA – Instituto de Pesquisa Económica Aplicada

ISBA – Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos

IUM – Instituto Universitário Militar

LBDN – Livro Branco de Defesa Nacional



LRIT – *Long Range Identification and Tracking System*

MB – Marinha do Brasil

MD – Ministério da Defesa

MDIC – Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços

MGA – Marinha de Guerra Angolana

MSSIS – *Maritime Safety and Security Information System*

MMA – Ministério do Meio Ambiente

MRE – Ministério das Relações Exteriores

MT – Mar Territorial

NEP – Norma de Execução Permanente

NN – Nigerian Navy

OE – Objetivo Específico

OG – Objetivo Geral

OTAS – Organização do Tratado do Atlântico Sul

PATNAV – Patrulha Naval

PC – Plataforma Continental

PIB – Produto Interno Bruto

PND – Política Nacional de Defesa

PROAREA – Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial

PROCORDILHEIRA – Projeto Cordilheira Meso-Atlântica

PROERG – Projeto Crostas Cobaltíferas da Elevação de Rio Grande

QC – Questão Central

QD – Questão Derivada

REVIZEE – Programa de avaliação do potencial sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva

SEAP – Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca

SECIRM – Secretaria Interministerial para os Recursos no Mar

SISTRAM – Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo

SM – Segurança Marítima

STP – São Tomé e Príncipe

TI – Trabalho de Investigação

T-RMN – *Trans-Regional Maritime Network*



UA – União Africana

UE – União Européia

UNODC – *United Nation Office on Drugs and Crime*

UNOWA – *United Nation Office for West Africa*

ZC – Zona Contígua

ZEE – Zona Economicamente Exclusiva

ZOPACAS – Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul



1. Introdução

Enquadramento e justificação do tema

O presente trabalho de investigação propõe-se a abordar o seguinte tema: “A importância das relações Brasil – África na segurança do Atlântico Sul”. A motivação para escrever sobre este tema decorre da importância económica e geopolítica associada aos oceanos e às ameaças existentes, o que por si só pressupõe ser cada vez maior a relevância da Segurança Marítima (SM), em especial no Atlântico Sul, como já foi sobejamente sublinhado pelos seguintes autores:

[...]. A segurança marítima tornou-se tema recorrente dos Estudos Marítimos que têm os oceanos como objeto de análise. Recorrente e, também, abrangente pois concerne a todos os oceanos e mares globais, dos quais o Atlântico Sul, mar de interesse estratégico do Brasil, não constitui exceção. As ameaças à segurança marítima, já presentes de forma manifesta no Atlântico Sul, constituem dado objetivo que – em grau maior ou menor, dependendo do vigor dos interesses e objetivos dos países que integram a região – se coloca na agenda de preocupações de seus Estados limítrofes. Pelo seu amplo litoral, pela sua inserção políticoestratégica, e pela sua posição como uma das maiores economias do mundo, há de se considerar o papel do Brasil na segurança marítima do Atlântico Sul. (Figueiredo & Monteiro, 2016, p. 25).

Nesse sentido, as políticas de defesa e cooperação voltam-se para a SM nos seus dois aspetos fundamentais: o *safety* e o *security*. Tais aspetos visam garantir, respetivamente, e em linhas gerais, a salvaguarda da vida humana e a prevenção do meio ambiente (situações não intencionais) e a contraposição a ações hostis (Filho, 2018, p. 12).

Segundo o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), o Atlântico Sul aproxima o Brasil de África, continente vizinho que influenciou a formação da Nação brasileira. Dessa forma, especial atenção é dedicada a África, refletida no crescimento do comércio e do nível de financiamentos e investimentos. A proteção das linhas de comunicação e rotas de comércio com África tem significado estratégico para o país. Tais fatores são aspetos que reforçam a relevância de consolidar laços de cooperação no Atlântico Sul.

No âmbito da vertente económica, cabe sublinhar a relevância do Atlântico Sul no que se refere às significativas reservas de petróleo e gás, do seu potencial pesqueiro e, também,



a que resulta da possibilidade de existência de minerais no seu subsolo marinho (Filho, 2018, p. 20).

O Atlântico Sul é uma das regiões petrolíferas que mais relevância ganhou em todo o mundo. Nos anos mais recentes, além da importância da descoberta de recursos petrolíferos na camada do pré-sal, na plataforma continental brasileira, do outro lado, na costa africana, destacam-se o expressivo crescimento das reservas de petróleo *offshore* na região do Golfo da Guiné/*Gulf of Guinéa* (GoG), designadamente, na Nigéria (de 29,5 bilhões de barris em 1998 para 37,5 bilhões de barris em 2018), em Angola (de 4 bilhões de barris em 1998 para 9 bilhões de barris em 2018), na Guiné Equatorial (de 0,6 bilhões de barris em 1998 para 1,7 bilhões de barris em 2018), segundo um relatório da BP Statistical (Dutra, 2019).

Ademais, no que diz respeito às trocas comerciais realizadas entre o Brasil e os países do continente africano, de acordo com dados do Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços brasileiro, em 2019, 65% das exportações e 50% das importações foram realizadas com os países da África Ocidental, com preponderância para o GoG (MDIC, 2019).

Em relação à SM, cabe sublinhar que a pirataria é a maior ameaça às rotas de transporte marítimo no Atlântico Sul e da África Ocidental, em particular. Atos de pirataria e assalto armado a navios no GoG representaram, em 2015, mais de um quarto dos ataques registrados em todo mundo (UE, 2015). Tal situação persiste, considerando os dados do International Chamber of Commerce (ICC) de 2019 (ICC, 2019).

Segundo Geoffrey Till (2004, cit. por Figueiredo & Monteiro, 2016), existem cinco tipos de ameaças ao sistema marítimo contemporâneo: a) conflitos decorrentes de disputa pela utilização dos recursos do mar; b) criminalidade marítima; c) exaustão dos recursos do mar; d) envolvimento inadvertido ou deliberado em disputas de outros atores; e) ação deliberada por parte de Estados hostis. As três primeiras ameaças dizem respeito à SM.

De acordo com Figueiredo e Monteiro, quanto à segunda ameaça definida por Till – criminalidade marítima – ela encontra-se manifestamente presente no Atlântico Sul. Atos de pirataria têm sido levados a cabo, a maioria no GoG, além de outras atividades ilícitas no mar. Figueiredo e Monteiro chamam ainda a atenção para a combinação letal de Estados frágeis com lucrativas rotas do narcotráfico, bem como para as dilatadas e porosas fronteiras marítimas e terrestres.

Assim, considerando as riquezas existentes no Atlântico Sul, em especial a predominância de recursos energéticos situados na costa brasileira e no GoG e a relevância



que os países dessa região têm, em termos comerciais, para o Brasil, não resta dúvida que a SM nessa área e a proteção das linhas de comunicação marítima têm significado estratégico.

Ademais, no que diz respeito às ameaças a SM na região, retratadas pelos diversos autores aqui citados, bem como pelos dados registados pelo ICC, pode considerar-se o GoG como a área mais insegura do Atlântico, face às inúmeras ações de pirataria, assalto a navios e tráficos que vêm sendo perpetradas na região, merecendo tal área prioridade do Estado brasileiro em termos de política de cooperação em defesa, atentos os laços de amizade já consolidados e os interesses comerciais que o Brasil possui com os Estados limieiros.

Objeto do estudo e sua delimitação

O objeto de investigação centrar-se-á na região marítima do Atlântico Sul compreendida entre a costa oriental do Brasil e o GoG, no âmbito das ações desenvolvidas pelo Brasil para garantir a segurança marítima dessa região.

Serão analisados os interesses económicos e as ações securitárias do Brasil no Atlântico Sul, as ameaças à SM no GoG e a adequabilidade das políticas de defesa e cooperação estabelecidas entre o Brasil e os seus parceiros no GoG sob o prisma da SM, com uma visão prospetiva, procurando aquilatar a possibilidade de edificação de novos instrumentos que venham contribuir para tornar o Atlântico Sul mais seguro.

O objeto de estudo será delimitado nas dimensões espaço, tempo e conteúdo.

Em termos de tempo, será considerado o período atual.

Em termos de espaço, o trabalho será delimitado pelo Atlântico Sul, com enfoque no espaço marítimo compreendido entre a costa oriental do Brasil e o GoG.

Ao nível do conteúdo, serão considerados aspetos de natureza política, económica, e securitária.

Objetivos da investigação

O **Objetivo Geral (OG)** deste estudo é “Analisar o papel do Brasil na SM do Atlântico Sul”.

Para atingir o OG, foram definidos três **Objetivos Específicos (OE)**:

OE1 - Analisar os interesses económicos e as ações de SM do Brasil no Atlântico Sul;

OE2 - Analisar as ameaças à SM no GoG; e



OE3 - Analisar as políticas de defesa e cooperação estabelecidas entre o Brasil e os seus parceiros no GoG, e a pertinência do estabelecimento de novos instrumentos de cooperação.

Questões da investigação

No âmbito da problemática anteriormente apresentada e em linha com o objeto de estudo e o OG, definiu-se para esta investigação a seguinte **Questão Central (QC)**:

“De que forma pode o Brasil contribuir para a SM do Atlântico Sul?”

A partir da QC, e alinhados com os OE referidos, foram estabelecidas as seguintes **Questões Derivadas (QD)** orientadoras do subsequente trabalho teórico e empírico:

QD1 – Quais os interesses económicos e as ações de SM do Brasil no Atlântico Sul?

QD2 - Quais as principais ameaças a SM no GoG?

QD3 - Até onde podem ser estabelecidos novos instrumentos de cooperação entre o Brasil e os seus parceiros no GoG?

Breve síntese da metodologia da investigação

Para o presente Trabalho de Investigação (TI), adotou-se posicionamento ontológico construtivista e epistemológico interpretativista. A estratégia de investigação é qualitativa. O desenho de pesquisa é o estudo de caso. Em termos de raciocínio, será utilizado o indutivo (Santos & Lima, 2019, p. 32) tendo em vista responder às QD, alcançar os OE, dando resposta assim a QC e atingindo o OG do TI.

Organização do estudo

Este trabalho seguiu a estrutura definida nas Normas de Execução Permanente (NEP) do Instituto Universitário Militar (IUM), compreendendo seis capítulos, onde se incluem a introdução e as conclusões.

A introdução apresenta o enquadramento e a justificação do tema, o objeto da investigação e a sua delimitação, o OG, os OE e o problema da investigação. Termina com a organização do estudo, sua estrutura e o seu conteúdo.

O segundo capítulo apresenta uma revisão da literatura e a definição do estado da arte, o modelo de análise e a metodologia adotada, referindo as fases do percurso metodológico, bem como as técnicas de recolha, tratamento e análise dos dados utilizados.



No terceiro capítulo analisam-se os interesses económicos e as ações securitárias do Brasil no Atlântico Sul.

No quarto capítulo analisam-se as ameaças à SM no GoG.

No quinto capítulo analisam-se as políticas de SM do Brasil para o GoG, procurando elencar as existentes e pespetivar as futuras.

Na conclusão é feita a avaliação dos principais resultados obtidos, os quais se sistematizam na forma de um projeto de intervenção explicitado em princípios, orientações e ações concretas que, acredita-se, poderão contribuir para avaliar corretamente o papel do Brasil na SM do Atlântico Sul, e confirmar a adequabilidade das suas políticas atuais em relação aos seus parceiros do GoG, propondo, caso seja pertinente, o estabelecimento de algum novo instrumento de cooperação. A finalizar sublinham-se os principais contributos do estudo para o conhecimento, reflete-se sobre as respetivas limitações e elencam-se ainda sugestões para futuras investigações.



2. Revisão da literatura e contextualização

2.1 Identificação do contexto

O tema do TI enquadra-se no âmbito das Ciências Militares, no domínio “Elementos Nucleares”, na área “Estudo das Crises e dos Conflitos Armados”, subáreas “Estratégia Marítima” e “Geopolítica e Geoestratégia” (Academia das Ciências de Lisboa, 2011).

Sendo o país com maior costa atlântica na América do Sul, o Brasil tem especial interesse na manutenção da paz e da segurança do Atlântico Sul. Este oceano possui áreas estratégicas importantes, como a “Garganta Atlântica”, entre a costa do Nordeste brasileiro e a África Ocidental, espaço intercontinental de vital relevância para o comércio mundial. As passagens a Sul, que ligam os oceanos Atlântico e Pacífico, constituem uma via alternativa ao canal do Panamá. A rota do Cabo da Boa Esperança, que liga o Atlântico Sul ao Índico, é uma alternativa ao Canal de Suez e oferece o melhor acesso marítimo à Antártida. Releva mencionar, ainda, a significativa importância da vasta bacia petrolífera existente na Plataforma Continental (PC) brasileira, além das rotas de importação/exportação do petróleo de países da faixa equatorial do Atlântico (Ministério da Defesa, 2016, p. 33).

Nesse sentido, o Brasil tem dedicado, em conjunto com os seus vizinhos da África Ocidental, especial atenção à construção de um ambiente cooperativo no Atlântico Sul, sob a égide da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)¹. O reforço e aperfeiçoamento da ZOPACAS será importante para a defesa do Brasil e dos demais países com ela relacionados (Ministério da Defesa, 2016, p. 33).

A área marítima estratégica de maior prioridade para o Brasil é limitada pelo paralelo 16°N, a África Ocidental, a Antártida, o Leste da América do Sul e o Leste das Antilhas Menores. Parte dessa importante área é representada pelas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)², as quais incluem o mar territorial (MT), a zona contígua (ZC) e a zona económica exclusiva (ZEE), acrescida das águas sobrejacentes à extensão da PC além das 200 milhas marítimas, quando vier a ocorrer (Ministério da Defesa, 2016, p. 33). Os conceitos de MT, ZC, ZEE e PC encontram-se detalhados no Apêndice A.

A região do Atlântico Sul sobre a qual o Brasil exerce soberania e jurisdição nos assuntos afetos à exploração e controlo correspondente às águas jurisdicionais e plataforma continental, é denominada Amazónia Azul³, e a sua área é equivalente à da Amazónia

¹ O conceito da ZOPACAS encontra-se no Apêndice A.

² A definição de AJB encontra-se no Apêndice A.

³ O conceito de Amazónia Azul encontra-se no Apêndice A.



brasileira. Sob essa região existem reservas de petróleo e gás em águas profundas e ultra profundas, tão importantes para o desenvolvimento do País. Daí decorre a necessidade de intensificar medidas de acompanhamento, monitorização e controlo do tráfego marítimo, assim como dos incidentes na área de vigilância marítima sob responsabilidade do Brasil. (Ministério da Defesa, 2016, p. 17).

Ainda nesse diapasão, o Atlântico Sul é uma das regiões petrolíferas que mais relevância ganhou no mundo. Se na costa sul-americana releva a importância da descoberta de recursos petrolíferos na camada do pré-sal na PC brasileira, do outro lado, na costa africana, destacam-se as expressivas reservas de petróleo *offshore* na região do GoG, como na Nigéria, Angola e a Guiné Equatorial (Dutra, 2019).

Em resultado da descoberta de novas reservas de recursos estratégicos, e na medida em que as potencialidades energéticas sul-atlânticas se tornam relevantes na esfera política, económica e securitária, a costa africana vem ganhando maior visibilidade mundial. Além de repercussões geopolíticas, faz parte dessa dinâmica o aumento dos crimes transnacionais de âmbito marítimo, sobretudo na região do GoG, como a pirataria, o tráfico de drogas, de armas, de seres humanos, entre outros, que despontam como ameaças à estabilidade político-económica e à segurança dos países da região. (Dutra, 2019).

Em relação à SM, ressalta que a pirataria é a maior ameaça contra as rotas de transporte marítimo no Oceano Atlântico, em particular na África Ocidental. Atos de pirataria e assalto a mão armada no GoG representam mais de um quarto dos ataques registados em todo o mundo (UE, 2015). Tal situação continua a persistir, considerando os dados do International Chamber of Commerce (ICC) até o final de 2019.

Assim, sendo o Atlântico Sul um importante elo de ligação entre o Brasil e África, continente vizinho que influenciou significativamente o processo de formação da Nação brasileira, todas as riquezas existentes nessa vasta parcela do Atlântico, já mencionadas, e a especial atenção dedicada a África, refletida nos crescentes comércio, financiamento e investimento, não resta dúvida que a SM nessa área e a proteção das linhas de comunicação e rotas de comércio marítimo com África, tem significado estratégico para o país. Tais fatores reforçam a necessidade de consolidação dos laços de cooperação no Atlântico Sul. (Ministério da Defesa, 2016, p. 25).



2.2 Base conceptual

O atual estudo está fundamentado na PND brasileira e os subseqüentes LBDN e END, que levam em consideração os objetivos precípuos para o Brasil, entre outros, a política externa, política de defesa e estratégia de defesa.

Ademais, os conceitos de SM, definição da região do GoG e política de defesa são estruturantes para o desenvolvimento do presente trabalho, pelo que a sua compreensão deverá ser clara, não obstante haver interpretações diferentes em função da sua utilização.

Assim, a SM está relacionada com: a paz e segurança nacionais e internacionais; soberania, integridade territorial e independência política; segurança das linhas de comunicação marítimas; segurança e proteção contra crimes no mar; segurança dos recursos marinhos, acesso aos recursos no mar e no leito marinho; proteção ambiental; e segurança de todos viajantes marítimos e pescadores (Feldt, Roell & Thiele, 2013, p. 2. Tradução do autor).

Em inglês, SM é um conceito que engloba as vertentes relacionadas com os termos *safety* e *security*. O primeiro refere-se à prevenção de acidentes no mar, a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação, a proteção do meio marinho, o combate à poluição do mar, o apoio em caso de catástrofes e o apoio à proteção civil nos espaços marítimos (Silva, 2017, cit. por Carmona, 2019, p. 6). O segundo relaciona-se com a prevenção do dano intencional através de sabotagem, subversão ou terrorismo e, numa perspetiva mais ampla, contempla as situações ligadas à paz e à segurança internacionais, à soberania e à integridade territorial, à prevenção de atividades criminosas em ambiente marítimo (Jesus, 2015, cit. por Carmona, 2019, p. 6). Para o presente trabalho, a SM será considerada na sua segunda vertente, portanto, o aspeto *security*.

GoG – De acordo com Carmona (2019), a definição geográfica da região do GoG não é consensual entre os diversos autores ou organizações que a ela se referem, sendo ajustada em função dos objetivos que pretendem alcançar.

Para o presente trabalho, será considerada como área do GoG os cerca de 6000 km de costa entre o Senegal e Angola, incluindo as ilhas de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe (STP), num total de 19 Estados, com prioridade para os 17 Estados costeiros⁴ e membros da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e da Comunidade

⁴ Senegal, Gâmbia, República da Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, República do Congo, República Democrática do Congo e Angola. (Carmona, 2019).



Económica dos Estados da África Central (CEEAC), ambas filiadas na Comissão do Golfo da Guiné (CGG) e na União Africana (UA). A área definida coincide com a área geográfica que consta na estratégia da União Europeia (UE) para o GoG (Conselho UE, 2014).

Política de Defesa – Conforme preceituado na PND, a paz e a estabilidade nas relações internacionais requerem ações integradas e coordenadas nas esferas do desenvolvimento, para a redução das deficiências estruturais de uma nação, viveiros para o surgimento de ameaças à soberania e ao bem-estar social; da diplomacia, para a conjugação dos interesses conflitantes de países; e da defesa, para a dissuasão ou o enfrentamento de ações hostis. Esses três pilares – Desenvolvimento, Diplomacia e Defesa – devem ser explorados a fim de garantir a segurança e a defesa no Atlântico Sul. (Ministério da Defesa, 2016a, p. 11).

Portanto, sendo a Defesa uma atividade preponderantemente voltada contra ameaças externas e considerando os aspetos constantes dos ambientes nacional e internacional, o Brasil concebe a sua Política de Defesa segundo alguns posicionamentos, cabendo destacar, para o presente trabalho, o seguinte: garantir a manutenção do Atlântico Sul como zona de paz e cooperação (Ministério da Defesa, 2016a, p. 11).

2.3 Percurso metodológico

A metodologia de referência é a que se encontra estabelecida nas NEP (IUM, 2018), (IUM, 2018a) e (IUM, 2020), bem como nas orientações metodológicas para a elaboração de TI (Santos & Lima, 2019).

Na fase exploratória procurou conhecer-se o estado da arte. Realizaram-se entrevistas exploratórias, tendo por finalidade definir corretamente o objeto de estudo e a sua delimitação, o OG e os OE que concorrem para a definição da QC e das QD, tendo sido estabelecidos os conceitos estruturantes para a investigação, bem como a construção do modelo de análise e do percurso metodológico.

Na fase analítica recolheram-se dados segundo duas técnicas: entrevistas semiestruturadas a personalidades com reconhecido conhecimento no assunto em apreço e com capacidade de decisão política no âmbito da defesa. Dos entrevistados foram obtidos dados acerca da sua perceção da adequabilidade das políticas de defesa e cooperação estabelecidas entre o Brasil e seus parceiros no GoG, que foram determinantes para a fase conclusiva do estudo; pesquisa documental e análise das informações recolhidas nessa observação.



Na fase conclusiva, foram analisados e discutidos os resultados e apresentadas as conclusões da investigação que evidenciam o papel do Brasil na SM do Atlântico Sul.

2.4 Modelo de análise

O modelo de análise do presente trabalho seguiu a estrutura estabelecida no quadro abaixo:

Quadro 1 – Modelo de Análise

Questão Central	Questões Derivadas	Conceitos	Dimensões (conteúdo)	Indicadores	Instrumentos Metodológicos
QC – De que forma pode o Brasil contribuir para a SM do Atlântico Sul?	QD1 – Quais os interesses económicos e as ações de SM do Brasil no Atlântico Sul?	Segurança marítima	Económica	Garantia dos interesses económicos	Pesquisa documental
	QD2 - Quais as principais ameaças a SM no GoG?	GoG	Securitária	1) Pirataria 2) Assalto armado a navios 3) Tráfico	Pesquisa documental
	QD3 - Até onde podem ser estabelecidos novos instrumentos de cooperação entre o Brasil e os seus parceiros no GoG?	Política de Defesa	Política	1) Adequabilidade das políticas voltadas para a SM, estabelecidas entre o Brasil e os países do GoG 2) Pertinência no estabelecimento de novos instrumentos de cooperação	(1) Pesquisa documental (2) Entrevistas Semiestruturadas

2.5 Síntese conclusiva

Neste capítulo foi identificado o enquadramento legislativo que sublinha a importância e a prioridade que o Brasil atribui à manutenção da paz e cooperação no Atlântico Sul, seguindo-se a apresentação dos principais conceitos estruturantes para o trabalho: a SM, a delimitação do GoG e o conceito de política de defesa segundo a PND. Sendo o Atlântico Sul a área geográfica de análise deste trabalho, foram realçadas a sua importância económica, as ameaças à SM e as políticas de cooperação em defesa do Brasil no GoG. Neste capítulo apresentou-se ainda o modelo de análise que norteará o presente trabalho. Assim, foi possível dispor de dados que irão balizar a avaliação do papel do Brasil na SM do Atlântico Sul.



3. Interesses económicos e ações securitárias do Brasil no Atlântico Sul

Neste capítulo analisa-se o OE1 e responde-se à QD1, através da caracterização e estabelecimento dos interesses económicos e das ações de SM do Brasil no Atlântico Sul.

3.1 Os interesses económicos do Brasil no Atlântico Sul

Neste sub-capítulo são apresentados os interesses económicos do Brasil no Atlântico Sul, nomeadamente, as reservas de hidrocarbonetos, os recursos minerais existentes no leito marinho, o potencial de pesca na costa brasileira e as linhas comerciais marítimas no Atlântico Sul.

3.1.1 As reservas de hidrocarbonetos e recursos minerais

O Brasil possui 29 bacias sedimentares que são de fundamental importância para a exploração de hidrocarbonetos (petróleo e gás natural), cuja área é de 7,175 milhões de km². Segundo dados da Agência Nacional de Petróleo, Gás natural e Biocombustíveis (ANP), das 29 bacias sedimentares existentes, 16 são marítimas (*offshore*), sendo a bacia Potiguar terrestre e marítima. O quadro abaixo apresenta as áreas onde se encontram estas bacias.

Quadro 2 – Bacias sedimentares marítimas

Bacia	Localização/Tipo
Bacia de Sergipe	Marítima
Bacia de Pernambuco-Paraíba	
Bacia do Jacuípe	
Bacia de Almada	
Bacia de Camamu	
Bacia do Jequitinhonha	
Bacia de Cumuruxatiba	
Bacia do Mucuri	
Bacia do Espírito Santo	
Bacia de Campos	
Bacia de Santos	
Bacia de Pelotas	
Bacia da Foz do Amazonas	
Bacia Pará-Maranhão	
Bacia de Barreirinhas	
Bacia do Ceará	
Bacia Potiguar	Terrestre/Marítima

Fonte: Adaptado a partir de CBIE (2019).

Atualmente, o Brasil produz petróleo e gás de 12 bacias, sendo as principais as de Santos e Campos, onde se localiza a produção do óleo e gás do Pré-sal. A produção por bacias, segundo os dados de fevereiro de 2020 da ANP, está apresentada na tabela abaixo:



Tabela 1 – Produção de petróleo e gás natural por bacia

Bacia	Petróleo (bbl/d)	Gás Natural (Mm ³ /d)	Produção Total (boe/d)	Nº Campos produtores
Santos	1.887.700	83.049	2.410.062	19
Campos	961.243	18.472	1.077.425	35
Solimões	16.239	13.629	101.963	7
Potiguar	36.148	761	40.937	85
Recôncavo	26.656	1.926	38.770	75
Parnaíba	70	5.081	32.031	5
Espirito Santo	20.227	1.014	26.605	34
Sergipe	16.167	1.584	26.131	22
Camamu	180	2.468	15.704	1
Alagoas	2.849	836	8.111	10
Ceará	4.196	80	4.699	4
Tucano Sul	0,1	35	218	5
Total Geral	2.971.677	128.935	3.782.655	302

Fonte: ANP (2020, p.10.).

Os dados acima fazem o Brasil ser autossuficiente em termos de hidrocarbonetos.

Por fim, a figura abaixo representa uma visão geográfica das bacias supramencionadas.



Figura 1 – Bacias Produtoras de Petróleo e Gás

Fonte: CBIE (2019).

No que diz respeito às reservas minerais, é necessário considerar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), promulgada pelo Decreto nº 99.165/1990, de 12 de março, que estabelece os direitos dos Estados costeiros sobre o MT, a ZC, a ZEE e



a PC, para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão de seus recursos naturais, além de preconizar que todos os Estados têm direitos e deveres quanto à exploração dos recursos minerais do leito marinho situados na Área⁵, definindo-os como patrimônio comum da humanidade.

A Convenção criou a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISBA), através da qual os Estados partes organizam e controlam as atividades na Área, com vista à gestão dos seus recursos minerais.

O Brasil, através da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), desenvolveu o Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA), que tem como propósito identificar e avaliar a potencialidade mineral de áreas com importância económica e político-estratégica para o Brasil localizadas nessa região. O programa possui como principais objetivos (SECIRM, s.d.):

- a) A coleta de dados para subsidiar futuras requisições brasileiras de áreas de prospecção e exploração mineral junto à ISBA;
- b) A obtenção de informações técnicas, económicas e ambientais necessárias para permitir a exploração mineral e gestão ambiental na área internacional do Atlântico Sul e Equatorial.

O PROAREA possui dois projetos relevantes (SECIRM, s.d.):

- “Crostras Cobaltíferas da Elevação de Rio Grande (PROERG)”, voltado para a avaliação da potencialidade mineral dos depósitos de crostras cobaltíferas da Elevação do Rio Grande, que permitirá a identificação de áreas de ocorrência de crostras cobaltíferas na região e a elaboração de modelos sobre a evolução geológica da Elevação do Rio Grande e a gênese dos depósitos de crostras cobaltíferas da região, que poderão ser aplicados para outras áreas. A figura abaixo ilustra o referido projeto.

⁵Área - significa o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional, de acordo com a CNUDM.

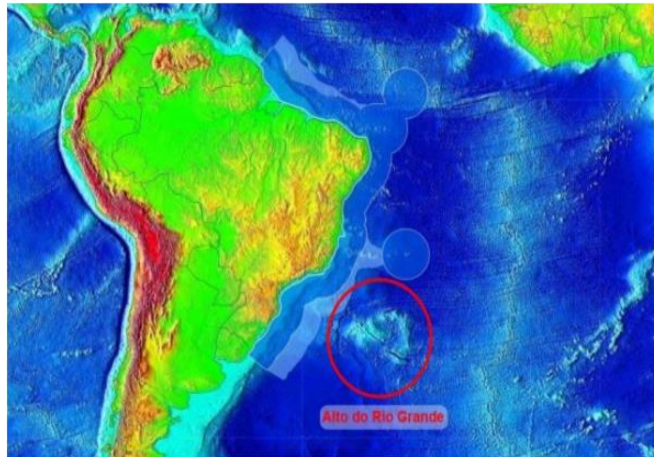


Figura 2 - PROERG

Fonte: SECIRM (s.d.).

- “Sufletos Polimetálicos da Cordilheira Meso-Atlântica (PROCORDILHEIRA)”, dedicado a efetuar o mapeamento geológico e levantamento da potencialidade mineral e biotecnológica dos depósitos de hidrotermais da cordilheira meso-oceânica do Atlântico Sul e Equatorial, objetivando identificar áreas de ocorrência de sulfetos polimetálicos de valor econômico na região e elaborar modelos sobre a evolução geológica da referida área. A figura 3 apresenta a área do projeto.

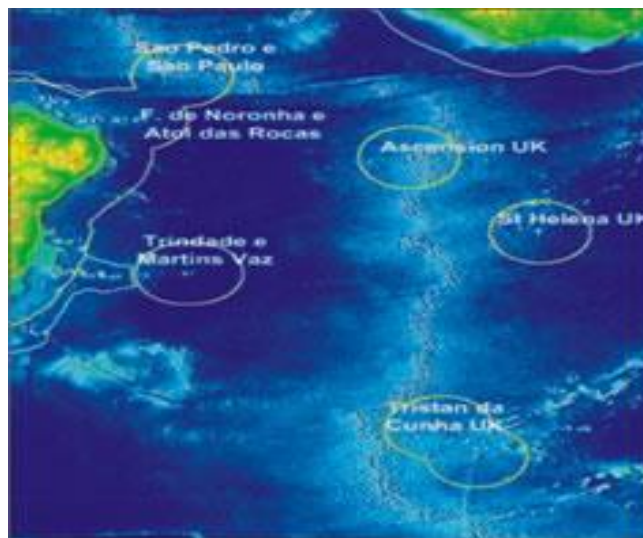


Figura 3 - PROCORDILHEIRA

Fonte: SECIRM (s.d.).

Sobre esse tema, releva ainda mencionar que, de acordo com estudo feito pelo Serviço Geológico do Brasil, estima-se que até 2030 seja concluído o mapeamento de 25% do território submarino brasileiro, visando permitir a extração comercial de seus bens minerais. (CPRM, s.d.).

A figura abaixo apresenta as áreas da ZEE brasileira, onde já existe a possibilidade de exploração comprovada de diversos recursos minerais.



Figura 4 – Recursos minerais na ZEE brasileira

Fonte: Adaptado a partir de CPRM (s.d.).

3.1.2 A Pesca

O Brasil, ao assinar, em 1982, e ratificar, em 1988, a CNUDM, Decreto nº 99.165/1990, de 12 de março, assumiu uma série de direitos e deveres perante as comunidades nacional e internacional. Entre tais compromissos, destacam-se os relacionados com a exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos vivos na ZEE, na ótica de uso sustentável do mar.

Assim, o Brasil criou o Programa "Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Económica Exclusiva" (REVIZEE), que foi conduzido entre os anos de 1994 e 2004, e contribuiu para a obtenção, sistematização e divulgação das informações necessárias tanto para o reordenamento das pescarias nacionais, como para o cumprimento das metas assumidas frente à comunidade internacional. (MMA, s.d.).

Das 12 mil espécies de peixes registradas, 10% ocorrem na área marítima sob a jurisdição do Brasil. Além disso, há inúmeras rotas migratórias de espécies que passam pelo mar do país. Aproximadamente 43 milhões de habitantes vivem nos 385 municípios da costa brasileira, que concentra 70% do Produto Interno Bruto (PIB). A produção pesqueira no mar



oscila entre 500 e 600 mil toneladas por ano. Segundo dados da Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca (SEAP), em termos financeiros, a pesca contribui com um saldo da ordem de US\$ 100 milhões para o PIB brasileiro. (MMA, 2006).

3.1.3 As linhas comerciais marítimas no Atlântico Sul

O Oceano Atlântico constitui-se no principal corredor de exportação e importação do Brasil, o que o torna política e economicamente de elevada importância. Cerca de 95% das trocas comerciais brasileiras são feitas por via marítima, a partir de 37 portos públicos e de 192 terminais de uso privado, o que representou, em 2019, um movimento aproximado de US\$ 225 bilhões, segundo dados do Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços do Brasil. Com uma economia globalizada, as linhas comerciais marítimas brasileiras desempenham um papel importante na economia do país. (MDIC, 2019).

A figura 5 representa as linhas comerciais marítimas que englobam a quase totalidade das trocas comerciais brasileiras, perfazendo um tráfego marítimo de aproximadamente 1.600 navios por dia. Nesse contexto, cabe aqui destacar a rota marítima entre o Brasil e os seus principais parceiros comerciais no GoG, designadamente Nigéria, Angola e Senegal.



Figura 5 – Linhas Comerciais Marítimas

Fonte: Puntel (2019).



3.2 As ações da Marinha do Brasil no Atlântico Sul

O Atlântico Sul é a mais importante via de comunicação marítima brasileira, cuja segurança é vital para a economia e o desenvolvimento do país, em linha com os indicadores antes mencionados. Portanto, para o Brasil, é absolutamente relevante assegurar a segurança da área marítima desse espaço Atlântico, a fim de garantir os seus interesses e contribuir para a garantia dos interesses dos seus parceiros na região.

3.2.1 O controle do tráfego marítimo

A história do controle do tráfego marítimo tem início a partir da utilização do mar para o comércio. A relevância das linhas de comunicações marítimas despertou nos inimigos o interesse em interrompê-las e obter vantagens resultantes das dificuldades de abastecimento daí decorrentes. Dessa forma, surge a necessidade de criar mecanismos de proteção ao tráfego marítimo para fazer frente a tais ameaças. (Cardoso, 2008, p. 4).

Assim, considerando a importância econômica que o Atlântico Sul possui para o Brasil, a Marinha do Brasil (MB) estabeleceu uma estrutura para o Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM), na dependência do Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), organização militar subordinada ao Comando de Operações Navais (ComOpNav), a qual realiza o CNTM nas AJB utilizando sistemas de tecnologia da informação e comunicações e em cumprimento aos acordos internacionais assinados pelo Brasil, a fim de contribuir para a SM da região. (Comando da Marinha, s.d.).

O CISMAR é o representante do Brasil na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), a qual foi edificada em 1967 para atender ao Plano de Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano e tem como propósito coordenar as ações dos Estados americanos no que diz respeito ao CNTM continental. A coordenação da AMAS é exercida num sistema de rotação entre Argentina, Brasil, Uruguai e Paraguai, recebe o nome de CAMAS, e tem como atividade principal coordenar as ações das Marinhas do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, a fim de estabelecer um sistema integrado para o Monitoramento, Intercâmbio de Informações e Defesa do Tráfego Marítimo no Atlântico Sul. (CISMAR, s.d.). O Brasil é o atual coordenador da AMAS.

Nesse contexto, o Brasil tem buscado a cooperação com os Estados da ZOPACAS, a fim de integrar as informações de todos os Estados do Sul Atlântico, no sentido de contribuir para que aqueles situados em África possam implementar os seus próprios sistemas de CNTM. (Ministério da Defesa, 2013, outubro).



Releva ainda mencionar que, dentro do esforço para o CNTM, o CISMAR possui o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), o *Automatic Identification System* (AIS), o *Long Range Identification and Tracking System* (LRIT), a *Trans-Regional Maritime Network* (T-RMN) e o *Maritime Safety and Security Information System* (MSSIS), que integram diversas fontes de informações, provendo, a nível local, regional e mundial, quadro compilado que potencia a consciência situacional marítima necessária ao controle das linhas de comunicações marítimas do Atlântico Sul. (Comando da Marinha, s.d.).

3.2.2 Patrulha Naval e Inspeção Naval

A MB tem como uma das suas atribuições implementar e fiscalizar as leis e regulamentos no mar e águas interiores, por meio de Patrulhas Navais (PATNAV) e Inspeções Navais (IN), em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, quando necessário, visando prevenir e reprimir a prática de ilícitos. Tais ações estão voltadas para a garantia da SM. O Decreto nº 5.129/2004 e a Lei nº 9537/1997, estabelecem estas incumbências.

As PATNAV são realizadas de forma permanente pelos navios dos Comandos de Distritos Navais, distribuídos ao longo do litoral brasileiro, complementados pelos navios da Esquadra brasileira, sediada no Rio de Janeiro. Os principais ilícitos reprimidos pela PATNAV são a pesca ilegal e demais crimes ambientais; a pirataria; o contrabando e descaminho; o tráfico de entorpecentes, entre outros, abrangendo o aspeto *security* da SM. (Filho, 2018, p. 31).

Além das PATNAV, são realizadas as IN, que consistem na fiscalização no que refere à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação. As IN são realizadas pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências subordinadas, com o apoio de meios navais dos Comandos de Distritos Navais e da Esquadra brasileira, e atuam também na repressão de ilícitos no mar.

Neste contexto, e visando reforçar a atuação do Poder Naval brasileiro, a MB assinou em 05 de março de 2020 um contrato para a construção de 4 fragatas classe Meko-200, que são navios com equipamentos de alta tecnologia e elevado poder combatente, e serão incorporadas a partir de 2025. Além disso, a MB está construindo 5 submarinos, sendo um Nuclear, e 2 navios de patrulha oceânicos de 1800 toneladas. Este conjunto de novos navios, associado ao significativo inventário de meios já existente na Força Naval brasileira, será



um importante contributo para a garantia da SM no Atlântico Sul. (Comando da Marinha, 2020).

3.2.3 Operações com Marinhas Amigas no Atlântico Sul

Na área marítima do Atlântico Sul, a MB participa em diversas operações com marinhas amigas, voltadas para a troca de informações, incremento da cooperação na região e da SM. Nessas operações são realizados exercícios envolvendo as nações lindeiras ao espaço atlântico, e de outras regiões como Estados Unidos da América (EUA). As principais operações perenes são (Marinha do Brasil, s.d.):

- FRATERNAL – realizada com a marinha da Argentina;
- DIPLOMEX – realizada com a marinha do Uruguai;
- UNITAS – realizada em duas fases: Pacífico e Atlântico;
- Operação FELINO – Organizada no âmbito da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e realizada bianualmente, tem sido relevante para a SM do GoG, pela “ação de presença” e pela transferência de conhecimento teórico e prático das Forças Armadas de Brasil e Portugal, para os Países do GoG;
- Operação OBANGAME EXPRESS – é um exercício marítimo multinacional conduzido pelos EUA (AFRICOM)⁶ e realizado no GoG, que tem por objetivo aumentar a SM na região, por meio da realização de operações de PATNAV e IN. A operação conta com Estados da África, Europa e América do Sul.

Esta última operação tem sido de grande relevância, pois tem permitido fortalecer a capacidade militar no GoG e, por conseguinte, tem proporcionado o incremento da SM nas águas jurisdicionais dos seus Estados ribeirinhos, através do combate às atividades ilícitas na região. (Ministério da Defesa, s.d.).

Na figura abaixo podemos visualizar o navio patrulha oceânico brasileiro realizando operações marítimas, a saber, avaliações de interoperabilidade regional, relação multinacional de comando e controlo e proficiência marítima com navios das marinhas dos países do GoG.

⁶ O AFRICOM é um dos seis comandos de combate geográfico do Departamento de Defesa dos EUA e é responsável perante o Secretário de Defesa pelas relações militares com nações africanas, a UA e organizações africanas de segurança regional. (tradução do autor) (AFRICOM, 2018).



Figura 6 – MB participa de operação internacional no GoG

Fonte: Ministério da Defesa (s.d.).

Tais operações corroboram o empenho do Brasil na cooperação com os Estados limítrofes do Atlântico Sul em prol da SM na região. No caso do presente trabalho, podem ser destacadas as interações com os Países do GoG, que têm contribuído para o incremento da capacidade daqueles Países na realização de ações contra as ameaças marítimas regionais.

3.3 Síntese conclusiva

Com os dados apresentados neste capítulo, verificou-se a importância econômica do Atlântico Sul para o Brasil, designadamente seu enorme potencial de recursos naturais, sejam as bacias sedimentares de exploração de hidrocarbonetos, com uma capacidade de produção de 3.800.000 barris de petróleo por dia, seja pelo seu potencial de recursos minerais que se encontram sendo mapeados nas regiões da Elevação do Rio Grande e na cordilheira meso-oceânica do Atlântico Sul, além daqueles já mapeados pela CPRM. Verificou-se ainda a produção pesqueira ao longo do litoral brasileiro, que contribui com um saldo anual da ordem de US\$ 100 milhões para o PIB brasileiro.

Para além disso, foi vista a relevância das rotas comerciais marítimas, que representam 95% das trocas comerciais brasileiras e geram um lucro anual da ordem de US\$ 225 bilhões, considerando os dados de 2019 do Ministério da Economia brasileiro.

Para garantir todos esses interesses no Atlântico Sul, o Brasil utiliza plenamente a expressão do seu Poder Naval, seja através da sua estrutura de CNTM, que permite o acompanhamento efetivo do tráfego marítimo no Atlântico Sul, seja pelas ações de PATNAV e IN, voltadas para a garantia da SM na região e também através da participação em diversas operações navais, cabendo destacar as operações Felino e OBANGAME



EXPRESS, que são direcionadas para o incremento da SM no GoG, nas quais o Brasil tem contribuído de forma significativa.

Releva ainda mencionar que o Poder Naval brasileiro, encontra-se atualmente sendo robustecido com novos e modernos navios de guerra, visando reforçar a garantia da SM no Atlântico Sul.

Assim, considera-se que o OE1 foi caracterizado de forma detalhada, consubstanciando resposta consistente e consolidada à QD1.



4. As ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné

Neste capítulo, analisa-se o OE2 e responde-se à QD2, através da caracterização e estabelecimento das principais ameaças à SM existentes no GoG.

4.1 A pirataria

A pirataria é um ilícito internacional, previsto no art. 101 da CNUDM, convenção que foi promulgada pelo governo brasileiro através do Decreto nº 99.165/1990. A definição de pirataria encontra-se no Apêndice A.

Historicamente, este ilícito vem atingindo a navegação e o comércio internacionais, com o intuito de auferir lucro por parte de grupos adversos. Suas causas estão diretamente relacionadas com as condições socioeconômicas dos Estados costeiros e, por essa razão, a sua incidência é limitada a determinadas regiões do planeta, nomeadamente, o GoG, o Sudeste Asiático e a costa da Somália. (Judice & Piñon, 2016, p. 208).

O desenvolvimento da pirataria moderna tem uma dimensão política importante. Pode ser dividida em três etapas. Na primeira, uma população costeira pobre lança-se ao banditismo marítimo, atacando os navios mercantes mais vulneráveis, situação essa associada à falência do Estado, incapaz de fazer valer sua soberania e suas leis. A segunda refere ao reagrupamento de piratas, onde os grupos mais fortes absorvem os demais, ampliando seu potencial e suas capacidades de atacar navios maiores e a distâncias mais afastadas da costa. Por fim, na terceira etapa, os grupos mais fortes transformam-se em verdadeiras comunidades, reforçando sua capacidade para prática de tais atos. (Wedin, 2015, p. 97).

A pirataria no GoG é uma grande preocupação para os Estados da África Ocidental e Central. Os números de tais atos nessa região são superlativos. Como exemplo, em 2013, o Escritório das Nações Unidas para a África Ocidental/ *United Nation Office for West Africa* (UNOWA) registou 47 casos de pirataria, dos quais 29 ocorreram apenas na costa da Nigéria. O UNOWA contabilizou de 2002 até 2013, 610 ataques no GoG. (UNOWA, 2019).

Ademais, há que considerar a importância do transporte marítimo no Atlântico Sul. Nesse ambiente, a pirataria é a maior ameaça contra as suas rotas marítimas, em especial, a situação enfrentada na África Ocidental. No GoG, tais ações representam mais de um quarto dos ataques relatados no mundo (ICC, 2019). Desse modo, a insegurança marítima nessa região afeta diretamente o seu comércio marítimo e os demais interesses dos Estados ribeirinhos.



Nas figuras abaixo pode-se observar o registo de tais ações, feito pelo ICC, relativamente ao ano de 2019. Dos 162 ataques registados, 64 ocorreram no GoG, sendo a região de maior incidência de pirataria, comparativamente com as demais regiões onde tais atos ocorreram.

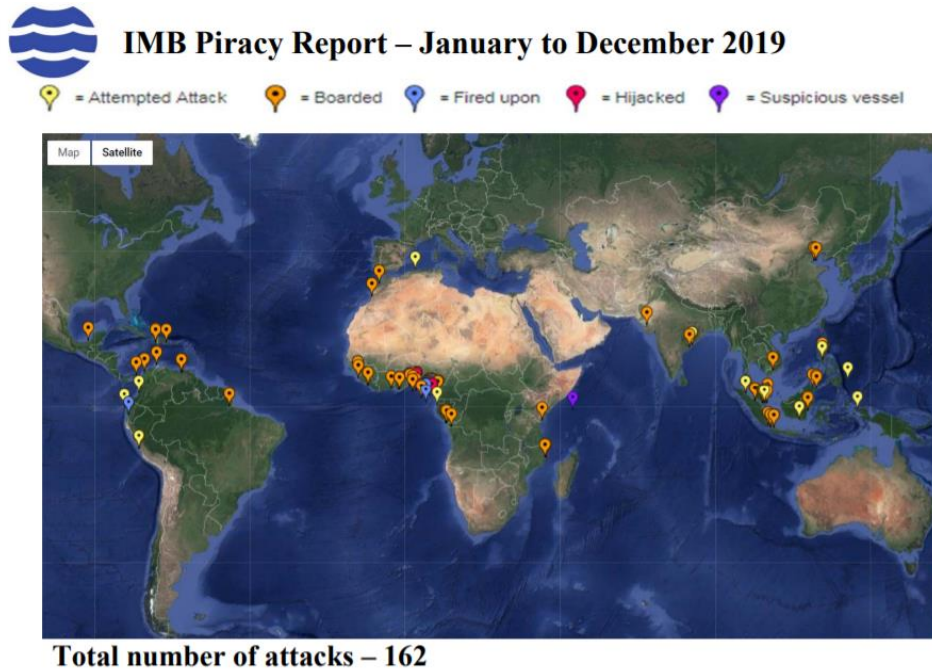


Figura 7 - IMB Piracy Map 2019

Fonte: ICC (2019).

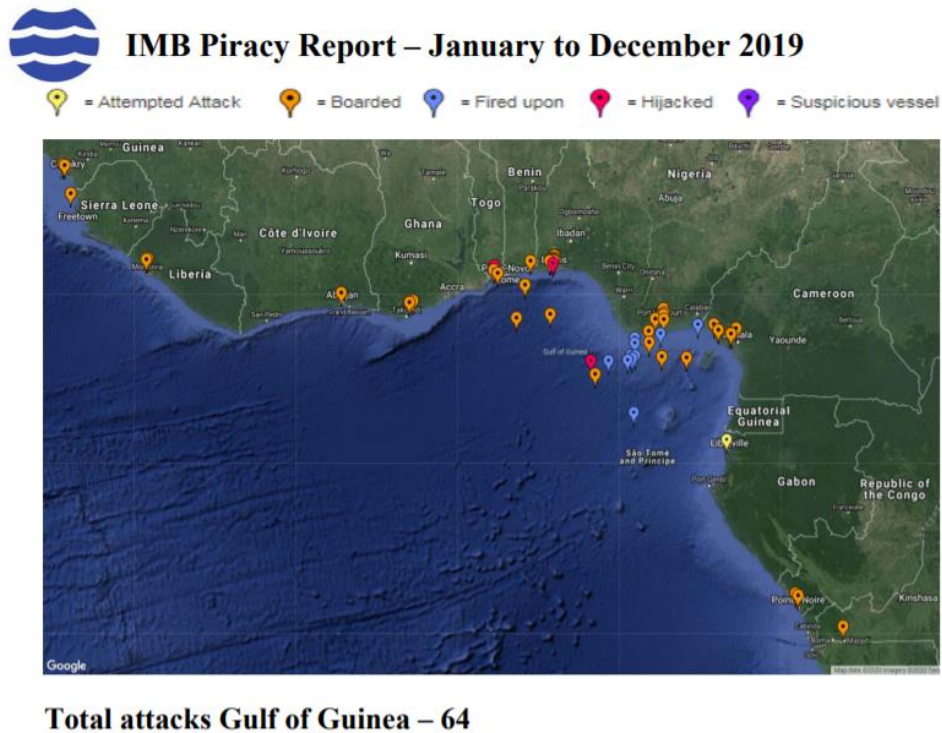


Figura 8 – IBM Piracy Report – GoG – 2019

Fonte: ICC (2019).



Tais ações decorrem, como referido pelo Vice-Almirante Novo Palma (Conferência ao CPOG, 04 de março de 2020), do modelo de negócio associado à pirataria, designadamente (permissividade + oportunidade + motivo). A permissividade vem associada a fragilidade dos Estados afetados, a oportunidade relaciona-se com as rotas de comércio existentes e o valor agregado das cargas transportadas, e o principal fator motivador é o lucro.

Para fazer frente a estas ações, referiu ainda o Almirante Novo Palma, é importante, em linhas gerais, haver dissuasão por forças navais, vigilância da navegação, repressão destas ações e capacitação de forças de segurança.

Assim, vê-se aqui reforçada a importância da cooperação em defesa do Brasil com os países do GoG, visando mitigar este modelo de negócio estabelecido pela pirataria, proporcionando o incremento da SM na região.

4.2 O roubo armado a navios e o tráfico na região

No GoG, o roubo armado contra navios ocorre como uma forma de obter recursos para financiar a pirataria contra grandes navios tanques que navegam em águas internacionais, transportando o petróleo extraído da região. Assim, pequenos grupos utilizam embarcações rápidas de menor porte para abordarem e assaltarem navios fundeados ou em trânsito para um dos seus portos. Em regra, agem com extrema violência e saqueiam tudo que podem transportar. Com o lucro obtido pelo roubo, os grupos criminosos conseguem adquirir embarcações maiores e mais bem equipadas, o que acaba por lhes permitir atuar como piratas. (Beirão & Piñon, 2015).

Além disso, no GoG a pirataria coexiste com o tráfico de drogas, armas e seres humanos. Estes fenómenos, designadamente o roubo armado e o tráfico, têm contribuído significativamente para a insegurança e a instabilidade no GoG, com consequências gravosas para as economias locais. (Carmona, 2019).

Com relação ao tráfico de armas no Atlântico Sul, estima-se que o comércio ilegal de pequenas armas e armas leves proporcione um lucro de US \$ 1 bilhão por ano. A África Central/Ocidental é um ponto focal no Atlântico Sul desse comércio, onde as armas são trocadas por drogas ou recursos naturais, como petróleo, pedras preciosas, metais e madeira. (Filho, 2018, p. 67).

De acordo com o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, *United Nation Office on Drugs and Crime* (UNODC), o tráfico de drogas e o uso de drogas são outra fonte



que estimula a convergência entre o crime organizado e o terrorismo no Atlântico. Estima-se que 190.000 mortes relacionadas com a droga tenham ocorrido em todo o mundo em 2017 (UNODC, 2017).

Há que se considerar ainda que as fontes energéticas existentes no GoG e o decorrente interesse despertado nos países ocidentais, deram notoriedade ao problema da insegurança marítima vivido na região. As suas causas baseiam-se, fundamentalmente, na grande pobreza das populações; atuação de grupos de conotação política em atividades ilícitas e na baixa capacidade de governar dos líderes estatais, inclusive com grande incidência de casos de corrupção dos agentes públicos responsáveis por coibir os ilícitos no mar. (Beirão & Piñon, 2015).

Beirão e Piñon reforçam ainda que, para além dos problemas citados, os estados costeiros do GoG convivem com a falta de recursos financeiros, materiais e humanos para patrulharem suas águas jurisdicionais e empreenderem uma efetiva repressão ao roubo armado contra navios e ao tráfico na região. Isto tem apontado para a necessidade de se procurar uma solução baseada na cooperação regional.

Tal contexto mostra a importância e a necessidade de uma cooperação entre os Estados da região, reforçando assim a adequabilidade das políticas de cooperação em defesa existentes entre o Brasil e seus parceiros no GoG para o incremento da SM no Atlântico Sul.

4.3 Síntese conclusiva

Pelos dados apresentados neste capítulo, verificou-se que a pirataria e o assalto armado a navios no GoG representam mais de um quarto dos ataques relatados em todo mundo, segundo dados do UNOWA e do ICC, de 2019. Dos 162 ataques registados, 64 ocorreram no GoG.

Além das ações acima mencionadas, verificou-se ainda, no GoG, o tráfico de drogas, armas e seres humanos. Tais ações têm contribuído significativamente para a insegurança e a instabilidade no GoG e ao longo da África Ocidental, com consequências económicas e sociais para os Estados dessa região, em especial os localizados no GoG. O tráfico de armas no Atlântico Sul tem reforçado significativamente o crime organizado e o terrorismo na região. Estes ilícitos geraram 190.000 mortes em todo o mundo, em 2017, de acordo com os dados do UNODC.

Considera-se assim, que o OE2 foi alcançado e foi respondida a QD2, em termos da caracterização das principais ameaças à SM existentes atualmente no GoG. Tal situação,



associada às dificuldades enfrentadas pelos seus Estados costeiros para patrulharem suas águas jurisdicionais e empreenderem uma efetiva repressão ao roubo armado contra navios e ao tráfico na região, reforça a necessidade de uma cooperação concertada entre os Estados da região, principalmente através da dissuasão por forças navais, corroborando a relevância das políticas de cooperação em defesa existentes entre o Brasil e os seus parceiros no GoG, em prol da SM no Atlântico Sul.



5. Políticas de cooperação em defesa e perspectivas para a segurança marítima no Golfo da Guiné

O Atlântico Sul é uma região que se apresenta, na atual conjuntura e mesmo no cenário de médio prazo, como uma área pouco suscetível a pressões externas. Não existem disputas internacionais que envolvam grandes potências na região, entretanto releva considerar a insegurança marítima no GoG. Por se tratar de uma área estratégica e de grande interesse econômico e de segurança para o Brasil, o Atlântico Sul ganha prioridade na esfera governamental do País. (Gheller , Gonzales & Melo, 2015, p. 309).

Assim, apresentam-se e analisam-se aqui as políticas de cooperação em defesa estabelecidas entre o Brasil e os Estados do GoG, visando cumprir o OE3 e responder à QD3.

5.1 As políticas estabelecidas entre o Brasil e os Estados do Golfo da Guiné

Neste sub-capítulo são apresentadas a participação do Brasil na ZOPACAS e as políticas de cooperação em defesa estabelecidas entre o Brasil e os Estados do GoG.

5.1.1 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

A ZOPACAS foi criada em 1986, por meio da Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU), com o objetivo de evitar a introdução de armamentos nucleares e outros de destruição em massa na região, bem como, por meio do multilateralismo, aproveitar todo o potencial socioeconômico da área. (Ministério da Defesa, 2016, p. 33). Teve também, a intenção de contrapor à criação da Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS)⁷, pleiteada pela África do Sul. (Gheller et al, 2015, p.158).

É o principal foro para o tratamento de temas relativos à segurança do Atlântico Sul, onde são articuladas ações voltadas para a paz, estabilidade e desenvolvimento sustentável do Atlântico Sul por meio do fortalecimento da coordenação e da cooperação entre seus Estados-membros. (Filho, 2018, p. 53).

Desde sua criação, já foram realizadas sete reuniões da ZOPACAS: (Pimentel, 2016).

- Rio de Janeiro, Brasil (1988)
- Abuja, Nigéria (1990)
- Brasília, Brasil (1994)
- Somerset West, África do Sul (1996)
- Buenos Aires, Argentina (1998)

⁷ Vide Apêndice A.



- Luanda, Angola (2007)
- Montevidéu, Uruguai (2013)

O Brasil, nos últimos anos, realizou eventos com a participação dos integrantes da ZOPACAS visando incrementar a cooperação e o compartilhamento de informações no Atlântico. O I Seminário sobre Vigilância Marítima da ZOPACAS, foi realizado na cidade de Salvador em 2013, reunindo 23 dos 24 Estados-membros, para trocar experiências sobre temas de segurança e vigilância do tráfego marítimo e busca e salvamento. (Ministério da Defesa, 2013, outubro). Em junho de 2016, no Rio de Janeiro, ocorreu o Seminário sobre SM no Atlântico Sul, organizado pelo CISMAR em parceria com a Organização Marítima Internacional (IMO). Tais eventos corroboram a importância da ZOPACAS, a qual deve buscar ter um papel maior e mais ativo na SM do Atlântico Sul, pese embora o órgão não possuir uma sede e nem uma Secretaria-geral para conduzir os trabalhos. (Filho, 2018, p. 54).

Num esforço de contribuir para revitalizar a ZOPACAS e dotá-la de caráter mais operacional e efetivo, a Agência Brasileira de Cooperação (ABC) desenvolve um programa de cursos de capacitação técnica e profissional, voltado a nacionais dos países integrantes da ZOPACAS. Esses cursos proporcionam ampla troca de experiências e boas práticas em áreas de interesse mútuo, num espírito de solidariedade e parceria. (ABC, s.d.).

Por fim, importa sublinhar que, embora a ZOPACAS reúna 24 países, apenas Brasil, Argentina, África do Sul, Nigéria e Angola, possuem capacidades para exercer poder dissuasório fiável no Atlântico Sul (Pimentel, 2016, p. 134).

5.1.2 Políticas de cooperação em defesa

Considerando que o lado mais vulnerável do Atlântico Sul se encontra na margem africana, o Brasil, como o País mais importante e desenvolvido da região, pode e deve cooperar com os vizinhos africanos para garantir a SM no Atlântico Sul, bem como manter presença efetiva junto aos países da África Atlântica, atento a presente insegurança marítima no GoG e as dificuldades encontradas pelos Estados africanos em fazer frente a esse quadro. (Gheller et al, 2015, p. 164).

Assim, a partir dos anos de 1990, com o final do período de bipolaridade, o Brasil passou a diversificar a sua inserção internacional, fortalecendo os laços tanto na América do Sul quanto em África. Esta postura do Estado brasileiro, de integração regional, é conhecida como estratégia “Sul-Sul”, no âmbito da qual o país tem feito acordos e parcerias em África,



decorrente de um esforço político e institucional eficiente, em linha com sua PND. (Pautasso, 2012, p. 82).

Nesse diapasão, desde 1994, o Brasil vem estabelecendo acordos de cooperação em defesa com países da África Ocidental, dos quais importam para este trabalho os que se situam no GoG, nomeadamente, Angola, Nigéria e Cabo Verde (IPEA, 2014), com os quais possui acordos atualmente em vigor.

A Nigéria é um ator importante no âmbito da cooperação Brasil-África, na área da defesa. Em julho de 2010, Brasil e Nigéria assinaram um acordo de cooperação em defesa, tendo como principais objetivos. (IPEA, 2014) (Ministério da Defesa, 2010):

- Cooperação entre as partes nas áreas da pesquisa e desenvolvimento, apoio logístico e aquisição de produtos e serviços de defesa;

- Partilha de conhecimento e experiências no campo das operações e utilização de equipamento militar;

- Treino e instrução militar, bem como realização de exercícios militares combinados;

- Cooperação em áreas diversas no domínio da defesa que sejam do interesse comum.

Em relação a Cabo Verde, em março de 2013, o Ministério da Defesa (MD) recebeu delegação deste país interessada no conhecimento do Brasil sobre operações de busca e salvamento, e em SM voltada para o combate ao tráfico de drogas e de pessoas (IPEA, 2014). Em novembro de 2013 foi ativada a Missão Naval brasileira, e em março de 2014, a Adidância de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutica em Cabo Verde, ampliando o leque da cooperação. (Nogueira, 2018). Em 2016 o Brasil assinou acordo de cooperação em defesa com Cabo Verde, que possui como principais objetivos (Ministério da Defesa, 2016b):

- Cooperação entre as partes nas áreas da pesquisa e desenvolvimento, apoio logístico e aquisição de produtos e serviços de defesa;

- Partilha de conhecimento e experiências no campo das operações e utilização de equipamento militar;

- Partilha de experiências nas áreas das ciências e tecnologia de defesa;

- Promoção de ações conjuntas de treino e instrução miliar, exercícios militares conjuntos e intercâmbios de informações relacionadas com esses assuntos;

- Colaboração em assuntos relacionados com sistemas e equipamentos no campo de defesa;

- Cooperação em outras áreas no domínio da defesa que sejam do interesse comum.



Já Angola, com quem o Brasil assinou cooperação em defesa em 2010, tem interesse no apoio para desenvolver sua própria indústria de defesa, reduzindo a sua dependência em relação à indústria estrangeira (IPEA, 2014). A parceria supramencionada tem como principais diretrizes (Ministério da Defesa, 2010a):

- Formação de quadros e pessoal técnico-militar nos estabelecimentos de ensino das partes;
- Promoção de ações conjuntas de treino e instrução militar, exercícios militares conjuntos, bem como a correspondente troca de informações;
- Consultoria no domínio da potenciação, emprego de armamento e técnica militar, bem como outras áreas de interesse militar e técnico-militar;
- Fornecimento, manutenção, reparação e modernização de armamento e técnica militar;
- Visita de navios de guerra e aeronaves militares;
- Outras formas de cooperação de interesse mútuo para as partes.

Além de Nigéria, Cabo Verde e Angola, o Brasil possui ainda acordos de cooperação em defesa, na África Atlântica, fora do GoG, com Namíbia e África do Sul (IPEA, 2014), que não serão objeto de estudo deste trabalho, podendo ser analisados futuramente.

Face ao aqui exposto, e a par da relevância que estas políticas de cooperação possuem no contexto atual do GoG, foram enviadas entrevistas aos Adidos de Defesa brasileiros atualmente colocados nesses países, a fim de confirmar sua adequabilidade para a SM do GoG, e a pertinência de estabelecimento de algum novo instrumento. Tais entrevistas encontram-se nos Apêndices B, C e D. A análise destas entrevistas e a posição do governo brasileiro quanto a importância de tais políticas para o Brasil, e a relevância do estabelecimento de novos instrumentos para reforçar a SM no Atlântico Sul, em especial na região do GoG, serão apresentados no próximo sub-capítulo.

5.2 Análise das políticas de cooperação e perspectivas futuras

Faz-se aqui a análise das políticas existentes, à luz dos subsídios recolhidos por peritos no assunto, com o intuito de verificar a sua adequabilidade e a pertinência de criação de algum novo instrumento que possa contribuir com o incremento da SM no GoG.

Primeiro, releva considerar a importância estratégica do GoG, região com inúmeras ligações marítimas a América, Europa e Ásia, por onde transita importante parcela do comércio mundial, além de todas as suas riquezas naturais.



É necessário sublinhar também a extrema insegurança marítima predominante no GoG, o que levou, por manifestação da ONU, os Estados da CEDEAO, da CEEAC e da CGG, em coordenação com a UA, a trabalharem em conjunto no desenvolvimento de uma estratégia para fazer frente a tal situação. (Carmona, 2019).

Como resultado disso, e aproveitando a experiência adquirida na Somália, os países do litoral atlântico de África assinaram, em junho de 2013, em Yaoundé, um “Código de Conduta” para a prevenção do terrorismo marítimo, da pirataria, do roubo armado a navios, do tráfico na região e de outras atividades marítimas ilícitas. O referido código foi concebido pela IMO, desenvolvido a partir do “Código de Djibouti”⁸, sendo mais alargado do que este, pois aborda várias atividades ilícitas marítimas. (Júnior, 2014).

Entretanto, pese embora a sua relevância, as resoluções de Yaoundé demandam cooperação internacional para a consolidação da segurança regional no GoG. A preocupação dos países da região com a viabilização dos projetos e iniciativas para a construção dessa estratégia de segurança é muito clara: os meios de assegurar a SM em suas águas territoriais são, ainda, muito escassos. Assim, para além da concertação regional, os países do GoG encaram a pirataria, o roubo a bordo e outros ilícitos como problemas que demandam soluções internacionais de cooperação. (IPEA, 2014).

5.2.1 Cooperação em defesa do Brasil com Cabo Verde

Em entrevista feita ao Adido brasileiro em Cabo Verde, CMG Glathardt (entrevista por *email*, 23 de março de 2020), verificou-se:

No que diz respeito à estrutura marítima de Cabo Verde, a mesma desenvolve-se a partir do Centro de Operações e Segurança Marítima (COSMAR), que faz o planeamento e a execução de operações de SM nos mares sob jurisdição nacional. O COSMAR funciona junto do Comando da Guarda Costeira (GC) e constitui mais um instrumento de coordenação na condução de operações de combate às diversas formas de ilícitos no espaço marítimo. Entretanto, a GC de Cabo Verde possui apenas 5 Navios Patrulha e 2 Navios SAR, todos de porte médio, o que, segundo Leal (2018, cit. por Nogueira, 2018), torna impossível a fiscalização da ZEE caboverdiana.

Sobre o acordo de cooperação de defesa existente atualmente, tanto o MD quanto as Forças Armadas brasileiras, têm procurado uma aproximação mais colaborativa com a costa ocidental africana. A MB tem contribuído para a preparação e emprego do Poder Naval de Cabo Verde, para que, em conjunto, seja possível fazer frente à nova realidade. Com a

⁸ Vide Apêndice A



instalação da Missão Naval brasileira junto ao Comando da GC em 2013 e a posterior criação da Adidância de Defesa em 2014, o Brasil atingiu um patamar de cooperação adequado à grandeza das suas relações com Cabo Verde, pavimentadas pelos laços históricos e culturais dentro da Lusofonia.

Sobre perspectivas futuras, importa fazer o ordenamento das ações em curso na costa ocidental africana com foco na SM. Pese embora o trabalho já desenvolvido pelas organizações criadas sobre o tema, em especial a Arquitetura de Yaoundé, há muita sobreposição, duplicidade e pouca eficácia. É, portanto, oportuno o estabelecimento de uma arquitetura, ao mesmo tempo enxuta e eficaz. A exemplo de outros sítios marítimos problemáticos, a instalação de uma Força Tarefa combinada permanente, se descortina como a melhor solução, em termos de praticidade e economia, para coibir com eficácia os ilícitos no GoG.

5.2.2 Cooperação em defesa do Brasil com Angola

Em entrevista feita ao Adido brasileiro em Angola, Coronel Davys (entrevista por *email*, 15 de abril de 2020), verificou-se:

Em relação à estrutura marítima, Angola possui um Centro de Operações Marítimas que funciona apenas durante a realização de Operações Navais na região. Além disso, a Marinha de Guerra Angolana (MGA) enfrenta uma série de restrições de ordem orçamental, de material e de pessoal especializado para garantir a SM nas suas Águas Jurisdicionais, bem como para contribuir com a SM do Atlântico Sul.

Sobre o acordo de cooperação em defesa existente atualmente, é adequado e desenvolve-se dentro de um contexto de conversas bilaterais entre os Ministérios da Defesa; de capacitações; visitas e intercâmbios; além das Reuniões de Chefes de Estado-Maior entre as Marinhas do Brasil e de Angola.

Sobre perspectivas futuras, existe a necessidade urgente de se estabelecerem novas prioridades voltadas para o reforço da SM no Atlântico Sul. As Forças Armadas de Angola encontram-se em um processo de reorganização e redimensionamento, e o Governo angolano solicitou apoio da MB para a construção do Complexo Naval do Keve, que prevê uma nova Base Naval, uma nova Academia Naval, um Estaleiro Naval, bem como a compra de Material de Emprego Militar, como Navios, Lanchas de Assalto, Sistemas de Navegação e Comando e Controlo.



5.2.3 Cooperação em defesa do Brasil com a Nigéria

Em entrevista feita ao Adido brasileiro na Nigéria, Coronel Mardine (entrevista por *email*, 23 de abril de 2020), verificou-se:

A Nigerian Navy (NN), embora esteja entre as mais importantes marinhas de África, não tem capacidade para resolver sozinha a questão da pirataria. Nos últimos anos adquiriu novos navios patrulha. Contudo, faltam-lhe meios tecnológicos, como radares e satélites, para fazer o CNTM. A NN realiza ações de PATNAV na sua área de jurisdição, que se estende do Benin até aos Camarões.

A cooperação no domínio da defesa com a Nigéria é importante, e existe previsão de assinatura de um novo instrumento de cooperação entre ambos os países, ainda em 2020, visando ampliar o atual, atento o interesse do governo nigeriano em combater a pirataria, que vai ao encontro dos interesses estratégicos do Brasil para a região.

Em 2019 foram realizadas conferências no Gana e na Nigéria focadas na SM no GoG. Nas duas esteve presente o Almirante de Esquadra Cunha, Comandante em Chefe da Esquadra brasileira, ratificando a relevância do tema para a MB. Em ambas as conferências ficou clara a necessidade de uma ação naval combinada entre os países do GoG e demais potências regionais, para fazer frente às ameaças na região.

5.2.4 A posição do Brasil sobre a cooperação em defesa com África

A costa atlântica africana é apontada nos documentos de defesa e de relações externas como de grande importância para o Brasil, cabendo sublinhar que a região do GoG, em termos de SM, requer prioridade no que refere à cooperação na defesa. (Gheller et al, 2015).

Nessa linha, no discurso realizado por ocasião da celebração do dia de África, em 27 de maio de 2019, o Ministro da Relações Exteriores do Brasil sublinhou os seguintes aspetos (MRE, 2019, maio):

- Brasil e África compartilham visões similares e a maior estabilidade de ambas as regiões possibilita o desenvolvimento dos seus povos. Por isso, as políticas de cooperação prosseguirão de maneira intensa nessa área de defesa e segurança.
- A África Ocidental partilha com o Brasil o Atlântico Sul, espaço que faz parte do “entorno estratégico” brasileiro. Nesse sentido, a intensificação da cooperação com o oeste do continente africano contribui para a consolidação de uma área de paz e estabilidade. O governo brasileiro acredita na importância da coordenação de esforços para a prevenção e o combate à pirataria, ao tráfico de



drogas, de armas e de seres humanos e outros ilícitos transnacionais no Atlântico Sul.

- Brasil e África devem construir novos acordos de cooperação, ampliando o trabalho conjunto no campo da defesa por meio de pesquisa compartilhada, capacitação de recursos humanos, transferência de conhecimentos, dentre outros que venham a reforçar a segurança do Atlântico Sul.

5.3 Síntese conclusiva

Neste capítulo foi possível verificar que o Atlântico Sul é uma região pouco suscetível a grandes pressões externas e tão pouco existem disputas que envolvam grandes potências na região. A insegurança marítima no GoG é uma área estratégica e de grande interesse econômico e de segurança para o Brasil, sendo que os Estados africanos têm grande dificuldades em fazer-lhes frente.

Dessa forma, considerando que o lado mais vulnerável do Atlântico Sul se encontra na margem africana, o Brasil, como país mais importante e desenvolvido da região, tem cooperado com os vizinhos africanos visando aprimorar a SM no Atlântico Sul, atenuar a insegurança marítima no GoG, além de manter presença efetiva junto aos países da costa africana.

Em 1986 foi o País pioneiro na criação da ZOPACAS, principal foro para o tratamento de temas relativos à segurança do Atlântico Sul, por meio do fortalecimento da coordenação e cooperação entre seus Estados-membros, além de ter sido o contraponto à criação da OTAS. Nesse foro muitas ações já foram desenvolvidas, cabendo destacar a cooperação do Brasil com os países africanos nas atividades voltadas para a SM, bem como a capacitação técnica e profissional, direcionada a nacionais desses países. Entretanto, tais países ainda carecem de estruturar-se melhor para fortalecer a SM nas suas áreas marítimas.

Ademais, desde 1994, o Brasil tem estabelecido acordos de cooperação em defesa com países da África Ocidental, em especial, no GoG, Angola, Nigéria e Cabo Verde, com os quais o Brasil possui acordos atualmente em vigor. Estas parcerias se baseiam em cooperação nas seguintes áreas: política de defesa; ensino e instrução; inteligência militar; equipamentos e sistemas militares; busca e salvamento; apoio logístico e aquisição de produtos e serviços de defesa.

Através de entrevistas com Adidos de Defesa brasileiros dos países mencionados, verificou-se que as parcerias vigentes são adequadas e têm contribuído para a SM do GoG,



uma vez que as resoluções de Yaundê, embora relevantes, não surtiram o efeito desejado, demandando assim cooperação internacional para a consolidação da SM no GoG. Como perspectiva futura, considera-se a pertinência da criação de uma Força Tarefa combinada permanente, como sendo a melhor solução, em termos de praticidade e economia, para coibir com eficácia os ilícitos no GoG. Importante também é o apoio para reestruturação das Marinhas/Guardas Costeiras regionais e seus CNTM.

Por fim, de acordo com a posição do governo brasileiro, detalhada em documento recente do MRE, as políticas de cooperação em defesa são muito importantes, e prosseguirão de maneira intensa com os parceiros da África Ocidental, haja vista compartilharem com o Brasil o Atlântico Sul, espaço que faz parte do “entorno estratégico” brasileiro, visando consolidá-lo com área de paz e estabilidade e a fim de potenciar as ações de prevenção e combate à pirataria, ao tráfico em geral e outros ilícitos transnacionais no Atlântico Sul.



6. Conclusões

Nesta investigação, analisaram-se os interesses do Brasil e suas ações securitárias no Atlântico Sul, as ameaças à SM no GoG e as políticas de cooperação no domínio da defesa que o Brasil possui atualmente com seus parceiros no GoG, tendo como objetivo aprimorar o conhecimento atual do assunto, bem como propor recomendações e ações práticas voltadas para o incremento da SM na região. Serão ainda indicadas linhas para pesquisas futuras sobre a contribuição do Brasil para a SM no Atlântico Sul.

As grandes linhas do procedimento metodológico seguido

Para o presente TI, foi adotado o posicionamento ontológico construtivista e, o epistemológico, interpretativista. A estratégia de investigação foi qualitativa. O desenho de pesquisa o estudo de caso. Em termos de raciocínio, foi utilizado o indutivo, tendo sido assim possível responder às QD, com recolha de dados detalhada, através de pesquisa documental, entrevistas realizadas aos Adidos brasileiros colocados nos Países africanos, bem como pela posição atual do Brasil, sobre a importância das relações com África, apresentada em documento do MRE, atingindo, desta forma, os OE e o OG do TI, onde é apresentado o papel do Brasil na SM do Atlântico Sul.

Avaliação dos resultados obtidos

As respostas às QD foram imperativas para avaliar a QC proposta: De que forma pode o Brasil contribuir para a SM do Atlântico Sul?

Relativamente à QD1, verificou-se a importância económica do Atlântico Sul para o Brasil, sejam as bacias sedimentares de hidrocarbonetos, com uma produção de 3.800.000 barris de petróleo por dia, tornando o Brasil autossuficiente; sejam seus recursos minerais; sua produção pesqueira, que contribui anualmente com US\$ 100 milhões para o PIB brasileiro e também pela relevância das rotas comerciais marítimas, que representam 95% das trocas comerciais do País e geram um lucro anual de US\$ 225 bilhões.

Para garantir todos esses interesses no Atlântico Sul, o Brasil utiliza plenamente o seu Poder Naval, seja pela sua estrutura de CNTM, realizando o acompanhamento efetivo do tráfego marítimo no Atlântico Sul; pelas ações de PATNAV e IN, voltadas para a garantia da SM na região e também através da participação da MB em operações navais no espaço Atlântico, cabendo destacar as operações Felino e OBANGAME EXPRESS, que contribuem significativamente para a SM no GoG. Releva ainda mencionar que o Poder Naval brasileiro



encontra-se atualmente sendo robustecido com novos e modernos Navios de guerra, visando reforçar a garantia da SM no Atlântico Sul.

Com a QD2, verificou-se que a pirataria e o assalto armado a navios no GoG representam mais de um quarto dos ataques relatados em todo mundo, segundo dados do UNOWA e do ICC, de 2019. Dos 162 ataques registrados, 64 ocorreram no GoG.

Foi visto ainda, no GoG, o tráfico de drogas, armas e seres humanos. Tais ações têm contribuído significativamente para a insegurança e a instabilidade da África Ocidental, com consequências econômicas e sociais para os seus Estados. O tráfico de armas no Atlântico Sul tem reforçado significativamente o crime organizado e o terrorismo na região de acordo com os dados do UNODC.

Tal situação, associada às dificuldades dos seus Estados costeiros, designadamente a falta de recursos financeiros, materiais e humanos para patrulharem suas águas jurisdicionais e empreenderem uma efetiva repressão a todos estes ilícitos, reforça a necessidade de uma cooperação concertada entre os Estados da região, principalmente através da dissuasão por forças navais, corroborando a relevância das políticas de cooperação em defesa existentes entre o Brasil e os Estados do GoG, em prol da SM no Atlântico Sul.

Por fim, com a QD3, verificou-se que o Atlântico Sul é uma região pouco suscetível a pressões externas e também não existem contendas que envolvam grandes potências na região, importando considerar a insegurança marítima no GoG de grande interesse econômico e de segurança para o Brasil e prioritária na esfera governamental do país.

Dessa forma, considerando que o lado mais vulnerável do Atlântico Sul se encontra na margem africana, o Brasil, como país mais relevante da região, tem cooperado com os vizinhos africanos, visando aprimorar a SM no Atlântico Sul e intensificar a sua presença na região.

Em 1986 o Brasil foi pioneiro na criação da ZOPACAS, principal foro para o tratamento de temas de SM no Atlântico Sul, por meio do fortalecimento da coordenação e cooperação entre seus Estados-membros, além de ter sido o contraponto à criação da OTAS. Nesse foro cabe destacar a cooperação do Brasil com os países africanos nas atividades voltadas para a SM, bem como a capacitação técnica e profissional direcionada a nacionais desses países.

Ademais, desde 1994 o Brasil tem estabelecido acordos de cooperação na defesa com países da África Ocidental, em especial no GoG, Angola, Nigéria e Cabo Verde, com os quais possui acordos atualmente em vigor. Estas parcerias baseiam-se nas áreas da política



de defesa; ensino e instrução; inteligência militar; equipamentos e sistemas militares; busca e salvamento; apoio logístico e aquisição de produtos e serviços de defesa.

Através de entrevistas com Adidos de Defesa brasileiros dos países mencionados, confirmou-se a adequabilidade destas políticas e o seu contributo para a SM do GoG, servindo de reforço as resoluções de Yaundé. Como perspectiva futura, considera-se a pertinência da criação de uma Força Tarefa combinada permanente, como a melhor solução, em termos económicos, para lidar, com eficácia, com os ilícitos no GoG. Importante também é o apoio para a reestruturação das Marinhas/Guardas Costeiras regionais e seus CNTM.

Sobre a posição do governo brasileiro, apresentada pelo Ministro de Relações Exteriores, as políticas de cooperação em defesa são muito importantes e prosseguirão de maneira intensa com os parceiros da África Ocidental que compartilham com o Brasil o Atlântico Sul, espaço que faz parte do “entorno estratégico” brasileiro, visando consolidá-lo como área de paz e estabilidade e assim potenciarem as ações de prevenção e combate à pirataria, ao tráfico em geral e outros ilícitos transnacionais no Atlântico Sul.

Contributos para o conhecimento e recomendações/considerações de ordem prática

A abordagem da importância do Atlântico Sul para os países limítrofes, na perspectiva dos interesses políticos, económicos e securitários, permanece relevante.

No presente trabalho foram detalhadamente caracterizados os interesses estratégicos brasileiros no Atlântico Sul, as ameaças à SM existentes no GoG e as ações securitárias brasileiras no Atlântico Sul/políticas de cooperação em defesa do Brasil com seus parceiros na região, reforçando o relevo do seu papel na SM do Atlântico Sul e a importância atribuída aos países de África.

Avaliando os resultados obtidos, observou-se, através de várias constatações ao longo desta investigação, que tais políticas de cooperação são adequadas e de extrema relevância para mitigar a insegurança marítima no GoG. Entretanto, face à fragilidade dos Estados ribeirinhos e à ineficácia de outras iniciativas securitárias estabelecidas para a região, como o código de Yaundé, há necessidade do incremento de tais políticas.

Assim, vislumbram-se as seguintes oportunidades:

- Estabelecimento de uma Força Tarefa permanente para o GoG, a título de operação de paz, sob a égide da ONU, com a participação dos atores regionais com capacidade de dissuasão, visando atuar de forma consistente contra as ações hostis perpetradas na região.
- Apoio na implementação da estrutura de CNTM dos Estados do GoG.



- Cooperação no processo de reestruturação das Marinhas e Guardas Costeiras da região, à semelhança do que vem sendo feito com Angola.

Tais ações irão consolidar o papel securitário do Brasil no Atlântico Sul e garantir a sua projeção geopolítica regional.

Limitações da investigação e abertura para pesquisas futuras

O presente trabalho decorreu sem limitações significativas, cabendo ressaltar apenas não ter sido possível realizar uma entrevista com o MD.

Como o objeto de estudo deste trabalho se focou no GoG, e face à relevância do tema, poderão ser consideradas em pesquisas futuras a avaliação das políticas de defesa com os demais países da África Atlântica, nomeadamente, África do Sul e Namíbia, com os quais o Brasil possui parcerias ativas.



Referências bibliográficas

- ABC. Agência Brasileira de Cooperação. (s.d.). Cooperação Técnica Brasileira: Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul [Página *online*]. Retirado de [https://
http://www.abc.gov.br/zopacas](https://http://www.abc.gov.br/zopacas)
- Academia das Ciências de Lisboa. (27 de julho de 2011). Definição / conceito de ciências militares. *Ofício*. Lisboa.
- AFRICOM. U.S. United States Africa Command. (2018). *About the Command* [Página *online*]. Retirado de <http://www.africom.mil/about-the-command>.
- ANP. Agência Nacional de Petróleo, Gás natural e Biocombustíveis. (2020). Boletim da Produção de Petróleo e Gás [Página *online*]. Retirado de <http://www.anp.gov.br/arquivos/publicacoes/boletins-anp/producao/2020-02-boletim.pdf>
- Beirão, P. B., & Piñon C. P. (2015). A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. *Revista de Direito Internacional*, 12(1), pp. 265-287. doi: 10.5102/rdi.v12i1.3359
- Cardoso, M. M. (2008). *Controlo Naval do Tráfego Marítimo no Brasil em Tempo de Paz: uma visão crítica e perspectivas*. (Monografia apresentada a EGN como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores). Escola de Guerra Naval [EGN], Rio de Janeiro.
- Carmona, P. S. (2019). *A Importância Estratégica do Golfo da Guiné numa Perspetiva Nacional*. (Trabalho de Investigação Individual). Instituto Univercitário Militar [IUM], Lisboa.
- CBIE. Centro Brasileiro de Infraestrutura. (2019). Quantas bacias sedimentares existem no Brasil?. Retirado de <https://cbie.com.br/artigos/quantas-bacias-sedimentares-existem-no-brasil/>
- CISMAR. Centro Integrado de Segurança Marítima. (s.d.). Marinha do Brasil passa a coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul [Página *online*]. Retirado de <https://www.marinha.mil.br/node/1026>



Comando da Marinha. (s.d.). Centro Integrado de Segurança Marítima. Rio de Janeiro [Página *online*]. Retirado de <https://www.marinha.mil.br/cismar>

Comando da Marinha. (2020). *Boletim de Ordens e Notícias – Assinatura do Contrato – Programa Fragatas Classe Tamandaré*. Brasília: Comando da Marinha.

Conselho UE. (17 de março de 2014). Estratégia da UE para o Golfo da Guiné – Foreign Affairs Council Meeting. Bruxelas, Bélgica/Bruxelas: Conselho da União Europeia.

CPRM. Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais - Serviço Geológico do Brasil. (s.d.). Recursos Minerais do Fundo do Mar [Página *online*]. Retirado de <http://www.cprm.gov.br/publique/Redes-Institucionais/Rede-de-Bibliotecas---Rede-Ametista/Recursos-Minerais-do-Fundo-do-Mar-2560.html>

Decreto nº 99.165/1990, de 12 de março de (1990). *Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Diário Oficial da União - Seção 1 - 14/3/1990, Página 5169. Brasília. Câmara dos Deputados.

Decreto nº 5.129/2004, de 6 de julho de (2004). *Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências*. Diário Oficial da União - Seção 1 - 7/7/2004, Página 3 . Brasília. Câmara dos Deputados.

Dutra, Z. E. (2019, 5 de julho). Blog do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (INEP) - Petróleo offshore: a maior visibilidade mundial do Golfo da Guiné [Publicação em blogue]. Retirado de <https://ineep.blog/petroleo-offshore-a-maior-visibilidade-mundial-do-golfo-da-guine+325816>.

Feldt, L, Roell, P., & Thiele, R. D. (2013). *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*. ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security. The Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultant, n. 222, 2013, p. 1-25. Retirado de http://www.https://www.files.ethz.ch/isn/162756/222_feldt_roell_thiele.pdf

Figueiredo, E. de L., & Monteiro, A. A. D. (2016). O Papel do Brasil na Segurança Marítima do Atlântico Sul. *Revista Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, V. 21, p. 25-62, jul/dez.



- Filho, P. L. S. (2018). *BRASIL E ÁFRICA DO SUL: cooperação para a segurança marítima do Atlântico Sul*. (Tese apresentada a Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do curso de Política e Estratégia Marítimas). Escola de Guerra Naval [EGN], Rio de Janeiro.
- Gheller F. G., Gonzales S. L. M. & Melo L. P. (2015). *Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa no Brasil*. Brasília: IPEA – Editora Multimídia.
- ICC. *International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau*. (2019). *Piracy and Armed Robbery against Ships – 2019 Annual Report*. London: ICC.
- IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2014). *O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico: América do Sul e Atlântico Sul*. Brasília: Governo Federal brasileiro – Secretaria de assuntos Estratégicos da Presidência da República.
- IUM, 2018. *NEP / INV 001 Trabalhos de Investigação*. Lisboa: IUM.
- IUM, 2018a. *NEP / INV 003 Estrutura e Regras de Citação e Referenciação de Trabalhos Escritos a Realizar no DEPG e CISD*. Lisboa: IUM.
- IUM, 2020. *NEP / INV 003 (A1) Estrutura e Regras de Citação e Referenciação de Trabalhos Escritos a Realizar no Instituto Universitário Militar*. Lisboa: IUM.
- IMO. (18 de janeiro de 2010). International Maritime Organization. *Resolution A.1025 (26) – Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships* [Página online]. Retirado de <http://www.imo.org/en/ourwork/security/piracyarmedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>
- IMO. (29 de janeiro de 2009). Código de Conduta do Djibuti [Página online]. Retirado de <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PIU/Paginas/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>
- Judice, L. P. C., & Piñon, C. P. (2016). *A Defesa do Ouro Negro da Amazônia Azul*. Rio de Janeiro: Editora Autografia Edição e Comunicação LTDA.



- Júnior, A. C. B. (2014). *A Estratégia Marítima Brasileira para o Atlântico Sul: Oportunidades para Portugal*. (Trabalho de Investigação Individual). Instituto de Estudos Superiores Militares [IESM], Lisboa.
- Lampert, J. A. A. (2018). *AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS CONTEMPORÂNEAS: desafios, ameaças e possibilidades para o Poder Naval brasileiro*. (Tese apresentada a Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do curso de Política e Estratégia Marítimas). Escola de Guerra Naval [EGN], Rio de Janeiro.
- Lei nº 9.537/1997, de 11 de dezembro de (1997). *Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional*. Diário Oficial da União – 12/12/1997. Brasília. Presidência da República – Casa Civil – Subchefia para Assuntos Jurídicos.
- Marinha do Brasil. (s.d.). Outras Operações [Página online]. Retirado de <https://www.marinha.mil.br/content/outras-operacoes>
- Ministério da Defesa. (2010). Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Federal da Nigéria sobre Cooperação no domínio da Defesa. Brasília: Ministério da Defesa.
- Ministério da Defesa. (2010a). Acordo de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e a República de Angola no domínio da Defesa. Brasília: Ministério da Defesa.
- Ministério da Defesa. (2013, outubro). Seminário Zopacas - Segurança e Vigilância do Tráfego Marítimo, Busca e Salvamento, do Ministério da Defesa, Salvador [página online]. Retirado de <https://www.defesa.gov.br/index.php/noticias/4428-representantes-da-zopacas-debateratrafego-busca-e-salvamento-maritimos-em-evento-do-md>
- Ministério da Defesa. (2016). *Livro Branco de Defesa Nacional*. Brasília: Ministério da Defesa (minuta proposta).
- Ministério da Defesa. (2016a). Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa. Brasília: Ministério da Defesa (minuta proposta).



Ministério da Defesa. (2016b). Acordo-Quadro entre a República Federativa do Brasil e a República de Cabo Verde sobre Cooperação em matéria de Defesa. Praia: Ministério da Defesa.

Ministério da Defesa. (s.d.). Marinha participa de operação internacional no Golfo da Guiné [Página online]. Retirado de <https://www.defesa.gov.br/noticias/29724-marinha-participa-de-operacao-internacional-no-golfo-da-guine>

Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). (2019). *Relatório de Importações e Exportações realizadas Brasil x África em 2019*. Brasília: Autor.

Ministério do Meio Ambiente (MMA). (s.d.). Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (ReviZEE) [Página online]. Retirado de <https://www.mma.gov.br/biodiversidade/biodiversidade-aquatica/zona-costeira-e-marinha/programa-revizee>

Ministério do Meio Ambiente (MMA). (2006). Governo lança diagnóstico sobre os recursos vivos marinhos no Brasil [Página online]. Retirado de <https://www.mma.gov.br/informma/item/3542-governo-lanca-diagnostico-sobre-os-recursos-vivos-marinhos-do-brasil#:~:text=Governo%20lan%C3%A7a%20diagn%C3%B3stico%20sobre%20os%20recursos%20vivos%20marinhos%20do%20Brasil,10%20anos%20na%20costa%20brasileira>

Ministério das Relações Exteriores (MRE). (2019, maio). Discurso do Ministro Ernesto Araújo na conferência "A Cooperação entre o Brasil e a África", por ocasião da celebração do Dia da África em 27 de maio de 2019 [Página online]. Retirado de <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/discursos-artigos-e-entrevistas-categoria/ministro-das-relacoes-exteriores-discursos/20456-discurso-do-ministro-ernesto-araujo-na-conferencia-a-cooperacao-entre-o-brasil-e-a-africa-por-ocasio-da-celebracao-do-dia-da-africa-brasilia-27-de-maio-de-2019>

Nogueira, C.A.D. (2018). *O BRASIL E OS PAÍSES DA COSTA OESTE AFRICANA E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL: A cooperação Brasil-Cabo Verde no campo da defesa e sua importância para a Marinha do Brasil*. (Tese apresentada a



Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do curso de Política e Estratégia Marítimas). Escola de Guerra Naval [EGN], Rio de Janeiro.

Palma, N. (2020, março). O Crime Organizado Transnacional – A Pirataria Marítima. Apresentação feita pelo Vice-Chefe do Estado Maior da Armada portuguesa ao Curso de Promoção a Oficial General 2019/2020 no Instituto Universitário Militar. Lisboa.

Pautasso, D. A. (2012). *Brazil and the Africa SouthAmerica Summit: an emerging country in South-South relations*. Retirado de <http://sumarioperiodicos.espm.br/index.php/seculo21/article/viewFile/1837/114>

Pimentel, C. R. (2016). O ressurgimento da ZOPACAS e a agenda de segurança no Atlântico Sul. *Tensões Mundiais*, Fortaleza, V. 12, N. 22, p. 113-143, 2016.

Puntel, L. (2019, setembro). As atribuições da Autoridade Marítima brasileira. Apresentação realizada pelo Diretor Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel, aos oficiais alunos do Curso de Política e Estratégia Marítima da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro.

Secretaria Interministerial para os Recursos no Mar (SECIRM). (s.d.). Prosperação e exploração de recursos minerais da área internacional do atlântico sul e equatorial [Página *online*]. Retirado de <https://www.marinha.mil.br/secirm/proarea>

Santos, L. A. B., & Lima, J. M. M.(Coord.). (2019). *Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação* (2.ª ed., revista e atualizada). Cadernos do IUM, 8 Lisboa: Instituto Universitário Militar.

Wedin, L. (2015). *Estratégias marítimas do século XXI – A contribuição do Almirante Castex*. Rio de Janeiro: Nuvis.

UE, União Europeia. (2015). Atlantic Future. Pan-Atlantic Security Challenges [Página *online*]. Retirado de <http://www.atlasoftheatlantic.com/narrative/security>

UNODC, United Nation on Drugs and Crime. (2017). UN. World Drug Report [Página *online*]. Retirado de <https://www.unodc.org/wdr2017>



UNOWA, United Nation Office for West Africa. (2019). UN. Maritime Security in Gulf of Guinea [Página *online*]. Retirado de <https://unowa.unmissions.org/maritime-security-gulf-guinea>



Apêndice A — Corpo de Conceitos

AJB - Compreende as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controlo e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas bases, acrescidas das águas sobrejacentes à extensão da PC além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer. (Ministério da Defesa, 2016, p. 15).

Amazônia Azul – Denominação dada à região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da PC brasileira. (Ministério da Defesa, 2016, p. 171).

CEDEAO – Criada pelo Tratado de Lagos em 1975 (revisto em 1993), composta por 15 Estados (Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Serra Leoa, Senegal e Togo). Missão: promover a autossuficiência nos campos econômico e social dos Estados-membros. Na qualidade de União Aduaneira visa à consolidação de um bloco econômico sustentável. (Lampert, 2018, p.52).

CEEAC – Criada em 1981, com sede em Libreville, no Gabão, é composta por 11 Estados (Angola, Burundi, Camarões, República Centroafricana, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Chad e Ruanda). Missão: promover desenvolvimento sustentável nos campos econômico e social dos Estados-membros e garantir a autossuficiência coletiva, reforçar os laços pacíficos entre os Estados-membros e contribuir para o progresso do continente africano. (Lampert, 2018, p.52).

CGG – Idealizada em 1999 e oficialmente criada em 2001, com sede em Libreville, na República Gabonesa. Reúne 7 países: Angola, Camarões, Congo, Gabão, Nigéria, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe. (Lampert, 2018, p. 63).

Código de Djibouti - A Reunião de Djibouti adotou o Código de Conduta para a Supressão da Pirataria e Roubo Armado contra navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden (Código de Conduta de Djibuti). O Código foi assinado em 29 de janeiro de 2009 pelos representantes de Djibuti, Etiópia, Quênia, Madagascar, Maldivas, República Unida da Tanzânia, Seychelles, Somália, Iêmen, Comores, Egito, Eritreia, Jordânia, Maurício, Moçambique, Omã, Arábia Saudita, África do Sul, Sudão e Emirados Árabes Unidos,



totalizando 20 países. O Código tem o propósito de facilitar a comunicação, coordenação e cooperação, onde os Estados signatários declaram sua intenção de contribuir da melhor maneira possível na supressão da pirataria e assalto à mão armada contra navios na região. (IMO, 2009).

Mar Territorial brasileiro - Extensão marítima de 12 milhas náuticas (aproximadamente 22 km), contadas a partir das linhas de base retas, onde o Estado exerce soberania plena, inclusive no seu espaço aéreo sobrejacente. (Ministério da Defesa, 2016, p. 38).

OTAS - Apresentada pela primeira vez por Pretória em 1969, a iniciativa consistia em estabelecer um pacto militar, de franca inspiração na OTAN para, em tese, promover a defesa do hemisfério Sul contra a expansão comunista. Pretória lançou duas versões do seu plano. A primeira previa a associação de quatro países do hemisfério Sul – Brasil, África do Sul, Austrália e Nova Zelândia, que depois seria reforçada com a entrada de novos membros. Como era uma ideia por demais abrangente, sua concretização seria mais complexa, daí a segunda versão, a qual desmembrava o ambicioso projeto em dois, buscando negociações, em separado, pela África do Sul com a Austrália e Nova Zelândia, aproveitando-se, inclusive, dos laços históricos que ligavam aqueles três países e que remontavam à sua integração no âmbito da Commonwealth britânica, por um lado; e, por outro, com os países banhados pelo oceano Atlântico, com ênfase na Argentina e no Brasil. (Gheller et al, 2015).

Os ensaios de aproximação com os países latino-americanos, que estavam sob governos fortes e nacionalistas entre o final dos anos 1970 e início dos 1980, ensejaram, seja de forma induzida, seja por suposição, toda sorte de especulação sobre o andamento de conversações ou mesmo de planos de implementação da OTAS. Prevalencia acima de tudo uma desconfiança generalizada entre os atores envolvidos quando o assunto era o Atlântico Sul e os interesses sul-africanos em um eventual pacto militar, de forma que a iniciativa foi perdendo força e gerou uma aliança “às avessas”, isto é, deu lugar à criação de uma Zona de Paz e Cooperação incluindo atores que não estavam presentes na perspectiva anterior. (Gheller et al, 2015).

Pirataria – De acordo com o artigo 101.º da CNUDM, pirataria é “todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: [...] um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; [...] um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado”, bem como ações que de alguma forma contribuam para a consecução destes atos.



Roubo armado contra navios – De acordo com a resolução A. 1025 (26) da International Maritime Organization (IMO, 2010), significa um dos seguintes atos:

a) Qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de tal navio, em águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas e mar territorial; e

b) Qualquer ato de incitar ou de intencionalmente facilitar um ato descrito acima.

UA – sigla em inglês: AU. Composta por 54 Estados, que se destina a promover democracia, direitos humanos e desenvolvimento em todo o continente. (Lampert, 2018, p. 52).

Zona Contígua brasileira – Área marítima adjacente ao MT, que se estende das 12 até as 24 milhas náuticas, dentro da qual o Estado pode tomar medidas de fiscalização aduaneira, fiscais, de imigração, sanitária e reprimir infrações às leis e aos regulamentos cometidas no território ou no mar territorial. (Ministério da Defesa, 2016, p. 38).

Zona Económicamente Exclusiva brasileira – Faixa marítima de 188 milhas náuticas, adjacente ao mar territorial (incluindo a ZC), na qual o Estado exerce direitos de soberania e jurisdição para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos e jurisdição quanto à colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; investigação científica marinha e proteção e preservação do meio marinho. (Ministério da Defesa, 2016, p.38).

ZOPACAS – Foi criada em 1986 pela Organização das Nações Unidas, e possui, atualmente, 24 membros – África do Sul, Angola, Argentina, Benim, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai. É o principal foro para o tratamento de temas relativos à segurança do Atlântico Sul. (Ministério da Defesa, 2016, p. 33).



Apêndice B - Entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico de Cabo Verde.

No âmbito do presente trabalho foi entrevistado o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico de Cabo Verde, CMG Marcelo Wilson Pimentel Glathardt, tendo sido levantadas as seguintes questões:

Questão 1 (Q1): Como está estabelecida a estrutura de segurança marítima de Cabo Verde e quais ações são desenvolvidas atualmente para fazer frente as ameaças existentes na região, bem como para contribuir com a segurança marítima do Atlântico Sul em geral?

Questão 2 (Q2): Em que medida as ações estabelecidas no Acordo de Cooperação existente atualmente, contribuem para o incremento da segurança marítima na região?

Questão 3 (Q3): Até que ponto é pertinente estabelecer algum novo instrumento de cooperação em termos de defesa, tendo em conta as ameaças marítimas na região e o valor agregado do acordo de cooperação em vigor para a segurança marítima da região?

Questão 4 (Q4): O Sr. tem mais alguma consideração que possa contribuir com o tema da presente investigação?

Tabela 2 – Respostas à entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico de Cabo Verde

Respostas à entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico de Cabo Verde
<p style="text-align: center;">Resposta - Q1</p> <p>A Constituição da República de Cabo Verde, os diplomas relativos à organização das Forças Armadas, bem como outros diplomas, estabelecem os parâmetros necessários à consecução dos objetivos da segurança marítima, que no Conceito Estratégico Defesa e Segurança Nacional se encontram devidamente traçados.</p> <p>No plano internacional, por outro lado, Cabo Verde procedeu à ratificação da maioria dos tratados e convenções relacionadas com a Segurança Marítima: a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e a Convenção Internacional Sobre Busca e Salvamento Marítimos, pelo que estão criadas as condições legais necessárias para que a Guarda Costeira possa cumprir com as suas missões.</p> <p>Todavia, para melhorar o cumprimento das suas tarefas, subsiste ainda a necessidade de implementação de um quadro integrador que permita uma melhor interação entre as diversas agências com responsabilidade no domínio da segurança marítima. O Centro de Operações e Segurança Marítima (COSMAR), projecto co-financiado e instalado com o apoio da cooperação norte-americana, enquanto órgão interagências de execução de serviços, com uma estrutura flexível e dinâmica, tem a incumbência de assegurar o planeamento e a execução de operações no domínio da segurança marítima nos mares sob jurisdição nacional e na Zona Económica Exclusiva.</p> <p>O COSMAR funciona junto do Comando da Guarda Costeira e constitui mais um instrumento de coordenação na condução de operações de combate às diversas formas de atos ilícitos no espaço marítimo. Cabe-lhe: 1) Recolher, compilar, analisar e disseminar informações no domínio da segurança marítima; 2) Assegurar a gestão integrada da base de dados referente à segurança marítima; 3) Prestar aos órgãos superiores informações sempre que se mostrar necessário ou for solicitado; 4) Planificar, coordenar e dirigir operações de segurança marítima contra todos os ilícitos praticados no mar e atividades associadas; 5) Planificar, coordenar e dirigir operações de busca e salvamento; 6) Elaborar propostas de orientações e diretrizes necessárias ao seu bom funcionamento; 7) Apoiar as unidades e as agências nacionais e</p>



estrangeiras do setor, representadas no Centro, visando à melhoria das suas condições de operacionalidade e de procedimentos; 8) Apoiar as instituições nacionais ou estrangeiras envolvidas em ações de investigação científica na área marítima sob a jurisdição nacional; 9) Estabelecer e garantir comunicações militares a nível nacional; 10) Cooperar com os organismos e serviços competentes em matéria de segurança marítima; 11) Garantir a fiscalização das áreas marítimas sob a jurisdição nacional; 12) Preparar e executar programas de treinamento de pessoal da Guarda Costeiras e das Agências, no quadro das suas especialidades; 13) Recolher, organizar, processar e arquivar dados estatísticos referentes a operações no âmbito das suas atribuições; e 14) Organizar e conservar dossiers de situações ilícitas ocorridas na área marítima e durante operações de segurança marítima. O COSMAR dispõe de meios de comunicação, de visualização e informáticos razoáveis, nomeadamente, AIS, VMS, CAMTES, SEAVISION, VHF e HF. Contudo, com vista a apetrechá-lo melhor, atendendo as suas atribuições, deverá ser equipado com outros meios (comunicação via satélite, imagem de satélite, etc.) e dotado de interfaces capazes de se conectar com outros centros do país, bem como com as congêneres regionais e internacionais.

Acresce, ainda, referir que existe uma necessidade de atualização e manutenção dos equipamentos e de alguns programas, visando maximizar as capacidades já instaladas. Dado ao desenvolvimento de sistemas de comando e controle por outras instituições na área marítima, necessário torna-se, igualmente, a sua integração com aquele Centro, por motivos de racionalização e eficácia, sendo, portanto, indispensável a realização de estudos para sua viabilização.

Por fim, a Guarda Costeira de Cabo Verde dispõe, em termos de meios navais, de 5 Navios Patrulha de porte médio, construídos a partir de 2010, e 2 Navios SAR de porte médio, construídos em 2015.

Resposta - Q2

Na história da humanidade sempre ocorreram pontos de inflexão, com significativas quebras de paradigmas. Porém, nada se compara ao momento presente, em função da rapidez com que as mudanças estão se processando. O tempo para planeamento e execução de iniciativas político-estratégicas está exíguo.

No que tange à Defesa, o tradicional contraste entre Guerra e Paz desapareceu. A linha divisória que bem definia as duas condições, passou a uma larga faixa cinzenta, tornando-se esta uma via preferencial para resolução das diferenças humanas.

Este contexto impõe uma nova dinâmica às relações internacionais, tornando-se imperativa a revisão dos modelos tradicionais para o equacionamento dos complexos desafios do mundo moderno. No campo da Defesa e Segurança, ações isoladas não mais surtem efeito, tornando-se mister o contínuo estímulo aos Estados, que compartilham os mesmos valores acerca do tema, para que adotem posturas mais colaborativas, trabalhando solidariamente em espaços comuns, que requeiram prontidão imediata, dentre eles, o Mar.

A oceanopolítica está sendo radicalmente alterada, com significativos reflexos no Atlântico Médio e Sul. Este, que sempre foi um cenário político e econômico dinâmico e de paz, nas últimas décadas, vem experimentando o incremento de algumas ameaças à sua boa governança.

O Brasil, que deseja a preservação do mesmo como um espaço de prosperidade, a serviço do bem estar social dos seus países limítrofes e aberto à livre navegação e comércio, vem procurando dar a sua contribuição para a consecução deste efeito desejado. Nesse entendimento, tanto o Ministério da Defesa do Brasil, quanto as Forças Armadas Brasileiras, vêm buscando uma aproximação mais colaborativa com a Costa Ocidental Africana. A Marinha, em especial, busca contribuir para o preparo e emprego do Poder Naval de países amigos, como Cabo Verde, para que, em conjunto, possamos fazer frente à nova realidade.

Com a instalação da Missão Naval Brasileira junto ao Comando da Guarda Costeira em 2013 e a posterior criação da Adidância de Defesa em 2014, atingimos um patamar de cooperação que considero adequado à grandeza das relações entre Cabo Verde e Brasil, pavimentadas por estreitos laços históricos e culturais dentro da Lusofonia.

Resposta - Q3

Considero que, no presente momento, mais importante seria o ordenamento das ações em curso na Costa Ocidental Africana com foco na segurança marítima. Em que pese o trabalho já desenvolvido pelas organizações criadas sobre o tema (Arquitetura de Yaoundé, Projeto GoGIN e G7+++ Amigos do Golfo da Guiné), há muita sobreposição, duplicidade e pouca eficácia.

Como não há cooperação na África sem o aporte de recursos, julgo que seria oportuno uma arquitetura, ao mesmo tempo enxuta e eficaz, pois aquelas superdimensionadas demorarão muito a serem implementadas e não serão sustentáveis a longo prazo. Passando meramente a retórica.

Provavelmente, a exemplo de outros sítios marítimos problemáticos, a instalação de uma Força Tarefa combinada se descortina como a melhor solução, em termos de praticidade e economia, para coibir com eficácia os ilícitos no Golfo da Guiné. Nenhuma estrutura administrativa terá eficácia sem a efetiva presença de meios navais, patrulhando as águas em questão. Essa é a solução mais razoável, até que os Estados locais consigam desenvolver uma estratégia marítima conjunta, desenvolvam suas Forças Navais e consigam, *per si*, patrulhar a região.



Resposta - Q4

Existe um movimento franco e crescente de aproximação de diversos Estados, visando à salvaguarda de seus interesses no domínio da defesa, o que está provocando uma escalada militar na região, à título de “cooperação”, mas com motivação econômica. Nesse contexto, há manifestação de interesse constante de autoridades civis e militares, tanto dos Estados pertencentes à OTAN quanto dos locais, para uma maior ação presencial brasileira junto à costa ocidental africana.

Releva notar que tanto Cabo Verde quanto Senegal vêm se destacando de importância regional, sendo aquele escolhido para abrigar a sede do Centro Marítimo Multinacional de Coordenação da Zona G (MMCC) e este para o exercício da respectiva direção, no âmbito da Arquitetura de Yaoundé.

Por inúmeros fatores, o assédio internacional sobre os dois países é crescente, mas, sobretudo, pelo obstinado desejo de se controlar as comunicações marítimas regionais. A movimentação dos EUA e da UE também é uma resposta ao avanço chinês, que incluiu Cabo Verde e Senegal na alternativa marítima da iniciativa “one belt, one road” por meio do Fórum de Cooperação China-África (FOCAC), bem como do recrudescimento da influência russa em outros países próximos.

Além dessas ações de domínio econômico, a China passou a atuar energeticamente no domínio da defesa, celebrando acordos bilaterais com anúncio de significativo aporte financeiro para reequipar forças militares e concedendo formação em suas academias militares para os dois países. Também foi intensificada a cooperação militar da UE com Cabo Verde e Senegal, com doação de recursos da Alemanha e Dinamarca para a construção do MMCC da Zona G.

Face ao exposto, faz-se necessário refletir se não seria pertinente a reavaliação dos pressupostos que norteiam o posicionamento do Brasil em relação à Arquitetura de Yaoundé, como membro observador do Grupo G7++ Amigos do Golfo da Guiné, no sentido de que uma maior participação cooperativa e presencial seja necessária, como contrapartida a uma integração mais efetiva à referida estrutura. Um bom caminho seria uma parceria mais efetiva com Portugal, a fim de atuar com maior constância e eficácia junto aos PALOP, contribuindo para o efeito desejado de incremento da segurança marítima da Costa Ocidental Africana.



Apêndice C - Entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico em Angola.

No âmbito do presente trabalho foi entrevistado o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico em Angola, Cel Inf John Davys Bezerra Dantas, tendo sido levantadas as seguintes questões:

Questão 1 (Q1): Como está estabelecida a estrutura de segurança marítima de Angola e quais ações são desenvolvidas atualmente para fazer frente as ameaças existentes na região, bem como para contribuir com a segurança marítima do Atlântico Sul em geral?

Questão 2 (Q2): Em que medida as ações estabelecidas no Acordo de Cooperação existente atualmente, contribuem para o incremento da segurança marítima na região?

Questão 3 (Q3): Até que ponto é pertinente estabelecer algum novo instrumento de cooperação em termos de defesa, tendo em conta as ameaças marítimas na região e o valor agregado do acordo de cooperação em vigor para a segurança marítima da região?

Questão 4 (Q4): O Sr. tem mais alguma consideração que possa contribuir com o tema da presente investigação?

Tabela 3 – Respostas à entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico de Angola

Respostas à entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico em Angola
Q1
<p>Inicialmente, gostaria de recordar as estruturas da Marinha de Guerra de Angola (MGA) e da Esquadra da MGA, conforme figuras relacionadas abaixo.</p> <p>Apresentado esses pontos, esclareço que durante as Operações OBANGAME EXPRESS, realizadas nos últimos anos, os EUA construíram e equiparam um Centro de Operações Marítimas, que, em tese, funcionaria 24X7, por turnos. Porém, fruto de outras situações/condicionantes, o referido Centro funciona apenas durante essas Operações e em algum outro exercício específico.</p> <p>Cumprido destacar que a MGA encontra uma série de restrições de ordem orçamentária, de material e de pessoal especializado para contribuir com a segurança marítima do Atlântico Sul. De maneira geral, com os meios existentes e operacionais, a MGA apresenta grande dificuldade para projetar seu Poder Naval, na sua área de responsabilidade.</p>
Q2
<p>A cooperação militar entre Brasil e Angola se desenvolve sem nenhum problema ou restrições em todas as áreas elencadas. Por vezes, essa cooperação foi mais fluída, em razão das condições financeiras das partes, particularmente antes da crise econômica mundial de 2014. Porém, mesmo nesse contexto as conversas bilaterais entre os Ministérios da Defesa, as capacitações, visitas e intercâmbios continuaram acontecendo. Destaque deve ser feito às Reuniões de Chefes de Estado-Maior entre as Marinhas do Brasil e de Angola.</p>
Q3



Acredito que os atuais instrumentos de cooperação são suficientes e permitem inserir em seu escopo, a mais variada gama de instrumentos de cooperação, sem a necessidade de criar algo específico, que demoraria algum tempo para a formatação.

Sob essa ótica, existe sim a necessidade urgente de avaliar as necessidades/prioridades de cada país, fins estabelecer novas prioridades, se for o caso.

Q4

As Forças Armadas de Angola encontram-se em um processo de reorganização e redimensionamento, a fim de iniciar um processo de transformação. Assim, a iniciativa do Governo angolano de solicitar apoio da Marinha do Brasil para a Construção do Complexo Naval do Keve, é a materialização dessa nova fase das Forças Armadas angolanas.

A construção do Complexo Naval do Keve prevê uma nova Base Naval, uma nova Academia Naval, um Estaleiro Naval, bem como a compra de Material de Emprego Militar, como Navios, Lanchas de Assalto, Sistemas de Navegação e Comando e Controle, dentre os principais.

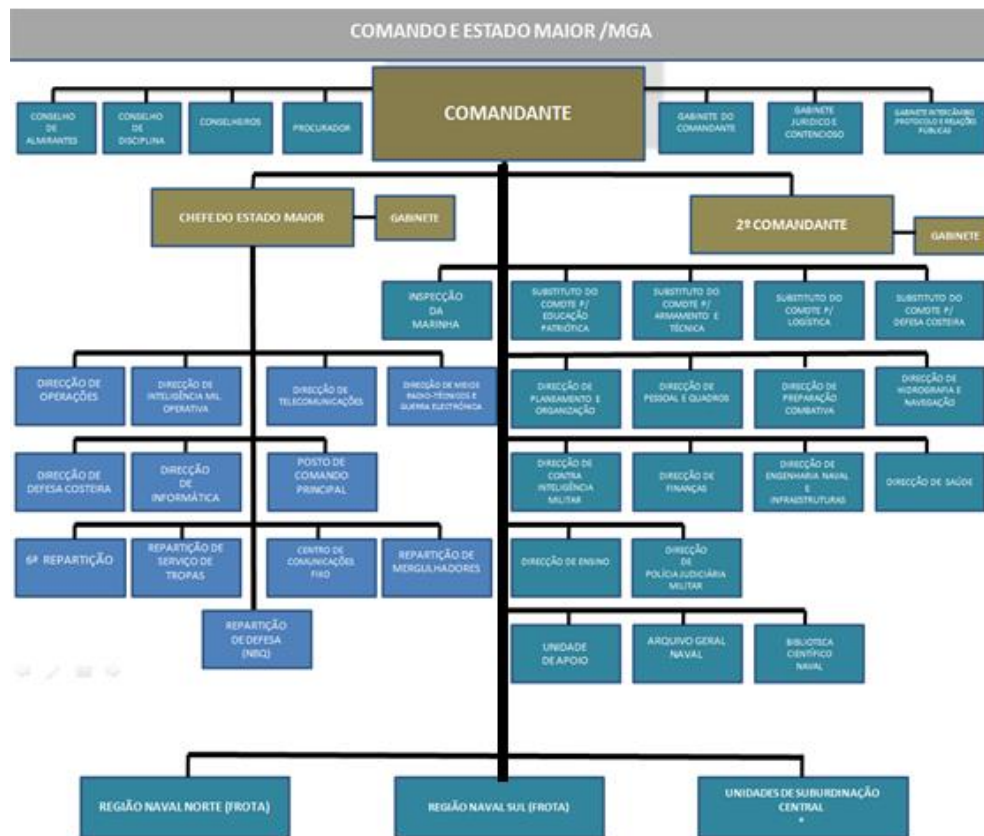
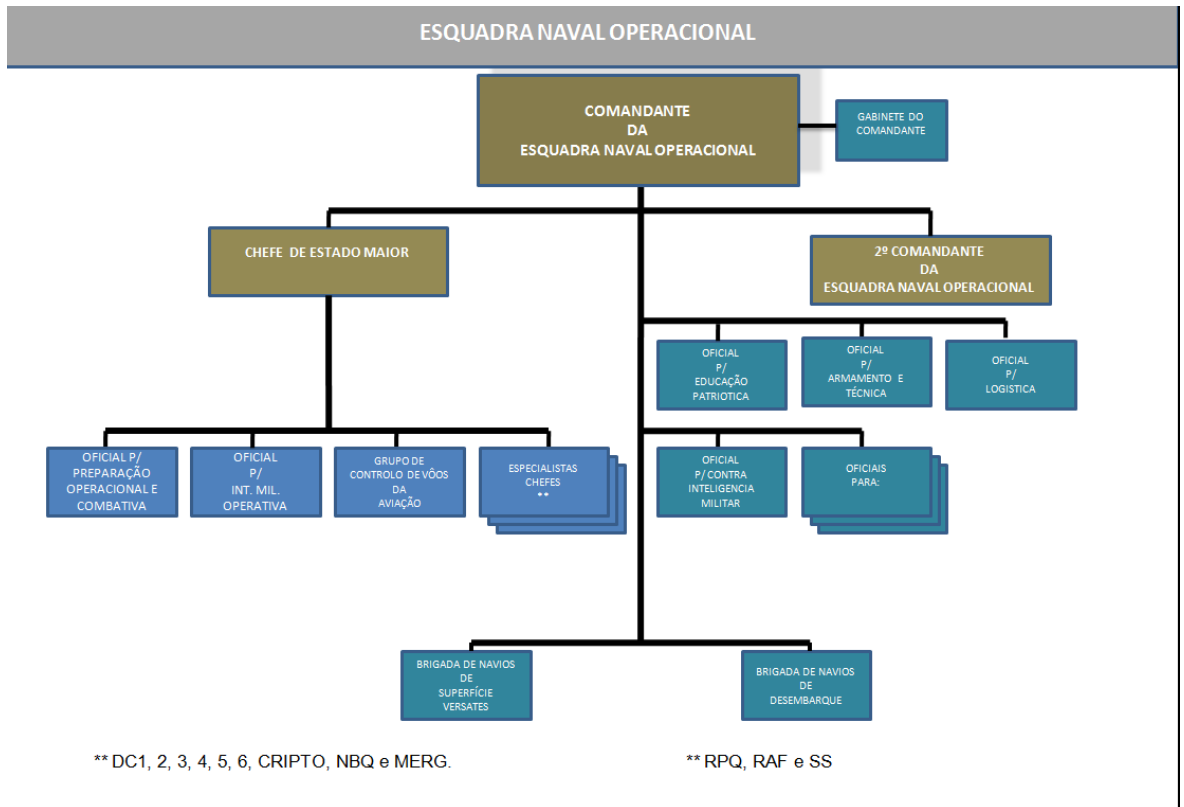


Figura 9 – Estrutura Organizacional da Marinha de Guerra de Angola

Fonte: Coronel Davys (entrevista por email, 15ABR2020).



** DC1, 2, 3, 4, 5, 6, CRIPTO, NBQ e MERG.

** RPQ, RAF e SS

Figura 10 – Organização da Esquadra da Marinha de Guerra Angolana

Fonte: Coronel Davys (entrevista por email, 15ABR2020).



Apêndice D - Entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico na Nigéria.

No âmbito do presente trabalho foi entrevistado o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico na Nigéria, Cel Cav Cláudio Carneiro Mardine, tendo sido levantadas as seguintes questões:

Questão 1 (Q1): Como está estabelecida a estrutura de segurança marítima da Nigéria e quais ações são desenvolvidas atualmente para fazer frente as ameaças existentes na região, bem como para contribuir com a segurança marítima do Atlântico Sul em geral?

Questão 2 (Q2): Em que medida as ações estabelecidas no Acordo de Cooperação existente atualmente, contribuem para o incremento da segurança marítima na região?

Questão 3 (Q3): Até que ponto é pertinente estabelecer algum novo instrumento de cooperação em termos de defesa, tendo em conta as ameaças marítimas na região e o valor agregado do acordo de cooperação em vigor para a segurança marítima da região?

Questão 4 (Q4): O Sr. tem mais alguma consideração que possa contribuir com o tema da presente investigação?

Tabela 4 – Respostas à entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico da Nigéria

Respostas à entrevista com o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico na Nigéria
Q1
Apesar de estar entre as marinhas mais importantes do continente africano, a Nigerian Navy não tem capacidade para enfrentar e resolver sozinha a questão da pirataria. Nos últimos anos fez investimentos em aquisições de novos meios navais, especialmente voltados para o patrulhamento de sua costa. Contudo lhe faltam outros meios tecnológicos importantes como radares, satélites e meios de apoio aéreo específicos para esse fim, além de um trabalho de inteligência integrado com outras forças de segurança terrestres, visto que a pirataria parte e retorna do continente. A estrutura de segurança está dividida em três grandes comandos operacionais: Oeste, Centro e Leste. O Oeste está responsável pela segurança da Costa entre o Benin e o estado de Delta e o comando Leste, de Delta até o limite com Camarões. O comando central está voltado prioritariamente para águas interiores e a região do Delta do Níger. O material empregado é basicamente composto por navios patrulha de diversas origens.
Q2
O acordo de cooperação foi assinado em 22 de julho de 2010, em Brasília e tal cooperação é adequada para contribuir com a situação vivida no Golfo da Guiné. Estava previsto que ocorreria um novo mecanismo bilateral em 2012 para serem detalhadas as ações a serem implementadas mas isso não se concretizou.
Q3
No dias 16, 17 e 18 do mês março de 2020 haveria a visita do Vice-presidente do Brasil, General Ex R/1 Hamilton Mourão, à Nigéria. Em paralelo ocorreria um novo mecanismo bilateral, com discussões



sobre cooperação em diversas áreas temáticas, inclusive defesa. A reedição do Acordo de Defesa, acrescido de alguns pontos concernentes com as atuais problemáticas de defesa e segurança nigerianas, como o terrorismo e a pirataria no Golfo da Guiné. O interesse do Governo da Nigéria em combater a pirataria, vai ao encontro de questões estratégicas e econômicas que devem ser observadas pelo Governo do Brasil, possuidor da Marinha com maior poder naval no Atlântico Sul (onde deveria ter um protagonismo das ações para que isso não recaia para os EUA ou outros países europeus que possuem interesse nisso, interesse esse nem sempre igual ao brasileiro), por causa das principais rotas de exportação e importação (de petróleo brasileiro e nigeriano e outras commodities), pela existência de cabos de comunicação submersos vitais ao tráfego de dados, etc. A visita foi cancelada devido à pandemia do COVID-19 e será remarcada ainda para 2020.

Q4

No ano de 2019 foram realizadas conferências em Gana e na Nigéria focadas em segurança marítima no Golfo da Guiné. Nas duas esteve presente o Almirante de Esquadra José Augusto Vieira da CUNHA de Menezes, Comandante em Chefe da Esquadra, o que ratifica a relevância do tema para a MB. Em ambas as conferências ficou clara a necessidade de uma ação combinada entre os diversos países do Golfo e demais potências navais interessadas.