

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS
COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
CONTRIBUTOS PARA UMA
ARQUITETURA SECURITÁRIA NO
ATLÂNTICO SUL

Pedro Alexandre Bretes Amador

IUM – Centro de Investigação e Desenvolvimento (CIDIUM)
Março de 2017

Como citar esta publicação:

Amador, P. 2017. *O Instrumento Militar Português como Produtor de Segurança: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul*. Coleção “ARES”, 15. Lisboa: Instituto Universitário Militar.

Comandante

Vice-Almirante Edgar Marcos de Bastos Ribeiro

Editor-chefe

Major-General Jorge Filipe Marques Moniz Côrte-Real Andrade

Coordenador Editorial

Coronel de Infantaria Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos

Núcleo Editorial e Design Gráfico

Capitão-de-mar-e-guerra Carlos Alberto dos Santos Madureira

Propriedade

Instituto Universitário Militar
Rua de Pedrouços, 1449-027 Lisboa
Tel.: 213 002 100
Fax.: 213 002 162
E-mail: cidium@ium.pt
www.iesm.pt/ciscii/publicacoes

Pré-Impressão e Distribuição

Fronteira do Caos Editores
Rua Diogo Cão, 1242 r/C Esq.
4200-259 PORTO
Tel.: 225 205 005
e-mail: fronteiradocaos@netcab.pt
www.fronteiradocaoseditores.pt

ISBN 978-989-99755-4-5

Depósito Legal

Tiragem 200 exemplares

© Instituto Universitário Militar, 2017

Nota do Editor:

Os textos patentes no presente volume são da responsabilidade do seu autor, não constituindo doutrina oficial das Forças Armadas Portuguesas e da Guarda Nacional Republicana.

ÍNDICE GERAL

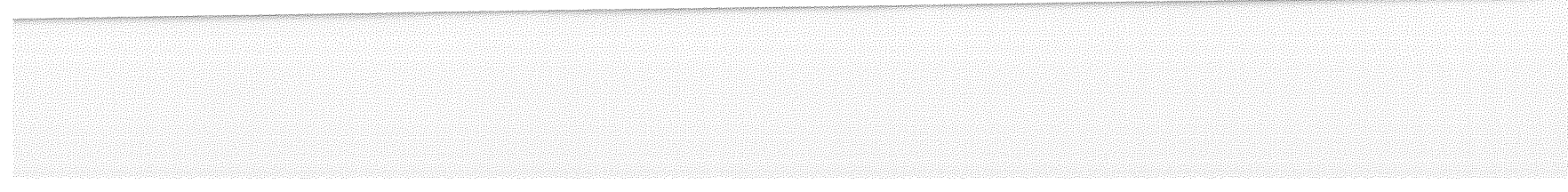
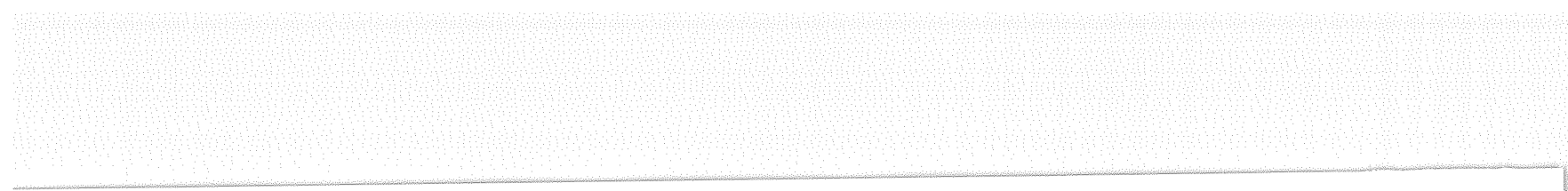
| | |
|---|------|
| ADVERTÊNCIA | vii |
| AGRADECIMENTOS | ix |
| RESUMO | xi |
| LISTA DE ABREVIATURAS | xiii |
| PREFÁCIO | xvii |
| Introdução | 1 |
| 1. APROXIMAÇÃO CONCEPTUAL AO TERMO SEGURANÇA | 13 |
| a. Evolução conceptual | 13 |
| b. Conceito de Segurança Marítima | 17 |
| 2. COMPLEXIDADE SECURITÁRIA NO ATLÂNTICO SUL – AMEAÇAS E RISCOS | 21 |
| a. As “novas” Ameaças | 22 |
| b. (Des)Equilíbrios de Poder | 27 |
| c. Riscos de natureza ambiental | 32 |
| 3. ANÁLISE AO SETOR DE SEGURANÇA MARÍTIMA DOS PAÍSES LUSÓFONOS DO ATLÂNTICO SUL | 35 |
| a. Angola | 35 |
| b. Brasil | 39 |
| c. Cabo Verde | 46 |
| d. Guiné-Bissau | 50 |
| e. Guiné Equatorial | 54 |
| f. São Tomé e Príncipe | 57 |
| 4. SEGURANÇA E COOPERAÇÃO REGIONAL NO ATLÂNTICO SUL | 65 |
| a. Organizações Regionais Africanas | 65 |
| b. Organizações Regionais Sul-Americanas | 67 |
| c. Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul | 68 |
| d. Outras organizações | 70 |

| | |
|--|-----|
| 5. O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA | 75 |
| a. Emprego das Forças Armadas em apoio à Política Externa | 75 |
| b. Relações Bilaterais e Multilaterais de Defesa e Cooperação Técnico-Militar | 81 |
| c. Contributos de Portugal para a Segurança Marítima no Atlântico Sul | 86 |
| CONCLUSÕES/PROPOSTAS | 91 |
| BIBLIOGRAFIA | 97 |
| ANEXOS E APÊNDICES | 107 |
| Anexo A – Corpo de Conceitos | 109 |
| Apêndice A – Modelo de Análise | 111 |
| Apêndice B – Matriz <i>Maritime Security Sector Reform</i> aplicada aos países lusófonos | 121 |
| Apêndice C – Organizações Regionais Africanas | 124 |
| ÍNDICE DE FIGURAS | |
| Figura 1 – Índice de fragilidade dos Estados, 2014 | 23 |
| Figura 2 – Relação redes de tráfico de cocaína e grupos extremistas em África | 25 |
| Figura 3 – Atividades de Pirataria no Golfo de Aden | 25 |
| Figura 4 – <i>Live Piracy Map</i> 2014 | 26 |
| Figura 5 – Fotografia aérea de uma refinaria ilegal | 27 |
| Figura 6 – Ocorrência de Guerras relacionadas com transição de ordem mundial | 28 |
| Figura 7 – Missões internacionais conduzidas em África | 28 |
| Figura 8 – Área de atuação da Frota dos Estados Unidos | 30 |
| Figura 9 – Ilhas Britânicas | 32 |
| Figura 10 – Dorsal meso atlântica | 33 |
| Figura 11 – Angola | 36 |
| Figura 12 – Brasil | 40 |
| Figura 13 – SisGAAz | 44 |
| Figura 14 – Posicionamento de Cabo Verde | 47 |

| | |
|---|----|
| Figura 15 – Cabo Verde | 48 |
| Figura 16 – Guiné-Bissau | 51 |
| Figura 17 – Guiné Equatorial | 54 |
| Figura 18 – São Tomé e Príncipe | 58 |
| Figura 19 – Posicionamento Estratégico de São Tomé | 58 |
| Figura 20 – Blocos de exploração na Zona Económica Exclusiva e Zona de Desenvolvimento Conjunto | 59 |
| Figura 21 – Investimento em Defesa | 63 |
| Figura 22 – Estados pertencentes à ZOPACAS | 68 |
| Figura 23 – Militares das FFAA em missões de CTM | 84 |
| Figura 24 – Militares estrangeiros formados no quadro da CTM | 85 |
| Figura 25 – Militares estrangeiros formados no quadro da CTM em Portugal | 85 |

ÍNDICE DE TABELAS

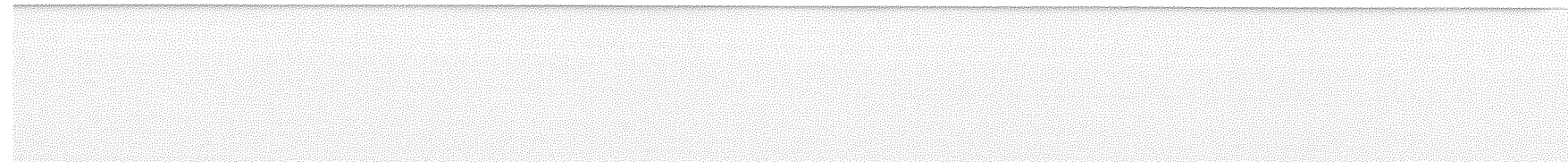
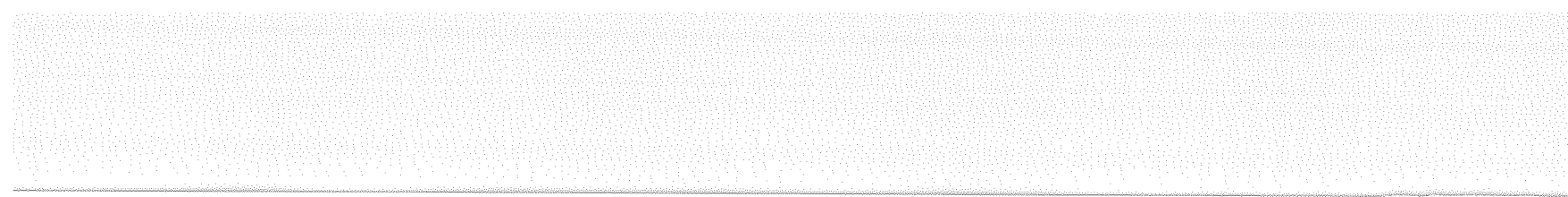
| | |
|---|----|
| Tabela 1 - Índice de fragilidade dos Estados Falhados, 2014 | |
| Tabela 2 – Meios navais angolanos | 38 |
| Tabela 3 – Vulnerabilidades – Angola | 39 |
| Tabela 4 – Meios navais da Marinha brasileira | 43 |
| Tabela 5 – Relações de cooperação brasileira | 45 |
| Tabela 6 – Presença de militares em formação no Brasil | 46 |
| Tabela 7 – Áreas de intervenção – Brasil | 46 |
| Tabela 8 – Meios navais de Cabo Verde | 49 |
| Tabela 9 – Vulnerabilidades – Cabo Verde | 50 |
| Tabela 10 – Meios navais guineenses | 53 |
| Tabela 11 – Meios navais da Guiné-Equatorial | 56 |
| Tabela 12 – Vulnerabilidades – Guiné-Equatorial | 57 |
| Tabela 13 – Meios navais de São Tomé e Príncipe | 61 |
| Tabela 14 – Vulnerabilidades – STP | 62 |
| Tabela 15 – Principais vulnerabilidades | 64 |



ADVERTÊNCIA

O presente artigo, subordinado ao tema “O instrumento militar português como produtor de segurança: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul”, foi elaborado pelo Major de Artilharia, Pedro Alexandre Bretes Ferro Amador, durante o ano letivo 2014-2015 e constitui-se como a base da dissertação de mestrado em Ciências Militares Segurança e Defesa, apresentada e defendida no Instituto de Estudos Superiores Militares em 2015.

Pelo facto da Dissertação se tratar de um documento classificado, alguns dos dados constantes na mesma não são constantes no presente artigo.





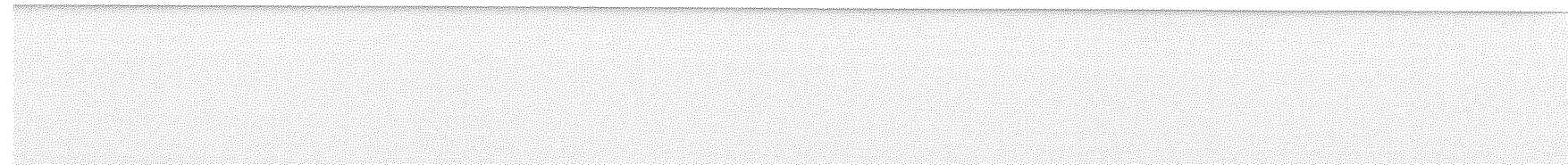
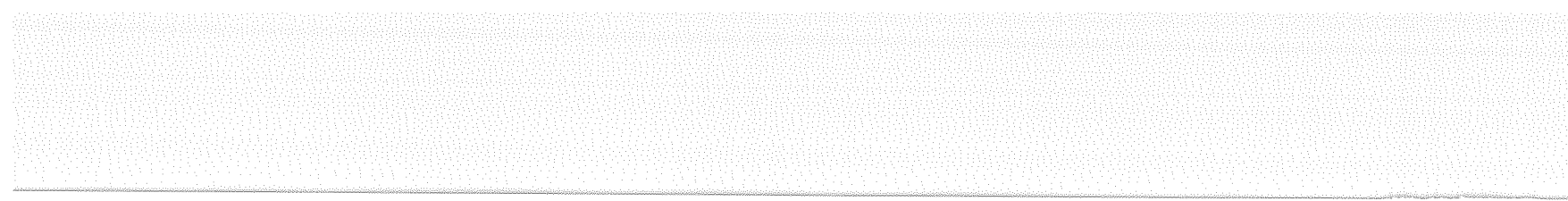
Agradecimentos

Em primeiro lugar, uma referência especial à minha orientadora, Professora Doutora Sônia Ribeiro, pela disponibilidade demonstrada para orientar o presente estudo. O seu consolidado conhecimento no domínio em que se insere esta dissertação, traduziu-se numa constante análise às bases que a enformam, consubstanciando-se naturalmente no seu reforço.

Em segundo lugar, os meus sinceros agradecimentos aos Ex.^{mos} Srs. Dr. Luís Amado, Professor Doutor Adriano Moreira, Vice-Almirante Reis Rodrigues, Vice-Almirante Lopo Cajarabille e Vice-Almirante Rebelo Duarte pelas entrevistas concedidas, dispondo-se a contribuir, com as suas experiências e saber, para a solidificação de conceitos e ideias.

Ao Ex.^{mo} Sr. Tenente-Coronel António Eugénio pelo apoio prestado na revisão metodológica e conceptual do presente trabalho.

À Patrícia, Maria Inês e Constança o meu profundo agradecimento pelas horas roubadas ao seu convívio.



Resumo

O ressurgimento da relevância estratégica do Atlântico Sul para a Comunidade Internacional, o recrudescimento recente das ameaças decorrentes do fraco controlo das águas costeiras, do acesso e da segurança ao longo da costa, colocam desafios aos Estados costeiros deste oceano, em particular aos países lusófonos. Como consequência, assistimos ao aumento das atividades criminosas e da influência das grandes potências neste espaço, que também tem implicações securitárias para Portugal.

O presente estudo analisa a capacidade dos países lusófonos do Atlântico Sul de garantirem segurança marítima, bem como as perspetivas de emprego do instrumento militar nacional na vertente marítima, em apoio dos mesmos.

Concluimos que, para além do Brasil, nenhum outro país lusófono tem capacidade de garantir segurança marítima e que Portugal, quer no quadro bilateral, quer num multilateral, pode contribuir para a segurança marítima no Atlântico Sul e potenciar a sua posição no seio das organizações das quais faz parte.

Palavras-chave: Segurança Marítima, Atlântico Sul, Cooperação.

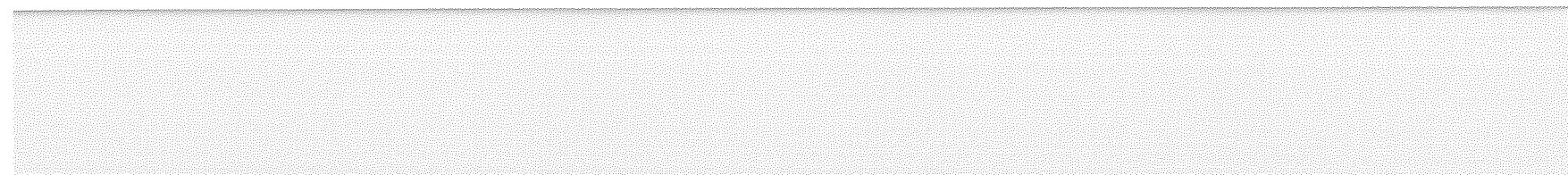
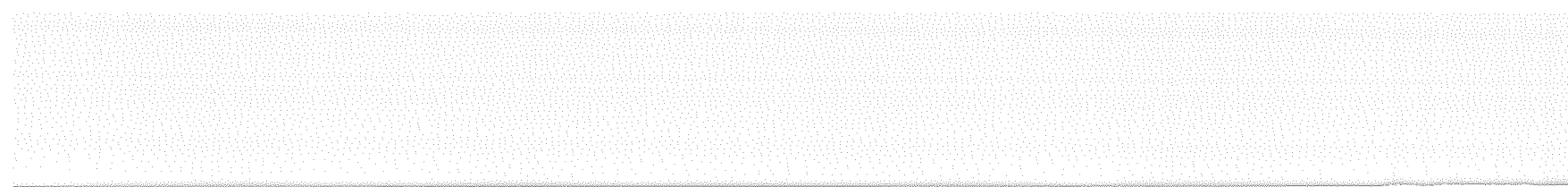
Abstract

The strategic importance of the South Atlantic to the international community has reemerged. Recent threats upsurge arising from poor coastal waters control, as well as poor access and security control along the coast, poses challenges to coastal States, in particular to Portuguese-speaking countries. As a result, an increase in criminal activities and an increase of great powers influence in this area, is observed, which may have security implications for Portugal.

This study analyzes the capability to ensure maritime security of South Atlantic portuguese-speaking countries. Additionally, it addresses the prospects of naval military forces employment.

The study concludes that, apart from Brazil, no other South Atlantic Portuguese-speaking country has the capacity to ensure maritime security. Additionally it argues that Portugal, in a bilateral or multilateral framework, can contribute to maritime security and enhance its position within the organizations which is part of.

Keywords: Maritime Security, South Atlantic, Cooperation.



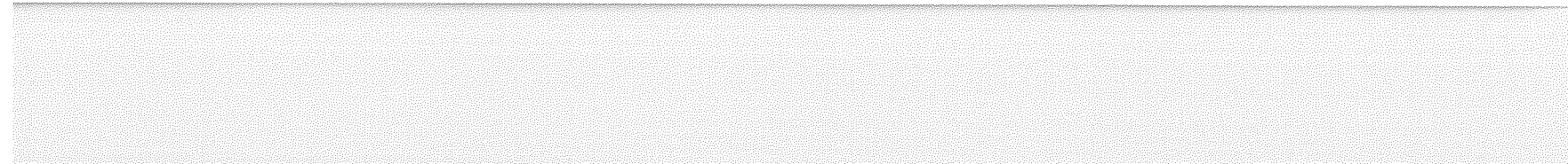
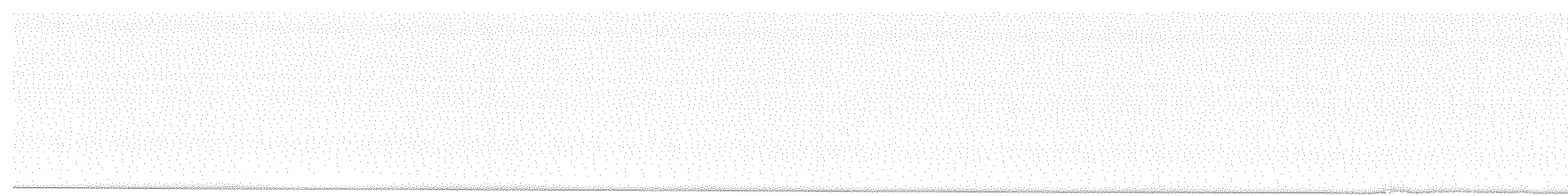


Lista de Abreviaturas

| | |
|----------------|--|
| AIS | <i>Automatic Identification System</i> |
| AMN | Autoridade Marítima Nacional |
| APS | <i>Africa Partnership Station</i> |
| APSA | Arquitetura de Paz e Segurança Africana |
| AS | Atlântico Sul |
| ASW | <i>Anti-Submarine Warfare</i> |
| BRICS | Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul |
| CAE | Centro de Análise Estratégica |
| CEDN | Conceito Estratégico de Defesa Nacional |
| CEFF | Centro de Excelência de Formação de Formadores |
| CEM | Conceito Estratégico Militar |
| CEN-SAD | <i>Community of Sahel-Saharan States</i> |
| CGG | Comissão do Golfo da Guiné |
| CI | Comunidade Internacional |
| CNUDM | Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar |
| CPLP | Comunidade dos Países de Língua Portuguesa |
| CTM | Cooperação Técnico-Militar |

| | |
|-----------------|--|
| ECCAS | <i>Economic Community of Central African States</i> |
| ECOWAS | <i>Economic Community for West African States</i> |
| EEIN | Espaço Estratégico de Interesse Nacional |
| END | Estratégia Nacional de Defesa |
| EUA | Estados Unidos da América |
| FFAA | Forças Armadas |
| HIP | Hipótese |
| IBAS | Índia, Brasil e África do Sul |
| IGAD | <i>Intergovernmental Authority for Development</i> |
| IHO | <i>International Hydrographic Organization</i> |
| IMO | <i>International Maritime Organization</i> |
| INN | Ilegal, não declarada, não regulamentada |
| LBDN | Livro Branco de Defesa Nacional |
| LCM | <i>Landing Craft Mechanized</i> |
| MD | Ministério da Defesa |
| MERCOSUL | Mercado Comum do Sul |
| MIFA | Missões Específicas das Forças Armadas |
| MIO | <i>Maritime Interdiction Operations</i> |
| MOWCA | <i>Maritime Organisation for West and Central Africa</i> |
| MPRI | <i>Military Professional Resources Initiative</i> |
| MSO | <i>Maritime Security Operations</i> |
| MSSR | <i>Maritime Security Sector Reform</i> |
| OE | Objetivo Específico |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| OPV | <i>Offshore Patrol Vessel</i> |
| OTAN | Organização do Tratado do Atlântico Norte |
| PALOP | Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa |
| PB | <i>Patrol Boat</i> |
| PBF | <i>Patrol Boat Fast</i> |
| PCC | <i>Patrol Craft Coastal</i> |
| PCO | <i>Patrol Craft Offshore</i> |

| | |
|------------------|--|
| PD | Pergunta Derivada |
| PIB | Produto Interno Bruto |
| PND | Política Nacional de Defesa |
| PSDN | Política de Segurança e Defesa Nacional |
| QC | Questão Central |
| R2P | <i>Responsability to Protect</i> |
| SADC | <i>Southern Africa Development Community</i> |
| SAR | <i>Search and Rescue</i> |
| SEACOP | <i>Seaport Cooperation</i> |
| SF | Sistema de Forças |
| SSG | <i>Submarine Attack Guided Missile</i> |
| UA | União Africana |
| UE | União Europeia |
| UNASUL | União de Nações Sul-Americanas |
| USAFRICOM | <i>United States Africa Command</i> |
| USD | <i>United States Dollars</i> |
| ZEE | Zona Económica Exclusiva |
| ZOPACAS | Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul |





PREFÁCIO

Ao longo dos séculos habituámo-nos olhar o mar sobretudo, e quase exclusivamente, como fonte de recursos haliêuticos, e como via de comunicação – com especificidades próprias, perigos e possibilidades distintas – possibilitando o transporte de bens e pessoas.

A comunicação e o transporte de bens e pessoas é uma função primordial dos oceanos, que tem vindo a ser reforçada pelo processo de globalização competitiva, onde a possibilidade de deslocar de forma rápida e eficaz bens e pessoas entre continentes é fundamental. A frequência, regularidade e quantidade de ligações entre os principais centros desse processo de globalização é essencial, conferindo ao oceano relevância estratégica.

Nos últimos anos – décadas –, para além destas funções que historicamente tem assegurado, o mundo tem vindo a despertar para o oceano como novo espaço de descoberta... e conquista.

Para além da função de transporte e comunicação e fonte de proteína animal e vegetal, os oceanos são hoje fonte de recursos energéticos e de minérios, bem como de outros recursos cuja potencialidade ainda não é totalmente conhecida mas que se adivinha serem parte integrante do nosso futuro.

Por outro lado, tem emergido também a consciência de que a gestão e a governação do Oceano e das zonas costeiras, envolvendo as atividades humanas

alí realizadas, requerem uma abordagem abrangente e integradora, com vista ao desenvolvimento ambientalmente sustentável e à adoção de medidas prudenciais na gestão de riscos, de acordo com uma perspetiva ecossistémica.

A definição de Zonas Económicas Exclusivas, primeiro, e mais recentemente os processos de reconhecimento de jurisdição nacional sobre o solo e subsolo marinho assinalam ainda o reconhecimento da relevância dos oceanos hoje, no contexto de uma economia global em reconfiguração, exigindo um reajustamento profundo e estrutural, com novos modelos económicos e de desenvolvimento em afirmação.

Paralelamente a este processo de consciencialização e redobrado interesse pelo mar/oceano, um processo estruturante perpassou e perpassa as relações económicas e políticas internacionais – um processo de globalização competitiva, em aceleração desde meados da década de noventa e cujos resultados nos sistemas económicos são já bem visíveis, mas ainda não totalmente conhecidos, com influência na redefinição dos sistemas políticos com amplitude ainda não vislumbrada, e implicações nas sociedades que começamos apenas a verificar.

Na economia, os efeitos são estruturais e estruturantes, e estão a levar a um ajustamento ‘tectónico’ com a exigência de novos modelos económicos e de desenvolvimento que desafiam os Estados a novas formas de organização das suas economias com reflexos relevantes nas políticas, mas também na forma como se posicionam no contexto do sistema de relações políticas, económicas e estratégicas globais.

O desafio recai no encontro do equilíbrio entre a integração em redes globais altamente competitivas e a valorização de ativos locais que permitem a diferenciação e retenção de valor endógeno, mas que são confrontados com exigências de dimensão e reorganização das relações intrasectoriais, onde o modelo de organização em *cluster* tem vindo a assumir-se como resposta que permite atingir os melhores resultados.

Esta resposta, focada embora no âmbito da organização das atividades económicas, não dispensa uma adequada e exigente ação dos Estados nos espaços marítimos sob respetivas soberania e jurisdição nacionais, de forma a assegurarem o cumprimento da legislação nacional e internacional, mas também a segurança e a defesa dos seus espaços de soberania e de responsabilidade face às ameaças de diferente natureza e dimensão, que também emergem, e que se apresentam tão diversas quanto compreendem desde atos de terrorismo, atos de pirataria; tráficos organizados por redes criminosas transnacionais (de droga, armas ou seres humanos; contrabando; imigração clandestina), etc.

No quadro de uma visão holística que permite compreender aquilo que genericamente chamamos ‘economia do mar’ na sua verdadeira natureza de ‘*cluster de clusters*’ - ou ‘*Hypercluster* da Economia do Mar’, a articulação consciente entre os vetores de economia, sociedade, política, estratégia e cultura aparece como exigência, onde a função ‘defesa e segurança’ assume relevância não apenas no quadro dos espaços de soberania mas também no suporte às atividades económicas, e à conservação de recursos e sustentabilidade ambiental oceânica.

Para Portugal, o oceano constitui ainda elemento fundamental na geopolítica nacional, permitindo a articulação dos vetores atlântico-global e europeu-continental que, desde o 4º quartel do séc. XX, constituem os dois vetores estratégicos da realidade geopolítica portuguesa.

Neste contexto, e para além da capacidade de intervenção autónoma do País na defesa dos seus interesses próprios, o dispositivo militar e de segurança que assegura esta função deve desenvolver a sua participação nas forças da Organização do Tratado do Atlântico Norte, da União Europeia e outros de que o Estado português seja parte, para além de se constituir veículo e suporte do incremento da cooperação com os países da Lusofonia, nomeadamente e sobretudo, na área do Atlântico Sul.

Ocupando 23,9% da superfície da terra, e abrangendo 30 países nas Américas, 11 na Europa e 24 em África, o espaço do Atlântico é marcado por elevada heterogeneidade política, económica, social e cultural, mas também por crescentes fatores de interdependência, nomeadamente económica e de investimentos, embora de novo com intensidade variável. Naquilo que podemos considerar o seu sistema de energia, este espaço possui uma grande parte das reservas fósseis não exploradas, e das reservas tecnicamente recuperáveis de *shale gas*, da capacidade instalada de energia solar; da energia eólica e da energia geotermal.

Rota privilegiada para o comércio internacional e importante fonte de abastecimento energético, o Atlântico Sul é vital para a segurança e o bem-estar da União Europeia (UE), e para os interesses de Portugal no contexto da Lusofonia, sendo a debilidade do Estado a mais gravosa das diversas ameaças à segurança transnacional persistentes neste espaço, onde se afigura como interesse estratégico internacional a garantia da liberdade de circulação no mar e a segurança das rotas comerciais, como resulta confirmado pela criação em 2008 pelos Estados Unidos da América (EUA), do AFRICOM e a recriação da IV frota, para além do conjunto de ações, quer no plano bilateral, quer junto das organizações regionais, que os EUA têm vindo a dinamizar projetando poder e influência nesta região.

É neste contexto de ressurgimento da relevância estratégica do Atlântico Sul para a Comunidade Internacional, e dos desafios colocados aos Estados costeiros do Atlântico, em particular aos países lusófonos (quer pelo aumento das atividades criminosas em ambiente marítimo, quer pelo reforço do interesse e busca de acrescida influência das grandes potências neste espaço), que o trabalho do Pedro Amador se afigura como contributo valioso e oportuno, não só na consideração desta questão genérica mas na identificação das principais ameaças que se apresentam neste espaço; na análise específica da capacidade dos países lusófonos do Atlântico Sul garantirem segurança marítima nos espaços sob sua responsabilidade e na identificação das suas vulnerabilidades, bem como a avaliação da cooperação regional neste âmbito.

Se é relevante sublinhar que todos os países lusófonos estão conscientes da atual relevância do Atlântico Sul para a Comunidade Internacional e das implicações securitárias que este espaço representa, como a evidência parece demonstrar, não deixa de ser preocupante que, como conclui o autor, nenhum país lusófono neste espaço, com exceção do Brasil, tenha capacidade de garantir segurança marítima.

Também este facto justifica a relevância da cooperação regional nesta matéria, no âmbito da qual, apesar de tanto a ECOWAS - *Economic Community Of West African States*, como a ECCAS – *Economic Community of Central African States*, como ainda a Comissão do Golfo da Guiné terem desenvolvido e estarem a implementar estratégias de segurança marítima, o autor salienta a relevância da ZOPACAS por, para além de ter preocupações claras no domínio da segurança, incluir Estados-membro de ambas as margens do Atlântico Sul, integrando-se assim na visão integrada e holística do espaço que norteia esta obra.

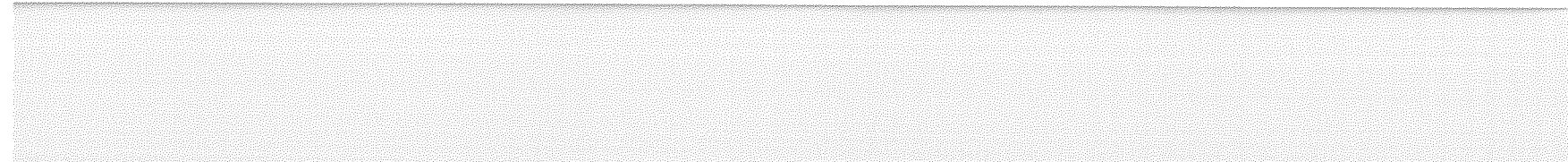
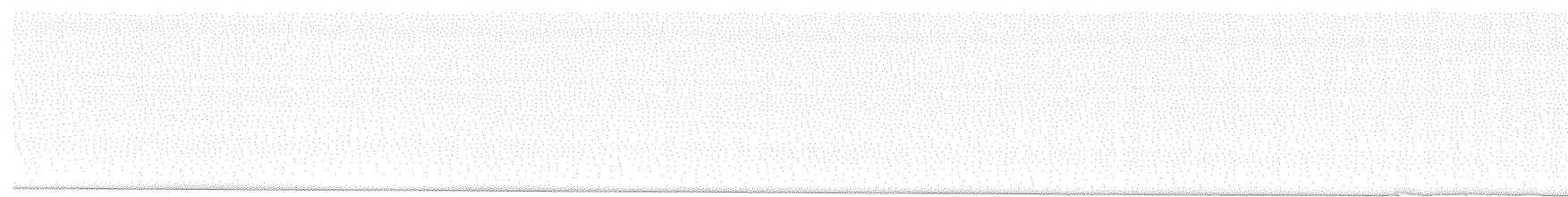
Esta avaliação serviu como ponto de partida para a consideração do papel que Portugal, e concretamente o instrumento militar nacional na vertente marítima, deve e pode ter, no plano bilateral mas também multilateral, na mitigação das dificuldades encontradas e no reforço da capacidade dos países lusófonos garantirem a segurança marítima nestes espaços sob sua soberania e responsabilidade, cobrindo as vulnerabilidades que apresentam no âmbito dos cenários Segurança Cooperativa e Cooperação e Assistência Militar.

As conclusões desta obra são particularmente desafiantes para Portugal no presente momento histórico, em que a situação económica, mas sobretudo a necessidade de ponderação geopolítica e estratégica dos vetores de afirmação de Portugal no sistema mundial em definição torna mais premente a consideração da matriz estratégica nacional, procurando equilíbrios que –

sempre necessários – se mostram essenciais hoje e no futuro próximo, para o cumprimento dos objetivos estratégicos nacionais de valorização da vocação atlântica de Portugal e consolidação da CPLP, que tem no Atlântico Sul, o seu espaço geográfico de referência.

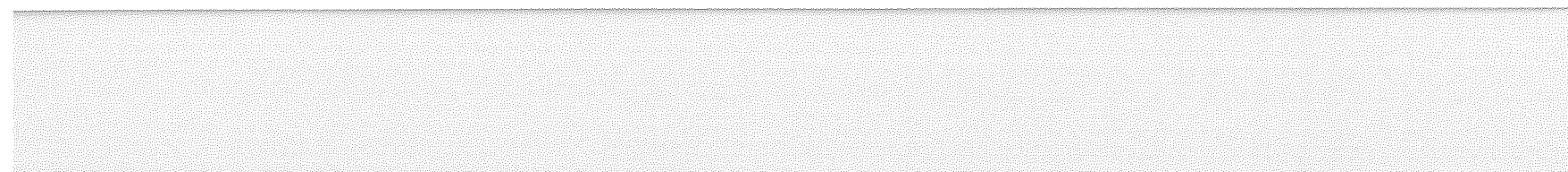
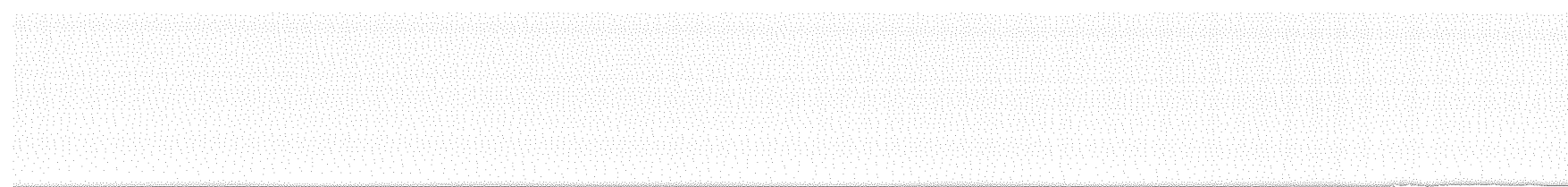
Este vetor lusófono, enquanto contexto estratégico de inserção imediata com elevado potencial de desenvolvimento, é um vetor histórico de compensação estratégica nacional que pode, de novo, ser um vetor portador de futuro para Portugal. Como bem sublinha Pedro Amador, 'A relevância que o Atlântico Sul representa para Portugal vai mais além dos interesses políticos e económicos conjunturais', e até, acrescentamos, para além dos impactos securitários imediatos, apresentando-se antes como elemento estruturante e estruturador do seu futuro. Como no passado, também no presente o ponto de partida para a construção do futuro, em Portugal e na Lusofonia, repousa no mar.

Sónia Ribeiro



“No caso particular português, o Mar, com as suas especificidades soberanas constitui uma caracterização própria de espaço de interesse estratégico, onde existem fontes potenciais e reais de recursos muito valiosos e em consequência, lugar para disputa de interesses.”

(Sociedade de Geografia de Lisboa, 2014, p. 52).





INTRODUÇÃO

“Os meios militares são uma componente fundamental da segurança do Estado e um fator de projeção do prestígio internacional de Portugal”
(CEDN, 2013).

A atual relevância do Atlântico Sul para a Comunidade Internacional é inequívoca em vários domínios, mas a posição que Portugal ocupa neste oceano é diferente de todos os outros países, em resultado duma história comum (Moreira, 2014).

A ligação de Portugal ao Atlântico Sul tem os seus antecedentes nos reinados de D. Dinis (1279) e D. Afonso IV (1325), mas é com João I e a redefinição do conceito nacional, que se adota o Mar como futuro (Moreira, 2014). Este conceito estratégico nacional conduziu, em resultado do Tratado de Tordesilhas (1494), o Atlântico Sul¹ ao domínio português, o que se tornaria essencial para a consecução do projeto nacional de alcançar a Índia por via marítima, algo que viria a ser alcançado por Vasco da Gama em 1498.

¹ Geograficamente definido a **Norte** pelo Equador, da costa do Brasil ao limite sul do Golfo da Guiné; a **Sul** pelo continente Antártico; a **Oeste** pelo limite do rio Prata (linha que une Punta del Este 34°58'55, 54°57'5W e cabo de San Antonio 36°18'S, 56°46'W); a **Sudoeste** pelo meridiano que passa pelo Cabo Horn (67° 16' W), da Terra do Fogo ao Continente Antártico, e pela linha materializada pela entrada Este do estreito de Magalhães, entre Cabo Virgins (52°21' S, 68°21'W); a **Noroeste** pelos limites do Golfo da Guiné (linha que une Cabo Palmas na Libéria e Cabo Lopez no Gabão); e a **Sudeste** pelo Cabo Agulhas ao longo do meridiano 20° Este até ao continente Antártico (IHO, 1953).

Entre os séculos XVI e XIX, Portugal contribuiu para que o Atlântico Sul fosse considerado o oceano mais importante, em função da sua dinâmica económica, envolvendo o comércio de metais preciosos, de produtos tropicais, bem como o tráfico de escravos, entre margens do mesmo e o Norte.

No decorrer do século XX, a importância do Atlântico Sul foi oscilante, muito em função dos conflitos para os quais se constituiu como palco (Guedes, 2012). Falamos da I Guerra Mundial (GM), nomeadamente na Batalha das Falkland e na “guerra não declarada em África” (Borges, 2014), bem como da II GM, na Batalha do Atlântico, envolvendo as marinhas de guerra dos Estados Unidos da América (EUA), Grã-Bretanha, Alemanha e Brasil. Na realidade, o Sul não contava estrategicamente, constituindo-se como zonas de exploração de matérias-primas das potências do Norte, ou mercados de produtos acabados. Contudo, em resultado da participação dos seus povos na guerra, iniciaram-se processos que conduziram à sua independência. Estes só viriam a terminar pela retoma de laços do Sul com o Norte, numa nova relação de dependência neocolonialista (Santos, 2011).

No último quarto do século XX, o Atlântico Sul torna-se foco de atenção pelo embargo na distribuição de petróleo dos países membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) aos EUA (1973), pela descolonização (1975) e subsequentes guerras civis em África, pelo confronto entre a Argentina e a Inglaterra na Guerra das Malvinas² (1982), facto que alterou significativamente a perceção de ameaça dos países da região.

Porém, é com a Guerra Fria que o Atlântico Sul perde a sua relevância estratégica, constituindo-se o norte como tabuleiro das opções estratégicas das grandes potências (Santos, 2011). Na sequência desta conflitualidade persistente é criada, sob iniciativa brasileira, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), que sintetiza o esforço regional em direção à cooperação sul-sul e a manutenção desta área livre de armas nucleares e dos processos de militarização externos, tendo em vista a importância da defesa da soberania dos países da região, a promoção do desenvolvimento económico e social e a construção de uma ordem internacional multipolar, condizente com a existência de novos pólos de poder (Nações Unidas, 1986).

Contudo, o século XXI materializa o ressurgimento desta relevância, devendo-se sobretudo a três fatores:

² Falkland.

- Em primeiro lugar, a relevância dos recursos naturais existentes neste espaço, nomeadamente energéticos, alimentares e hídricos.

Quanto aos energéticos, em particular o petróleo e o gás natural, representavam no final de 2011, 5,7% e 3,7% do total de produção mundial, quer na costa da América do Sul, em especial no Brasil, quer na costa ocidental africana. Mas a relevância resulta sobretudo do facto de se constituir como alternativa para as potências diversificarem as suas fontes de abastecimento e reduzirem a sua dependência relativamente ao Médio Oriente³ (Neves, 2013).

Quanto aos alimentares, é no Atlântico Sul que se localizam as maiores concentrações e densidades de *krill* do mundo, base da cadeia alimentar piscícola. Importa também referir que a capacidade de produção agrícola de alimentos dos dois lados do Atlântico Sul é muito significativa, já que aí se situam as maiores reservas globais de terra arável, com disponibilidade de água e reduzida pressão populacional (Neves, 2013).

No que se refere aos hídricos, o Brasil dispõe de 16% do total de água existente no mundo. Face à escassez da mesma, existem já algumas referências quanto à geopolítica da água (Filho, 2011).

- Em segundo lugar, a existência de potências emergentes a Sul, das quais se destacam o Brasil e Angola, que geram a dinamização das exportações entre os dois lados do oceano, bem como com o Norte. Neste domínio está em causa a diversificação de rotas, que poderá resultar de uma renovada importância da Rota do Cabo e da Rota do Cabo Horn.
- Em terceiro lugar as ameaças⁴ que se lhe deparam, nomeadamente as novas⁵, os (des)equilíbrios de poder e os riscos⁶ de natureza ambiental.

³ Angola transformou-se na segunda maior fonte das importações chinesas e os Estados Unidos da América (EUA) absorvem quase metade das exportações brasileiras de petróleo (Neves, 2013).

⁴ Estados, organizações, pessoas, grupos ou condições com capacidade e intenção para danificar ou destruir vidas humanas, recursos vitais, ou instituições (EME, 2012, adaptado).

⁵ Ameaças complexas, difusas e desterritorializadas, que assumem hoje diferentes formas, estando muitas vezes interligadas, e que podem agir coletivamente, colocando em risco a estabilidade ou a eficácia dos Estados (Dofer, 2003).

⁶ Possibilidade de perigo ou acontecimento indesejado. Caracterizado pelo grau de probabilidade e de severidade de uma potencial perda, resultante de perigos, devido à presença de um inimigo ou condições adversas (EME, 2012).

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

De acordo com a Comissão Europeia (2013) podemos identificar três tipos distintos de ameaças aos Estados costeiros:

- As que se transferem do mar para terra, associadas ao tráfico de drogas, seres humanos, armas, diamantes, medicamentos;
- As que se manifestam exclusivamente no mar, como atos de pirataria e assaltos à mão armada cometidos no mar;
- As ligadas às atividades económicas marítimas orientadas de terra, relacionadas com a exploração de hidrocarbonetos no mar alto, nomeadamente o roubo de petróleo e os atos de pirataria com base no petróleo, abrangendo tanto o *bunkering* bem como o sequestro de petroleiros para roubo de combustível.

A interconexão entre estas redes de crime organizado e terroristas dotam esta questão de extrema importância. O produto desta criminalidade constitui-se como uma das principais fontes de financiamento de movimentos terroristas. Estes movimentos causam instabilidade e têm reflexos no desenvolvimento regional (UNODC, 2009).

Quanto aos des(equilíbrios) de poder, esta ameaça é sustentada na relevância estratégica da região para as potências globais e a fragilidade dos Estados ribeirinhos. Na realidade, o Atlântico Sul surge como espaço de concorrência por influência estratégica, entre os EUA e os novos poderes emergentes, em particular a China, podendo conduzir a uma militarização e securitização da região.

Para os EUA o Atlântico Sul é relevante, se atendermos ao facto de 38% do seu comércio global passar pelo hemisfério sul, 34% da importação do petróleo vir daquela região e 2/3 dos navios que transitam pelo canal do Panamá passam por este oceano (Neves, 2013).

A China tem vindo a reforçar a sua presença nas duas margens do Atlântico Sul, contribuindo ativamente para o processo de densificação estratégica regional. Para além das importações, nomeadamente energéticas⁷, o investimento chinês tem crescido, nomeadamente no Brasil⁸ e em Angola, com a participação das empresas petrolíferas chinesas na exploração direta dos blocos 18, 31 e 32. Segundo Santos Neves, “a China encara a sua presença militar naval no Atlântico Sul como fator natural da salvaguarda dos seus interesses estratégicos e uma afirmação da sua condição de potência global” (2013).

⁷ Cinco milhões de barris/dia em 2011.

⁸ “O Brasil é o maior polo de concentração do investimento direto chinês na região e o quarto maior destino mundial da China no exterior entre 2005-2012, com um stock de cerca de 25 mil milhões de dólares” (Neves, 2013).

Este quadro é ampliado pelo facto de muitos recursos desta região estarem localizados no mar alto, constituindo-se como *global commons*, pelo que as movimentações de controlo dos mesmos se revelam decisivas. Por outro lado, a falta de visão marítima, nomeadamente africana, caracteriza esta região pela quase inexistência de capacidade militar naval e ausência de cooperação em matéria de segurança entre os Estados costeiros. Esta situação tem provocado o aumento das preocupações securitárias na região propiciando a intervenção internacional e as movimentações para o estabelecimento de alianças.

Segundo Marques Guedes (2012), doutra forma não seria possível justificar o início dos exercícios da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) em Cabo Verde em junho de 2006, a ativação da USAFRICOM (*United States Africa Command*) em outubro de 2008, a reativação da *Forth Fleet*, a intensificação de contactos bilaterais entre a Venezuela e a China, os exercícios militares destas duas com a Rússia, e a proximidade da segunda com Angola⁹.

Quanto aos riscos de natureza ambiental, segundo Barros (2014), a extração de hidrocarbonetos no Golfo da Guiné tem sido acompanhada de uma contínua degradação do ambiente ampliada pelo *bunkering*, pelo fenómeno das refinarias artesanais, bem como o despejo de resíduos tóxicos. Concomitantemente, a profusão da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN)¹⁰, não obedecendo a locais, épocas ou regras, tem contribuído significativamente para a degradação dos recursos vivos, afetando já Angola, Guiné-Bissau e São Tomé e Príncipe.

Neste espaço assistimos também ao sucesso de alguns processos de democratização, nomeadamente no Brasil, Argentina e África do Sul, reforçando a estabilidade regional. Contudo, outros há em consolidação, donde as relações de maior proximidade entre países e a crescente influência de atores externos na região poderão ter impactos negativos fomentando a instabilidade e tensões políticas. De sublinhar que a relevância do Atlântico Sul não é apenas conjuntural. O estabelecimento de relações favoráveis nesta região poderá funcionar como base de projecção sobre a Antártida¹¹, fonte de riqueza ainda a explorar.

Na realidade, a inexistência de conflitos na região não é líquida. Existem 64 Estados costeiros ao Atlântico que também vêm o Sul como uma oportunidade. Há disputas político-territoriais que envolvem a reivindicação da demarcação de águas territoriais e zonas económicas exclusivas, principalmente no Golfo

⁹ Memorando de Entendimento de Consultas Políticas e Diplomáticas Regulares assinado em 8 de abril de 2014.

¹⁰ Prejuízo estimado em 1,5 mil milhões de dólares por ano (Rodrigues, 2014).

¹¹ Os glaciares da Antártida contêm 90% da água doce do globo.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

da Guiné, às quais estão associadas fragilidades nos mecanismos de segurança e defesa de alguns estados da região. Aqui coexistem Estados frágeis, em que as desigualdades sociais, a corrupção, o crime organizado, baseado no tráfico humano e narcotráfico, muitas vezes associado ao terrorismo, sustentam o previsível aumento da instabilidade na região.

Consciente do potencial desta região, importa particularmente a Portugal a promoção de estabilidade, proteção de interesses e de influência regional (UE, 2014).

Para Portugal esta questão é determinante por dois motivos:

- No âmbito dos recursos, Portugal importa cerca de 80% da energia, representando o petróleo a maior fatia, cerca de 65% (DGEG, 2015). Se atendermos ao facto de Angola e Brasil se constituírem como as maiores fontes de importação, este facto aumenta a relevância do Atlântico Sul para Portugal. Esta região é também um pólo de atração para o investimento, não só no setor dos recursos naturais, mas no de bens e serviços.
- Quanto às dinâmicas económicas, dos nove países lusófonos, são seis os que geograficamente fazem fronteira com este oceano. Os 230 milhões de lusófonos representam 3,7% da população mundial, 4% do seu Produto Interno Bruto (PIB) e ocupam a terceira posição no *e-business*.

De facto, a lusofonia tem-se assumido como um verdadeiro ativo geopolítico para Portugal, que poderá em função da sua dimensão¹², posição¹³ e demografia¹⁴, assegurar uma posição de relevância no contexto internacional (Nogueira, 2011).

Para além dos acordos de cooperação nos domínios político e cultural, no plano económico as exportações cresceram 6,7% entre 1996 e 2013 para os países lusófonos, 4,2% para Angola e 8,5% para o Brasil, constituindo-se estes como mercados mais importantes para Portugal (Morgado, 2014).

No quadro das ameaças, é do interesse de Portugal promover a segurança nesta região. Como conceito, segundo *Barry Buzan*, a segurança é um fenómeno relacional e interdependente, existindo interligação entre três níveis de análise definidos por *Keneth Waltz* – indivíduo, estado e sistema

¹² 10,5 milhões de km².

¹³ Carácter pluricontinental.

¹⁴ Primeira língua mais falada no Atlântico Sul.

internacional, pelo que dentro de cada nível: a segurança de um torna-se condição para a segurança de todos. Através de uma abordagem holística, *Buzan* associa conceitos que anteriormente não eram considerados como parte da segurança, tais como: segurança regional, ou os sectores societal e ambiental (1983, p. 11). Nesta perspetiva, para Portugal, como membro da OTAN, da UE e da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), não é alheio um olhar atento sobre o Atlântico Sul.

Como Estado soberano, importa a Portugal proteger os cidadãos nacionais contra a pirataria, roubo armado e outras formas de criminalidade. Se atendermos ao tráfico de cocaína, estima-se que 27% da cocaína produzida na América do Sul e consumida anualmente na Europa transite pela África Ocidental (Barros, 2014).

Segundo Adriano Moreia (2014), para além das novas ameaças se poderem tornar endémicas e ampliarem as suas ações a outros espaços marítimos, as tensões geopolíticas geradas nesta região têm implicações para Portugal. Um conflito entre potências nesta região, ou entre Estados ainda em processo de consolidação, terá fortes impactos no mercado energético mundial, devastadores numa Europa fortemente dependente. Assim, como membro da OTAN, da UE e da CPLP ser-lhe-á difícil não estar envolvido. Muito embora tomar uma parte possa ter elevados custos políticos, o facto de ser objeto de decisões que não toma não é menos relevante. Numa ou noutra situação, uma condição exógena em nada o beneficia.

Assim, a importância deste estudo traduz-se, numa perspetiva securitária, pelo facto da estabilidade ser fundamental para os processos de desenvolvimento nesta região, pelo que importa perceber de que forma Portugal, “porta atlântica da Europa” (Espada, 2014), poderá contribuir para um quadro de segurança no Atlântico Sul através do emprego do seu instrumento militar.

Conscientes das múltiplas aproximações que podem ser feitas ao tema, mais restritas ou abrangentes, mais realistas ou liberalistas, e não sendo possível desenvolver todas com a profundidade necessária, optámos por analisar a capacidade de garantir segurança marítima, focando o estudo no instrumento militar, como um entre outros elementos de poder de um Estado.

Assim, definimos como objeto de estudo da investigação as perspetivas de emprego do instrumento militar português em proveito da segurança marítima no Atlântico Sul.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

São várias as interpretações quanto à delimitação deste espaço. A geográfica¹⁵, definida pela *International Hydrographic Organization* (IHO), parece-nos limitada quanto à importância do Golfo da Guiné nas dinâmicas securitárias regionais e quanto ao posicionamento dos países lusófonos.

Neste sentido, Vieira Matias (2014) apresenta o Atlântico Sul definido a sul pelo “gargalo de África, para lá de uma linha que fala a nossa língua: de Fortaleza, no Brasil, a Cabo Verde e à Guiné”.

Atendendo às áreas estratégicas mais relevantes para Portugal nesta região, aos indissociáveis interesses político-económicos e aos principais atores no Atlântico Sul, considerámos que este é definido pelo paralelo 16 norte, a este pela costa sul-americana, a oeste pela costa africana e a sul pela Antártida.

Conscientes da abrangência do nosso objeto de estudo, delimitámos a investigação da seguinte forma:

- Temporalmente ao século XXI, numa perspetiva de atuação a curto prazo;
- À análise das forças e meios da Componente Naval dos países lusófonos no Atlântico Sul;
- À análise das Organizações Regionais com estratégias delineadas no âmbito da segurança marítima.

Cientes da importância da legalidade do emprego de forças militares, não se abordará a complexidade inerente à mesma.

Considerando o objeto de estudo e a delimitação estabelecida, definimos como objetivo geral deste trabalho: identificar formas de contribuição nacional com forças e meios militares, para o apoio aos países lusófonos do Atlântico Sul, no domínio da segurança marítima.

De forma a atingir o objetivo geral definido, e considerando o referido por Robert Art, em que a segurança só pode ser entendida quando se tem uma ideia clara das ameaças e vulnerabilidades (Robert J. Art, 1973), definimos os seguintes objetivos específicos (OE):

¹⁵ Geograficamente definido a Norte pelo Equador, da costa do Brasil ao limite sul do Golfo da Guiné; a Sul pelo continente Antártico; a Oeste pelo limite do rio Prata (linha que une Punta del Este 34°58' 5S, 54°57' 5W e Cabo de San Antonio 36°18' S, 56°46' W); a Sudoeste pelo meridiano que passa pelo Cabo Horn (67° 16' W), da Terra do Fogo ao Continente Antártico, e pela linha materializada pela entrada Este do estreito de Magalhães, entre Cabo Virgins (52°21' S, 68°21' W); a Noroeste pelos limites do Golfo da Guiné (linha que une Cabo Palmas na Libéria e Cabo Lopez no Gabão); e a Sudeste pelo Cabo Agulhas ao longo do meridiano 20° Este até ao continente Antártico (IHO, 1953).

- **OE1:** Analisar a capacidade dos países lusófonos do Atlântico Sul garantirem segurança nos espaços marítimos à sua responsabilidade em função das atuais ameaças;
- **OE2:** Analisar o papel das Organizações Regionais do Atlântico Sul no domínio da segurança marítima;
- **OE3:** Identificar perspectivas de emprego das forças e meios da Componente Naval residentes no Sistema de Forças (SF) 2014, no Atlântico Sul.

Tendo presente o objeto de estudo, a sua delimitação e os objetivos definidos, o trabalho de investigação desenvolver-se-á em torno da seguinte questão central (QC):

- **QC:** De que forma poderá Portugal contribuir para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul, através do emprego do instrumento militar?

A construção da resposta a esta QC será efetuada de acordo com as respostas às seguintes perguntas derivadas (PD):

- **PD1:** Que vulnerabilidades apresentam os países lusófonos do Atlântico Sul, em garantir segurança marítima nos espaços marítimos à sua responsabilidade?
- **PD2:** Que organizações regionais preveem estratégias no domínio da segurança marítima para o Atlântico Sul?
- **PD3:** De que forma pode a Componente Naval nacional contribuir para a segurança marítima dos países lusófonos do Atlântico Sul?

Perante as questões que foram levantadas, e seguindo um tipo de raciocínio hipotético-dedutivo, identificaram-se as seguintes Hipóteses (HIP), que se irão procurar validar no decurso do processo de investigação:

- **HIP1:** À exceção do Brasil, os países lusófonos do Atlântico Sul apresentam falta de meios, formação e infraestruturas de apoio, detendo uma capacidade limitada para garantir segurança nos espaços marítimos à sua responsabilidade.
- **HIP2:** Para além da *Economic Community of West African States (ECOWAS)* e a *Economic Community of Central African States (ECCAS)*, existem outras organizações que definiram estratégias no âmbito da segurança marítima e têm planos de ação para as implementar.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

- **HIP3:** A Componente Naval pode contribuir para a segurança marítima no Atlântico Sul, através de edificação de capacidades, materializado nas ações de cooperação técnico-militar (CTM) nos domínios da assessoria, formação e treino, bem como através do emprego efetivo de forças e meios navais.

O percurso metodológico, seguido nesta investigação, teve como referência as bases do procedimento científico preconizadas nas orientações metodológicas para elaboração de trabalhos de investigação (Santos et al, 2014).

Assim, tendo em conta a problemática identificada construiu-se um modelo de análise¹⁶ para o qual optámos por adotar uma estratégia mista, fazendo recurso a ferramentas quantitativas e qualitativas, aplicadas à bibliografia que selecionámos e às entrevistas¹⁷ conduzidas, que se constituíram como base da recolha dos dados relativos ao tema em apreço. No respeitante às fontes, privilegiámos os diplomas legais no âmbito da Defesa, monografias, artigos técnicos e doutrina nacionais e de organizações de que Portugal faz parte.

Organizámos o trabalho em cinco capítulos que espelham o modelo de análise idealizado. No primeiro capítulo, fazemos um enquadramento teórico associado à temática em apreço, fazendo referência, embora de forma sucinta, às atuais abordagens ao conceito de segurança e à definição de segurança marítima. No segundo capítulo, identificamos as principais ameaças e riscos que enformam parte das dinâmicas securitárias no Atlântico Sul.

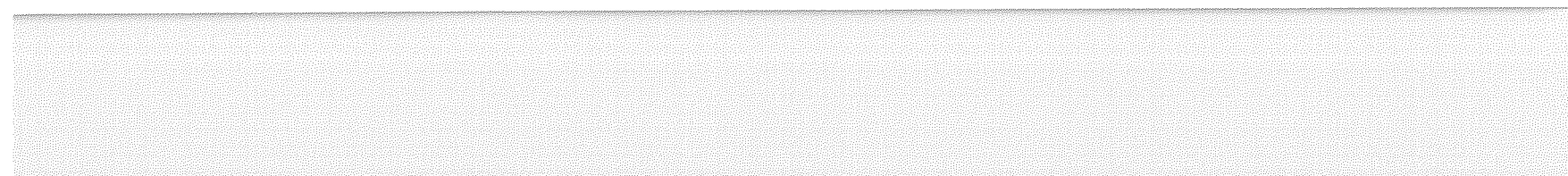
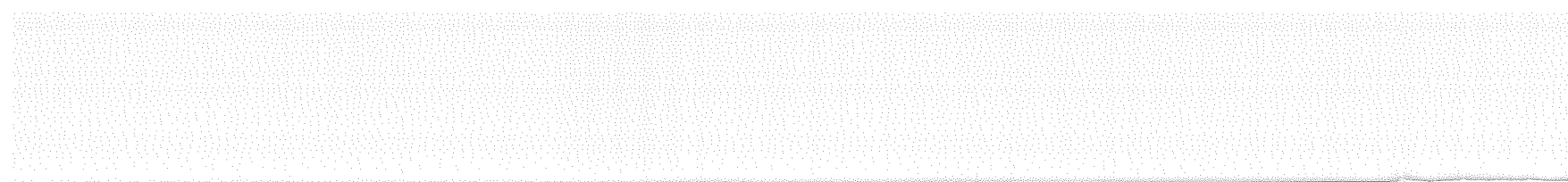
No terceiro capítulo, analisamos a capacidade dos países lusófonos do Atlântico Sul assegurarem segurança marítima. Neste capítulo aplicamos a ferramenta analítica constante no *Maritime Security Sector Reform* (MSSR)¹⁸, por forma a identificar as vulnerabilidades dos países lusófonos neste domínio. No quarto capítulo, identificamos ao nível regional, as organizações e entidades que apresentam estratégias de apoio às questões marítimas securitárias neste espaço. No quinto capítulo identificamos os quadros de emprego que preveem a aplicação do instrumento militar no Atlântico Sul, bem como as medidas, atividades, valências, forças e meios residentes no Sistema de Forças 2014, que vão ao encontro das necessidades dos países lusófonos neste espaço.

¹⁶ Constante no apêndice A.

¹⁷ Professor Adriano Moreira, Dr. Luis Amado, Valm Reis Rodrigues, Valm Lopo Cajarabille, Valm Rebelo Duarte, Dr. Pedro Seabra.

¹⁸ Apêndice B.

Por fim, indo ao encontro do objetivo geral e como corolário do presente estudo, procedemos à apresentação das nossas conclusões revendo o procedimento metodológico seguido e sintetizando as principais ideias resultantes de cada capítulo.



1

APROXIMAÇÃO CONCEPTUAL AO TERMO SEGURANÇA

a. Evolução conceitual

A estabilização dos conceitos de base permite-nos clarificar a linguagem de uma investigação, mas acima de tudo, em conjunto com os factos, ajudá-nos a interpretá-los e a organizá-los de forma a produzir conhecimento (Barroso, 2014).

Neste capítulo, pretende-se apresentar os conceitos teóricos que estão na base deste trabalho, de forma a reduzir ambiguidades, limitações e inconsistências na sua aplicação. Assim, abordamos inicialmente o conceito de segurança, não detalhando as correntes de pensamento que materializam as diversas Escolas - Europeia, Copenhaga, Paris ou Norte-Americana, mas sim a natureza ambígua do mesmo e posteriormente abordamos o conceito de segurança marítima.

A origem do conceito de segurança remonta ao século XVIII. Inicialmente associada à liberdade do indivíduo, numa clara tradução do conceito central do liberalismo político, é ampliada mais tarde para a proteção dos bens pessoais e à manutenção do nível de vida, responsabilidade essa cometida ao Estado (Barroso, 2014).

Segundo Borges, a segurança constitui-se como objetivo teológico do Estado, entendida como condição para que a unidade política possa sobreviver, livre de perigos ou das suas causas (Borges, 2013). Esta condição, assente numa

matriz realista, reflete o Conceito de Segurança Nacional, que segundo G. Kennan pode ser entendido como a capacidade de um país se desenvolver sem interferência ou ameaça de interferência provinda do exterior. Também Walter Lippmann, em 1943, define segurança como a capacidade de uma nação assegurar os seus interesses, evitando ou conduzindo uma guerra (Lippmann, 1943).

A criação de alianças, nomeadamente regionais, após a Segunda Guerra Mundial, é paradigma do entendimento de segurança como produto de poder, dando origem ao conceito de Defesa Coletiva. São exemplos desta abordagem teorizadores como Edward H. Carr (1946), Hans Morgenthau (1973), Kenneth Waltz (1979) e John Herz e o “dilema da segurança”, onde a procura desta por um Estado poderá conduzir à sua insegurança.

No entanto, o conceito de segurança evoluiu em função do seu caráter e das alterações do ambiente em que é alcançado, acompanhando a evolução da própria sociedade, reassumindo uma matriz idealista. A criação da Organização das Nações Unidas (ONU) constitui-se como um exemplo, trazendo consigo uma nova abordagem às questões securitárias, nomeadamente a inclusão de aspetos não-militares, que materializa o conceito de Segurança Coletiva (Iglesias, 2011). A segurança é agora entendida como consequência da paz, e para a qual o pensamento de Martin Wight contribuiu significativamente – “se há uma sociedade internacional, então há um certo tipo de ordem a ser mantida, ou mesmo desenvolvida” (Rudizit, 2005).

Porém, em 1962, Arnold Wolfers reconhece a ambiguidade do conceito de segurança face às diferentes perspetivas, definindo segurança nacional como ausência de ameaças aos interesses de um Estado, bem como a ausência de medo caso os seus interesses sejam ameaçados. Na nossa investigação pudemos identificar outras discussões conceituais, de autores como Hedley Bull em 1961, Bernard Brodie em 1973 e Frank Trager e Frank Simone em 1973.

Mais tarde, entre 1977 e 1981, Harold Brown acrescenta à capacidade de preservar a integridade territorial, os elementos económico e ambiental ao conceito de segurança. Na realidade, só após a década de 70 do século XX, com o aparecimento das preocupações económicas e ambientais é que o conceito de segurança se torna mais abrangente.

Não obstante o que precede a queda do muro de Berlim, o conceito de segurança foi essencialmente definido em termos militares. Contudo, “a aproximação clássica, baseada na dimensão militar, veio dar lugar a uma visão mais ampla, em que participam vários atores e em que são decisivos

outros instrumentos de poder” em “função das dinâmicas resultantes da crescente interdependência, transnacionalização, globalização e humanização que mudaram os desafios e as ameaças que os Estados têm de enfrentar” (Barroso, 2014).

No início da década de 90, *Samuel Huntington*, referia-se à diminuição da importância das capacidades militares e à crescente centralidade das medidas económicas em função da importância dos desafios neste domínio para os Estados (Huntington, 1991).

É no pós Guerra Fria que surgem os conceitos de Comunidades de Segurança, Segurança Partilhada ou Segurança Cooperativa, consoante a ideologia associada mas, mais importante do que isso, como obtê-la.

Na última década do século XX, surgem novos conceitos, como Segurança Sustentável ou *hard power*, *soft power* e *smart power*. Consequentemente, a definição do conceito de segurança estendeu-se a várias dimensões como a económica, a energética, a ambiental, a humana, todas elas objeto de ameaças¹⁹ e riscos²⁰ que envolvem atores estatais e não-estatais, convencionais, corporações multinacionais e organizações não-governamentais, ou produto das alterações climáticas.

Segundo *Barry Buzan*, a natureza da segurança pode ser tão alargada que desafia a definição de um conceito suficientemente abrangente, claramente numa perspetiva construtivista, característica da Escola de Copenhaga (Buzan & Hansen, 2009). Para *Buzan*, segurança é sobrevivência, ou seja, será sempre resultante duma relação entre ameaça e objeto, sendo que a ameaça pode ser real ou apenas apresentada como tal (Rudzit, 2005). Este autor, juntamente com *Wæver* em 2003, propõe-nos o conceito de Complexo de Segurança Regional, como modelo de análise securitária aplicável a um dado espaço. Segundo estes autores, o Complexo de Segurança Regional é definido pelo “conjunto de unidades cujos principais processos de securitização, dessecuritização, ou ambos, encontram-se de tal forma interligados que os problemas securitários não podem ser analisados ou solucionados separadamente”, enfatizando desta forma o papel das organizações regionais (Buzan & Wæver, 2003, p. 44).

Atualmente é possível identificar duas tendências na abordagem ao conceito de segurança.

¹⁹ Estados, organizações, pessoas, grupos ou condições com capacidade e intenção para danificar ou destruir vidas humanas, recursos vitais, ou instituições (EME, 2012, adaptado).

²⁰ Possibilidade de perigo ou acontecimento indesejado. Caracterizado pelo grau de probabilidade e de severidade de uma potencial perda, resultante de perigos, devido à presença de um inimigo ou condições adversas (EME, 2012).

A primeira, muito embora contemple outros elementos, é caracterizada pelo Estado como ator principal, na qual se podem enquadrar os conceitos de Segurança Comum²¹, Segurança Integrada²², Segurança Defensiva e Segurança Cooperativa. Este último conceito, parte do princípio que o Estado, de forma isolada, não consegue fazer face aos atuais desafios, promovendo o estabelecimento de regimes de confiança entre Estados e a inclusão de atores não estatais e de organizações internacionais, considerando outros elementos para além do militar, como essenciais à resolução de problemas.

A segunda tendência é focada no indivíduo como objeto da segurança, transferindo a importância da soberania nacional para soberania global, na qual o respeito pela dignidade humana deverá prevalecer à lei internacional. É neste contexto que é introduzido o conceito de Segurança Humana e consequentemente o princípio *Responsability to Protect* (R2P), em que o Estado é responsável por proteger a sua população e, na sua ausência, a ONU, podendo para tal, fazer uso da coerção.

Esta mudança na forma como vemos o conceito de segurança, está intimamente relacionada com as medidas e atividades a executar para a atingir. Do ponto de vista tradicional, as Forças Armadas e de Segurança constituem-se como instrumentos dominantes. Porém, na perspetiva de segurança alargada, o combate à nova tipologia de ameaça deverá ser efetuado com recurso a todos os instrumentos à disposição do Estado. Neste quadro, a opiniões oscilam entre os que defendem o *Soft Power* e o *Hard Power*, ou seja, instrumentos coercivos ou persuasivos.

Na última década, assente na convergência das duas tendências, surge o modelo 3D - Defesa, Diplomacia e Desenvolvimento, no qual se enquadram os conceitos de *Smart Power* e Segurança Sustentável.

De acordo com *Joseph Nye Jr.*, *Smart Power* é a combinação de *hard* e *soft power* a fim de otimizar estratégias em função do contexto. Ou seja, atingir um objetivo comum – segurança global, através da combinação e integração dos recursos disponíveis nos três instrumentos de ação externa: Defesa, Diplomacia e Ajuda Internacional (Desenvolvimento) (Cantu, 2012).

Segurança Sustentável, segundo o *Oxford Research Group*, tem por base a premissa de atuar sobre as causas da insegurança e não sobre as suas consequências, numa abordagem multidisciplinar, combinando três elementos: Segurança Nacional, Segurança Humana e Segurança Coletiva, traduzindo-se

²¹ Conceito introduzido por Olof Palm no contexto da Guerra-Fria.

²² Reconhece os fatores Político, Económico e Sociocultural e Ambiental.

na capacidade de proteger o Estado e os seus cidadãos, partilhando interesses com outros Estados e organizações.

É no modelo 3D que revemos e enquadramos o conceito de Segurança Marítima, ou seja, conscientes de que o instrumento militar é parte de uma abordagem multidisciplinar para fazer face às causas e consequências de um problema.

b. Conceito de Segurança Marítima

Segundo *Basil Germont* (2015), o conceito de segurança marítima é relativamente recente, estando a sua génese associada ao incidente com o *Achille Lauro*, em outubro de 1985, e mais recentemente aos atentados terroristas ao *destroyer USS Cole* em 2000, ao navio francês *Limburg* em 2002 e ao *super ferry* filipino em 2004.

Estes atentados, aliados ao acréscimo da pirataria no estreito de Malaca e no Corno de África, despoletaram o interesse académico sobre os aspetos legal, criminal, cultural, económico, militar, ambiental e energético da pirataria em particular e da segurança marítima em geral. A título de exemplo, a *Google Scholars* cita mais de 16000 referências utilizando o termo segurança marítima entre 1989 e 2014, quando apenas 218 publicações o mencionavam entre 1914 e 1988 (Bueger, 2015).

O entendimento sobre segurança marítima, à semelhança do conceito de segurança, acompanhou a evolução da sociedade. Até ao fim da Guerra Fria, a sua expressão referia-se ao comando e controlo do mar, num contexto de disputa entre potências. No final da década de 90, a expressão era utilizada para descrever medidas preventivas de resposta às atividades ilegais no mar e a partir do mar. Contudo, com o terrorismo e a pirataria a dominarem as atenções da Comunidade Internacional, associada ao tráfico humano, de armas e de drogas, à pesca INN e aos atentados ambientais, conduziram a uma abordagem mais ampla deste conceito, centrado no exercício legítimo do uso da força no mar, a fim de manter a segurança e boa governação no domínio marítimo, prevendo medidas preventivas e reativas (Germond, 2015).

Na observação da Política Marítima Integrada e da Iniciativa Crescimento Azul da UE, verificamos uma relação muito forte entre o conceito de segurança marítima e as dimensões económica e ambiental. Na realidade, só através de “um ambiente seguro e estável” é possível o exercício da atividade económica e consequente desenvolvimento (2004). Esta organização define segurança marítima como “a combinação das medidas preventivas destinadas a proteger o

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

transporte marítimo e as instalações portuárias contra as ameaças de ações ilícitas intencionais”. Segundo a sua Estratégia de Segurança Marítima, estas medidas visam garantir que o direito internacional e o direito nacional são aplicados, a liberdade de navegação é assegurada e os cidadãos, as infraestruturas, os transportes, o ambiente e os recursos marinhos são protegidos.

No entanto, importa distinguir dois conceitos que podemos encontrar nos documentos que tratam esta matéria e que, embora diferentes em função da ameaça, se complementam: *Maritime Security* e *Maritime Safety*.

A terminologia inglesa contempla estes dois termos, porém, na língua portuguesa, ambos significam segurança. Neste sentido, segundo Lopes (2007), o setor marítimo-portuário utiliza o vocábulo proteção associado ao conceito de *Security* e segurança associado ao conceito de *Safety*.

O primeiro diz respeito ao conjunto de medidas preventivas e de resposta para proteger o domínio marítimo contra as ameaças e atos ilícitos intencionais (Lutz Feldt, 2013). Trata-se de uma responsabilidade governamental, associada à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (CNUDM) e que trata matérias como:

- Segurança Nacional e Internacional;
- Soberania, independência territorial;
- Segurança das linhas de comunicação;
- Combate à criminalidade no mar;
- Segurança dos recursos;
- Proteção ambiental;
- Proteção das atividades pesqueiras.

O segundo diz respeito à combinação de medidas preventivas e de resposta, destinadas a proteger o domínio marítimo contra, ou limitar o efeito de perigos acidentais ou naturais, prejuízos e danos ao meio ambiente, riscos ou perdas. *Safety* refere-se a perigos para a navegação, para os navios, para a tripulação, passageiros e carga. É uma responsabilidade civil assente em técnicas e procedimentos sendo a Organização Marítima Internacional²³ (IMO) a entidade primariamente responsável por as determinar (Lutz Feldt, 2013).

²³ Organização da ONU responsável pela segurança da navegação. Apoia os Estados africanos na edificação de capacidades, incluindo o treino, a assessoria técnica e de âmbito legislativo, quer no setor público quer no privado, de acordo com as normas e os procedimentos legais internacionais, em linha com os objetivos de desenvolvimento do milénio.

Para o presente trabalho, consideramos o significado de Segurança Marítima associado à *Maritime Security*, entendida como o conjunto de medidas e atividades conduzidas a fim de garantir a liberdade de navegação e as condições necessárias ao estabelecimento de um ambiente seguro e estável no domínio marítimo, contra ameaças intencionais.

da mesma maneira, e que não se trata de uma nova tipologia de ameaça, Mas hoje estes Estados deparam-se com uma nova tipologia de ameaça, de natureza global, que pode pôr diretamente em causa a sua segurança. Falamos do terrorismo, da proliferação de armas de destruição massiva (ADM), da criminalidade transnacional organizada, da cibercriminalidade e da pirataria, aos quais se aliam riscos, como os decorrentes das alterações climáticas, dos atentados ao ecossistema, bem como de pandemias e riscos sanitários (MDN, 2013).

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

Tabela 1 – Índice de fragilidade dos Estados Falhados, 2014

| Fragile States Index 2014 | | Total | Demographic Pressures | Refugees and IDPs | Group Grievance | Human Flight | Uneven Development | Economic Decline | Legitimacy of the State | Public Services | Human Rights | Security Apparatus | Factorized elites | External Intervention |
|---------------------------|-------------------|-------|-----------------------|-------------------|-----------------|--------------|--------------------|------------------|-------------------------|-----------------|--------------|--------------------|-------------------|-----------------------|
| 12 | Guinea | 102.7 | 8.0 | 8.3 | 8.4 | 7.5 | 7.9 | 8.9 | 9.5 | 9.2 | 8.5 | 9.2 | 9.6 | 7.3 |
| 14 | Cote d'Ivoire | 101.7 | 7.8 | 5.1 | 5.0 | 7.0 | 7.6 | 7.4 | 8.8 | 8.7 | 8.7 | 8.8 | 9.4 | 9.4 |
| 16 | Guinea-Bissau | 100.6 | 8.5 | 8.1 | 6.0 | 8.3 | 8.1 | 8.4 | 9.3 | 9.1 | 7.5 | 8.6 | 9.6 | 9.1 |
| 17 | Nigeria | 99.7 | 8.3 | 6.9 | 8.8 | 7.0 | 8.9 | 7.3 | 8.8 | 9.0 | 8.7 | 9.5 | 9.5 | 6.0 |
| 31 | Timor-Leste | 91.0 | 8.8 | 7.1 | 6.8 | 6.7 | 6.4 | 8.2 | 7.7 | 8.5 | 5.7 | 8.0 | 8.3 | 8.8 |
| 32 | Comoros Republic | 89.6 | 8.1 | 8.1 | 6.3 | 6.5 | 8.1 | 6.7 | 8.4 | 8.8 | 7.6 | 6.4 | 6.7 | 7.9 |
| 41 | Togo | 87.8 | 7.9 | 7.4 | 4.8 | 7.1 | 7.8 | 7.1 | 8.4 | 8.3 | 7.5 | 7.1 | 7.6 | 6.8 |
| 43 | Yemen | 87.4 | 8.0 | 7.5 | 7.1 | 8.0 | 9.5 | 5.4 | 8.0 | 9.1 | 7.0 | 5.8 | 7.3 | 5.1 |
| 47 | Equatorial Guinea | 85.2 | 8.0 | 3.6 | 6.6 | 6.3 | 8.3 | 4.2 | 9.7 | 7.4 | 5.5 | 7.2 | 8.3 | 5.3 |
| 48 | Sudan | 75.8 | 6.5 | 4.6 | 4.8 | 3.2 | 6.8 | 6.8 | 8.1 | 6.6 | 6.3 | 4.1 | 5.8 | 6.3 |
| 49 | Sierra Leone | 74.1 | 6.8 | 4.4 | 4.3 | 3.6 | 7.3 | 6.2 | 6.0 | 6.6 | 4.8 | 3.7 | 5.3 | 7.2 |
| 51 | Cape Verde | 68.6 | 7.4 | 6.2 | 3.8 | 4.6 | 7.1 | 5.8 | 5.0 | 6.1 | 4.3 | 4.9 | 3.6 | 3.2 |
| 113 | South Africa | 61.4 | 6.7 | 3.6 | 3.6 | 3.8 | 8.0 | 3.6 | 3.4 | 3.6 | 3.6 | 3.6 | 4.5 | 3.0 |
| 125 | Brazil | 35.4 | 3.3 | 2.4 | 4.5 | 1.2 | 4.5 | 3.1 | 2.4 | 2.5 | 3.5 | 2.7 | 4.0 | 1.3 |
| 159 | United States | 34.8 | 3.0 | 2.5 | 6.4 | 2.2 | 4.0 | 4.5 | 2.1 | 1.8 | 2.2 | 2.6 | 1.8 | 1.6 |
| 160 | France | 34.3 | 2.8 | 2.1 | 5.3 | 2.1 | 3.4 | 4.0 | 1.7 | 2.4 | 2.1 | 2.8 | 3.5 | 1.5 |
| 161 | United Kingdom | 33.1 | 3.1 | 1.9 | 2.3 | 2.5 | 3.2 | 5.2 | 2.3 | 3.3 | 2.6 | 1.9 | 1.8 | 3.0 |
| 162 | Portugal | 18.7 | 1.8 | 1.5 | 1.3 | 2.2 | 1.3 | 3.5 | 0.8 | 1.4 | 1.2 | 1.3 | 1.1 | 1.3 |
| 178 | Ireland | 18.2 | 1.8 | 1.5 | 1.3 | 2.2 | 1.3 | 3.5 | 0.8 | 1.4 | 1.2 | 1.3 | 1.1 | 1.3 |

Fonte: (FFP, 2014).

Na realidade a interconexão entre as redes de crime organizado e terrorista dotam esta questão de extrema importância. Para a Europa esta questão é determinante por três motivos. O primeiro prende-se com o tráfico de cocaína. Estima-se que 27% da cocaína produzida na América do Sul e consumida anualmente na Europa transite pela África Ocidental (Barros, 2014). O segundo, diretamente relacionado com o primeiro, prende-se com o facto deste tráfico se constituir como uma das principais fontes de financiamento da Al-Qaeda no Magreb, colocando-se hoje a possível comparação desta organização com as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC) (Telegraph, 2010). O terceiro motivo prende-se com a instabilidade e o impacto devastador que estes movimentos criam em África (UNODC, 2009), e os reflexos que tem no desenvolvimento regional.

Outro fenómeno incontornável quando caracterizamos o Atlântico Sul é a Pirataria. À medida que esta tem diminuído no Golfo de Aden²⁶, diretamente relacionada com a intervenção da OTAN, o mesmo não tem acontecido no Atlântico Sul, em particular no Golfo da Guiné²⁷.

²⁶ Ver figura 3.

²⁷ Corresponde ao espaço marítimo para dentro de uma linha unindo o Cabo Palmas na Libéria e a fronteira sul de Angola. Interpretação adotada pela *Gulf of Guinea Commission* (Rodrigues, 2014).

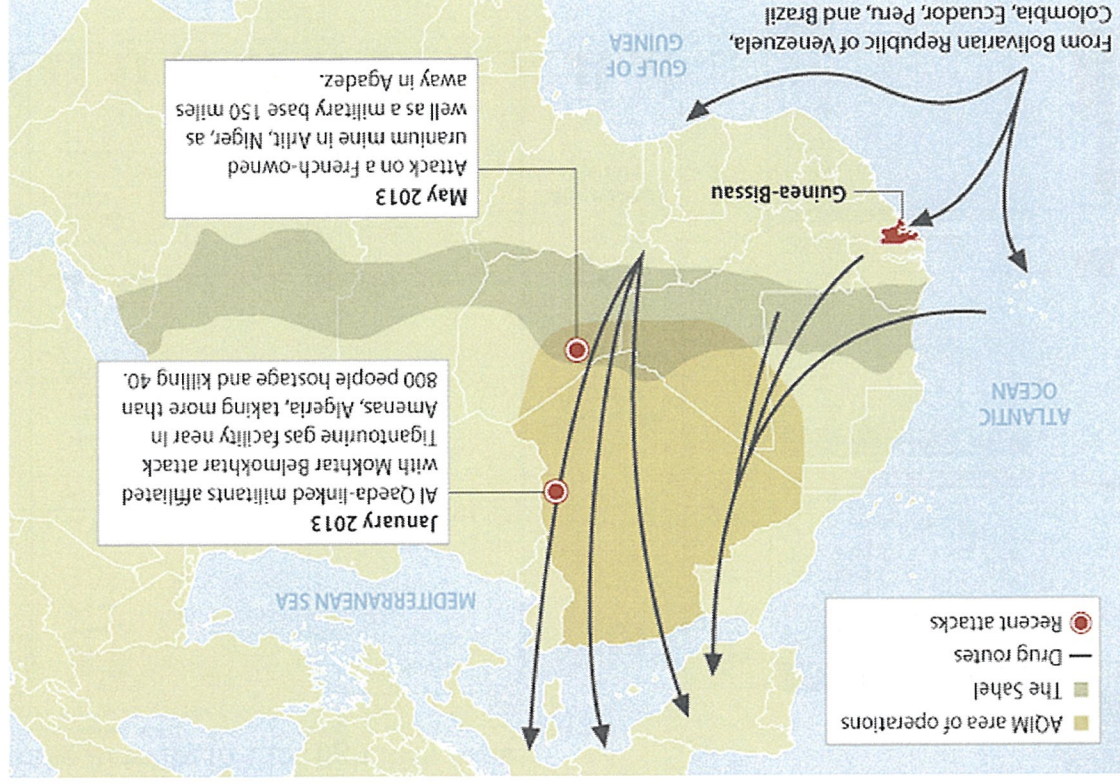


Figura 2 – Relatório redes de tráfico de cocaína e grupos extremistas em África

Fonte: www.americanprogress.org.

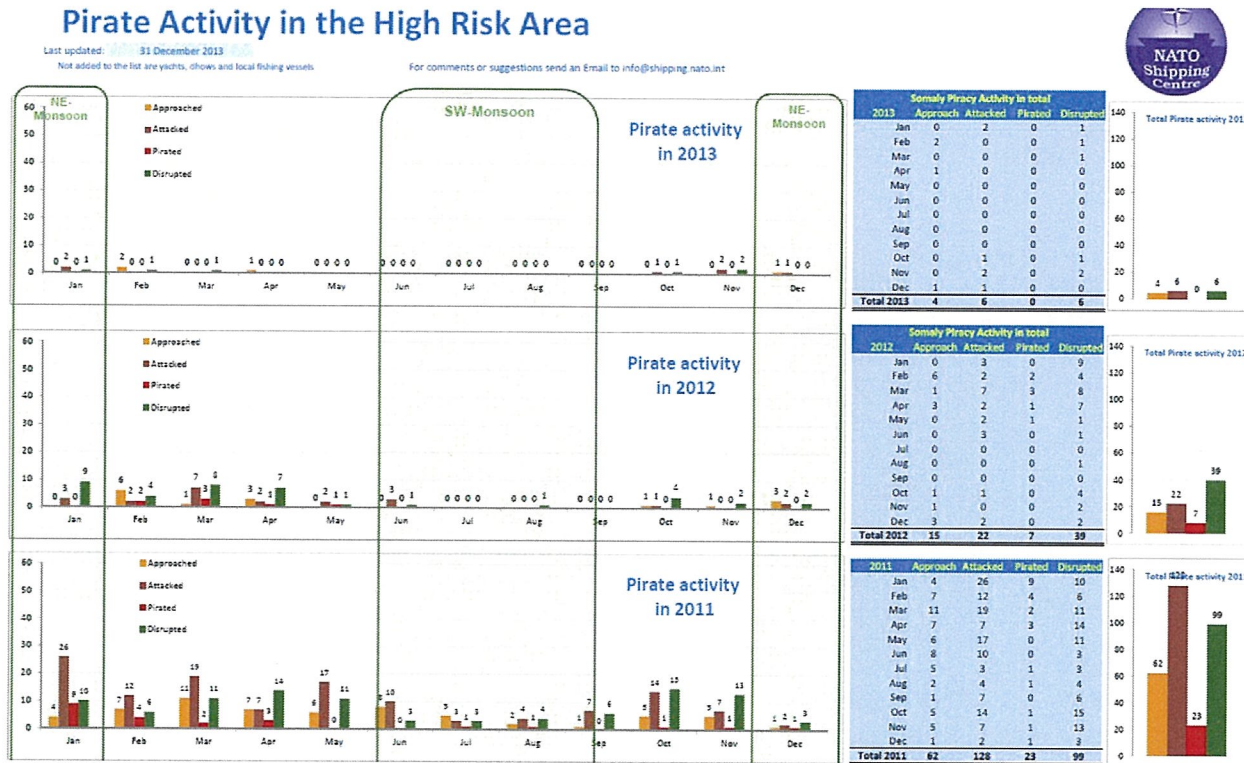


Figura 3 – Atividades de Pirataria no Golfo de Aden
 Fonte: <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>.

Apesar da maioria dos ataques serem efetuados no Golfo da Guiné, de acordo com o *UN Office on Drugs and Crime* (UNODC), há registro de ataques no Benim, Costa do Marfim, Gana, Guiné e Togo, mas também na costa sul-americana.



Figura 4 – Live Piracy Map 2014

Fonte: <https://icc-ccs.org/piracy-map>.

Segundo Reis Rodrigues, nos últimos 10 anos verificaram-se 551 incidentes no Golfo da Guiné, 20% dos quais em águas internacionais, 31% em águas territoriais e 49 % em águas interiores.

Apesar de algumas ações regionais, a frequência dos ataques tem vindo a aumentar. De acordo com a *International Maritime Bureau*, uma divisão especializada da *International Chamber of Commerce*, os ataques aumentaram de 37 em 2010, para 58 em 2012. Em agosto de 2013 registaram-se 28 só na Nigéria (ICC, 2014).

Durante este período, a pirataria deixou de ser caracterizada por assaltos armados na região costeira, com a finalidade de roubar bens dos tripulantes, para ataques em alto mar, como extensão marítima do desvio de petróleo dos oleodutos²⁸, associada ao crime organizado e ao “fluorescente mercado negro petrolífero” que ameaça contaminar áreas adjacentes (Rodrigues, 2014).

²⁸ Bunkering.



Figura 5 – Fotografia aérea de uma refinaria ilegal

Fonte: <http://www.chathamhouse.org/>.

No caso particular da pirataria, esta tem um impacto económico²⁹ significativo. Embora de forma enganosa nos possa parecer rigorosamente localizada, pode constituir um fenómeno endémico e contaminar espaços adjacentes, conduzindo estados falhados a mares falhados (Matias, 2014). Se associado a um sistema mais amplo de criminalidade transnacional ou mesmo ao terrorismo, como fonte de financiamento, então estamos perante uma ameaça concreta à segurança regional e internacional.

b. (Des)Equilíbrios de Poder

A ameaça não resulta só da criminalidade organizada ou do terrorismo. Para além destas ameaças sem rosto, persistem as “velhas” ameaças – o Estado.

A ascensão e queda das grandes potências resultou sempre da competição entre elas. Segundo Sacchetti (Estratégia Vol V), este fenómeno esteve sempre associado à violência, à transição do poder e à transição da ordem mundial. Queremos com isto dizer que estamos em tempos de mudança. Na figura 6, procuramos representar de forma gráfica a relação entre a ocorrência de guerras e a transição de poder no quadro mundial.

²⁹ No caso particular da Nigéria, país mais afetado, a perda de receitas na produção de petróleo ronda os 10% (cerca de mil milhões de dólares/mês) (Rodrigues, 2014).

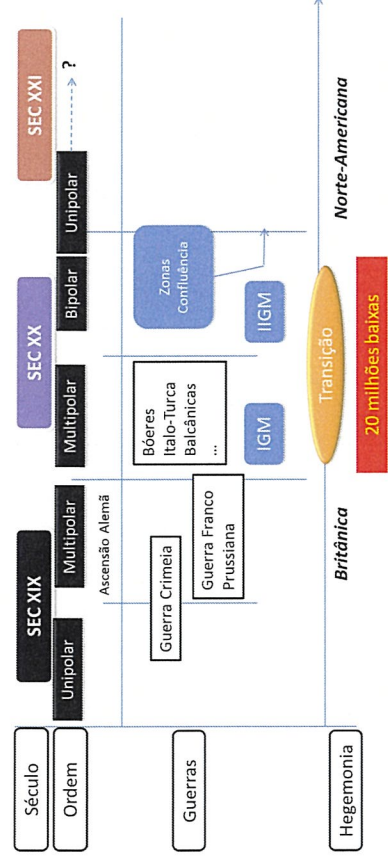


Figura 6 – Ocorrência de Guerras relacionadas com transição de ordem mundial

Fonte: (Garcia, 2010, adaptado autor).

À perda de poder dos antigos polos está associada a emergência de outros, onde se insere o Brasil e Angola. Este facto antecipa mudanças, podendo gerar a curto prazo, ruturas nos equilíbrios estratégicos e tensões geopolíticas, desestabilizadoras da segurança.

É neste quadro de balança de poder que vemos a aproximação de grande potências ao Atlântico Sul. A importância estratégica do mesmo, razão pela qual as grandes potências olham para esta região, prende-se com:

- A localização de algumas potências emergentes, como é o caso do Brasil, Angola e África do Sul, abrindo novos mercados. Importância ampliada face à crise económico-financeira que persiste na zona euro;
- A localização da Nigéria, como 7º exportador mundial de petróleo;
- A localização de países exportadores de petróleo para os EUA, em particular a Nigéria³⁰, Angola³¹, Gabão³² e Camarões;
- Constituir-se como corredor alternativo às rotas do Golfo Pérsico, Mediterrâneo, Estreito de Bósforo e Mar das Caraíbas;
- Pelo tráfego marítimo que cruza as suas águas, nomeadamente petróleo vindo do Médio Oriente, com destino à América do Norte, Europa e América do Sul, mas também de matérias-primas, como carvão, ferro entre outros, com impacto significativo;

³⁰ Exporta 87% da sua produção da qual 44% é destinada aos EUA.

³¹ Exporta 95% da sua produção da qual 44% é destinada aos EUA.

³² Exporta 94% da sua produção da qual 50% é destinada aos EUA.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

- A instabilidade persistente no médio oriente, que aconselha alternativas;
- As riquezas naturais que detém, nomeadamente:
 - A produção de crude na ordem dos 8,5% no quadro mundial;
 - O pescado;
 - Produção de energia pelas marés “ou mesmo pela temperatura das águas” (Rodrigues, 2013).

A montante, a generalidade dos países africanos tem estado empenhada na resolução dos seus problemas internos, dominando as suas agendas políticas desde a sua independência e que tem conduzido a uma permanente instabilidade regional, de que é paradigma as diversas missões internacionais ocorridas no continente africano.

Em parte esta situação justifica o seu atraso e conduziu a uma falta de visão marítima, à inadequação da legislação aplicável, insuficiente capacidade

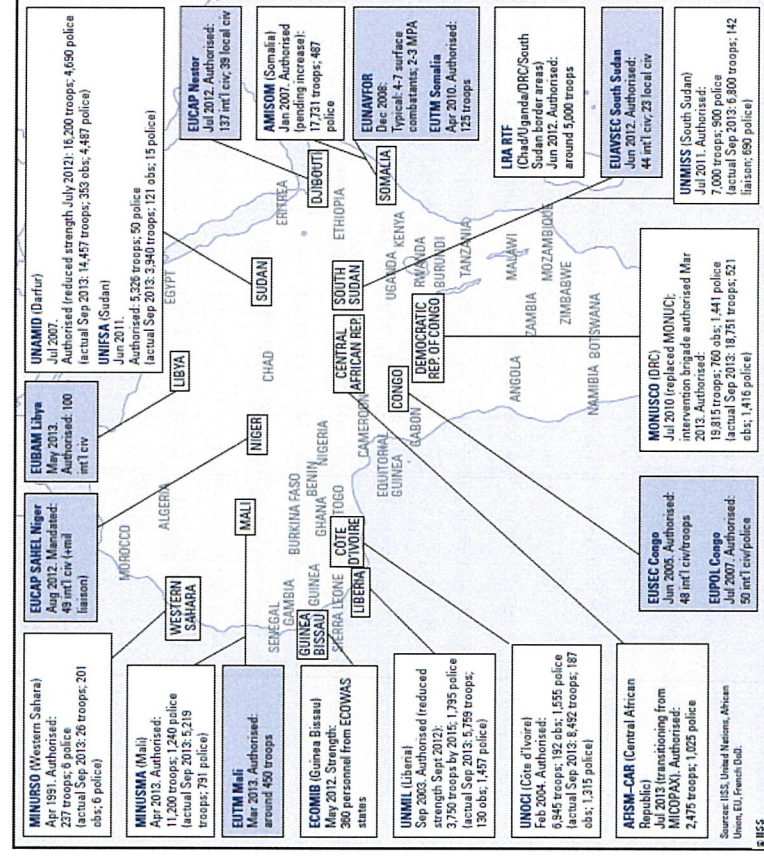


Figura 7 – Missões internacionais conduzidas em África

Fonte: Military Balance 2014.

de proteção marítima, ineficiência e insegurança nos portos e julga-se que, em menor grau, falta de vontade política, fatores que tornam esta região fértil a influências externas.

Apesar de ser possível identificar algumas, pequenas, diferenças, quanto à importância que o Atlântico Sul desperta nos países ribeirinhos, a consciência de que este oceano é fonte de riqueza, quer pela exploração de recursos energéticos, quer pelos recursos vivos, quer pelo trânsito marítimo, é transversal e está a mudar.

Complementarmente, é no Brasil que se localizam das maiores reservas estratégicas de água doce do mundo, nomeadamente “na Antártida e no aquífero transfronteiriço do Guarani” e em África recursos minerais de “global apetência”. Por sua vez, é no norte deste oceano que se encontram duas regiões fortemente industrializadas que necessitam destes recursos para a sua atividade económica estimulando as interdependências transnacionais. Esta interdependência é beneficiada pelo valor estratégico das linhas de comunicação marítimas que o cruzam, pelo facto de serem mais próximas e em mar aberto, evitando estreitos e canais, e pelas plataformas logísticas baseadas em ambas as costas (Vieira Matias, 2014).

É esta relevância estratégica que justifica o início dos exercícios da OTAN em Cabo Verde em junho de 2006, a ativação da USAFRICOM em outubro de 2008, a reativação da *Forth Fleet*, a intensificação de contactos bilaterais entre a Venezuela e a China, os exercícios militares desta última com a Rússia, e a proximidade da segunda com Angola³³ (Guedes, 2012).



Figura 8 – Área de atuação da Frota dos Estados Unidos

Fonte: (MAPPORN, 2016).

³³ Memorando de Entendimento de Consultas Políticas e Diplomáticas Regulares assinado em 8 de abril de 2014.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

Para os EUA a importância do Atlântico Sul é relevante, conforme referido, 38% do seu comércio global passa pelo hemisfério sul e cerca de 1/3 da importação do petróleo vem daquela região. Esta importância, no contexto da segurança marítima, é expressa na *Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, de janeiro de 2013. Este documento estratégico refere a pretensão dos EUA em estabelecer e manter relações de segurança com países parceiros, nomeadamente em África e América Latina.

Também a China tem vindo a reforçar a sua presença nos dois lados do Atlântico Sul. Para além do já referido peso das importações, nomeadamente energéticas. Também no domínio alimentar o investimento chinês tem sido crescente, através da aquisição de terra arável e na pesca do krill no Atlântico Sul juntamente com a Coreia do Sul e Noruega. A presença do investimento chinês tem também expressão significativa no setor das infraestruturas em África, em particular caminho-de-ferro e portos, numa lógica de garantir o escoamento das matérias-primas para a China e operação dos portos, e telecomunicações (Neves, 2013).

Do ponto de vista securitário, segundo Santos Neves “a China encara a sua presença militar naval no Atlântico Sul como fator natural da salvaguarda dos seus interesses estratégicos e uma afirmação da sua condição de potência global” (Neves, 2013). De acordo com este autor, Pequim pode fazê-lo de duas formas: a primeira, a tese da *string of pearls*, visa o estabelecimento de bases militares na região, à semelhança do Indico, dominada pelo objetivo de projeção de força; a segunda considera apenas o estabelecimento de locais para reabastecimento para navios que pretendam sobretudo combater a pirataria e garantir a segurança dos corredores marítimos³⁴.

Inequívoco é o apoio ao reforço da capacidade naval dos Estados do Atlântico Sul, nomeadamente da Namíbia e da Nigéria. Relativamente à Namíbia, Pequim tem vindo a renovar a sua capacidade naval de que é paradigma o *NS Elephant* fornecido em junho de 2012, a par do treino da respetiva tripulação, tendo em vista capacitar este Estado africano para o controlo da sua Zona Económica Exclusiva (ZEE), questão em que a China tem interesse direto. Relativamente à Nigéria, o apoio militar visa o desenvolvimento da indústria de armamento, da venda de armas (por exemplo, aviões F-7), mas acima de tudo o reforço da capacidade naval nigeriana para intervir no Golfo da Guiné e controlar a crescente ameaça da pirataria marítima.

³⁴ 90% do comércio externo chinês utiliza o transporte marítimo.

Na realidade, este cenário é gerador de tensão entre a China e os EUA e entre estes e o Brasil. Este último, tem vindo a desenvolver um processo de afirmação mundial, através da criação de uma entidade que sirva os seus propósitos na garantia da segurança no Atlântico Sul, através do aumento das atividades de cooperação internacional e do desenvolvimento da sua capacidade militar, opondo-se à expansão estratégica dos EUA e a qualquer projeto de presença militar chinesa.

Não podemos também deixar de referir o Reino Unido, que mantém a posse territorial das ilhas Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Falkland, South Georgia e Sandwich, que lhe confere um posicionamento estratégico bastante relevante, nomeadamente no acesso ao continente Antártico e controlo das passagens do Pacífico. Para além de lhe permitir uma presença militar na região, permite o acesso a estas águas pela OTAN.



Figura 9 – Ilhas Britânicas

Fonte: Rucks, Jessika Tessaro.

c. Riscos de natureza ambiental

Para além das “novas” e “velhas” ameaças com que o Atlântico Sul se depara, o aumento do número de catástrofes naturais na década passada, aumentou a consciência dos Estados para a possibilidade de ser confrontados com a destruição súbita e massiva da sua riqueza. No quadro das catástrofes

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

naturais e para o Atlântico Sul, julga-se importante referir como risco sísmico a grande dorsal meso atlântica³⁵, da qual derivaram nos últimos dois anos, dois sismos de magnitude 6,8 e 5,3, em novembro de 2013 e 2014 respetivamente.

Tratando-se de uma região onde grande parte da riqueza se encontra submersa, é indissociável o risco que a exploração destes recursos encerra, associada à dependência dos Estados dos mesmos.

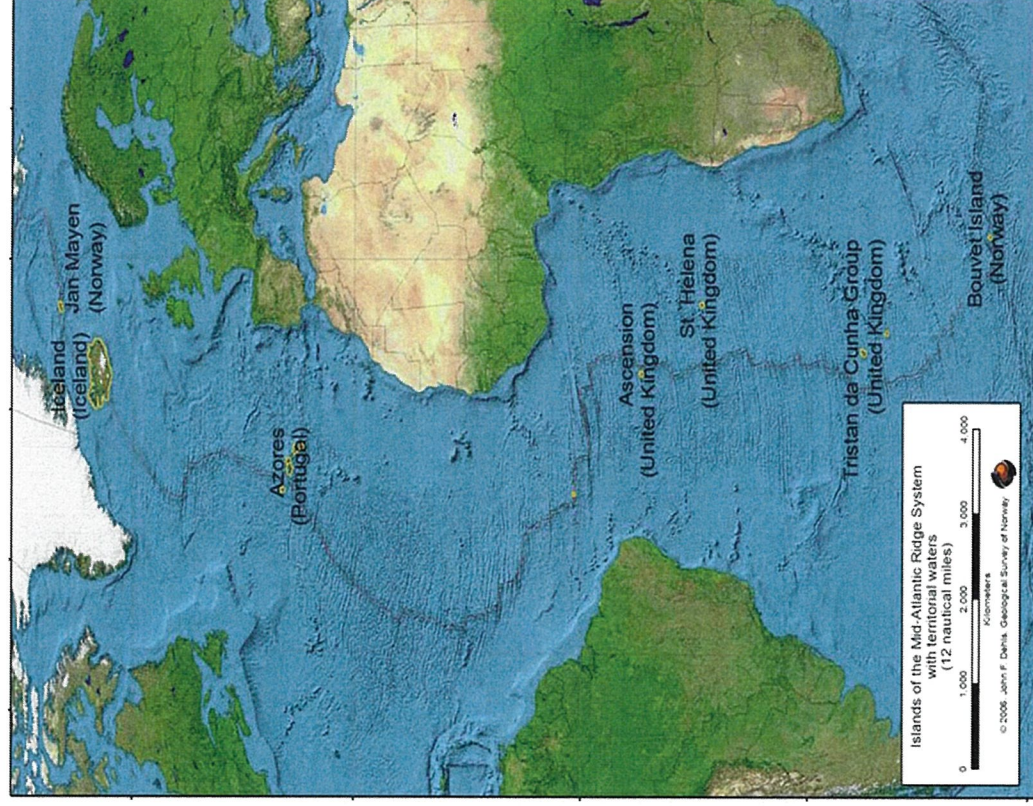


Figura 10 – Dorsal meso atlântica

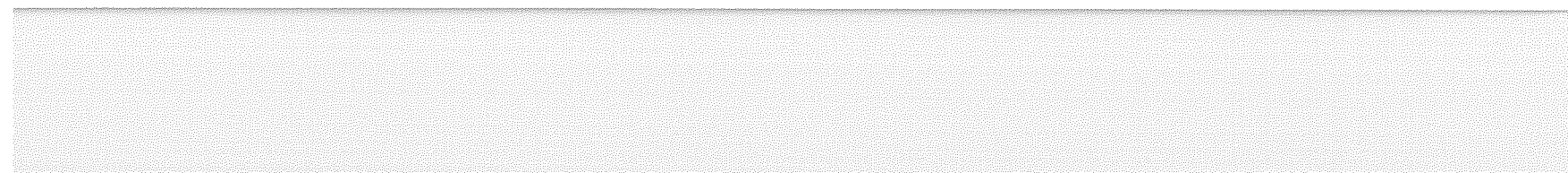
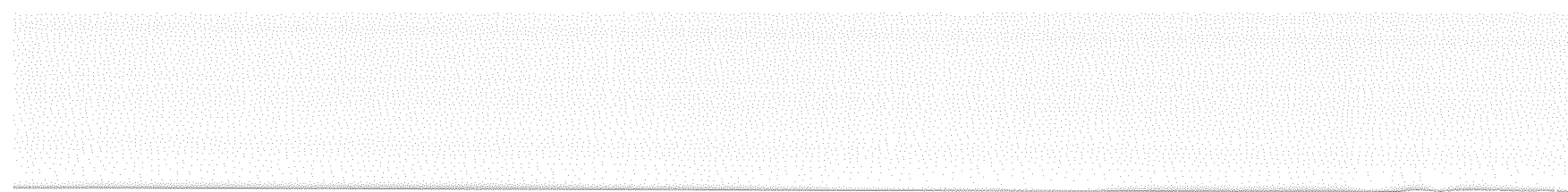
Fonte: <http://whc.unesco.org>.

³⁵ Cordilheira submarina que se estende sob o Oceano Atlântico desde o Oceano Ártico, desde a latitude 87°N até à ilha subantártica de Bouvet, à latitude 54°S.

Para além do risco sísmico, existem outros que afetam os recursos vivos dos mares. As alterações climáticas com impacto nas correntes marítimas³⁶, a extração abusiva de recursos e o despejo de substâncias perigosas, destroem os recursos vivos, nomeadamente piscícolas, que se constituem como uma das principais fontes de recurso às populações ribeirinhas (Vieira Matias, 2014).

Estes riscos provocam por um lado a destruição de fontes de riqueza alternativas à extração de hidrocarbonetos, aumentando a dependência dos Estados da mesma, impedindo o desenvolvimento de outros mercados como o pesqueiro, turístico, entre outros. Por outro lado, as populações são severamente afetadas, quer as ribeirinhas que vivem do que o mar lhes dá, quer pela falta de oportunidades que cria, limitando as suas escolhas ao negócio do ouro negro. Sem alternativas e tratando-se da sua subsistência, a conjugação destes fatores cria condições férteis para o recrutamento de grupos pertencentes ao crime organizado e ao extremismo religioso presente em África.

³⁶ As trocas de massas de água entre o Atlântico Sul e Norte permitem aquecer as águas da Flórida e da Europa, afetando o movimento dos recursos vivos no oceano (GEOMAR, 2014).



ANÁLISE AO SETOR DE SEGURANÇA MARÍTIMA DOS PAÍSES LUSÓFONOS

3 DO ATLÂNTICO SUL

Contra qualquer ameaça ou risco, é indispensável que todo e qualquer Estado exerça autoridade nos espaços marítimos de soberania ou jurisdição e colabore no esforço da Comunidade Internacional para que o Direito seja igualmente respeitado no Alto Mar (Vieira Matias, 2014).

Para tal exercício, os Estados necessitam de marinhas organizadas e credíveis, visando proteger os seus recursos e conferir-lhes uma autonomia estratégica regional (Pereira [et al], 2013).

Pretende-se neste capítulo analisar a capacidade dos países lusófonos do Atlântico Sul garantirem segurança nos espaços marítimos à sua responsabilidade, através da aplicação da matriz MSSR, focada na função Defesa Marítima, em função do conceito de segurança marítima adotado, no sentido de identificar possíveis vulnerabilidades.

a. Angola

Angola é um Estado da costa ocidental de África, com 1600 km de costa, 1.246.700 km² de superfície e uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) com 200 M (MILTECH, 2014).

Com uma economia fortemente dependente da exploração petrolífera no seu *offshore*, a dimensão marítima da segurança assume particular interesse em Angola. Entre 1993 e o terceiro trimestre de 2011, ocorreram 21 ataques de

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

piratas nos mares de Angola, número que poderá ser superior, atendendo à possibilidade de terem ocorrido outros que não tenham sido comunicados às autoridades (Guedes, 2012).

Esta situação tem vindo a agravar-se, constituindo-se o desvio do petroleiro *MT Kerala* em janeiro de 2014, como exemplo deste fenómeno endémico e da evolução da ameaça, atuando cada vez mais longe da costa.

Como exemplo da relevância desta situação destaca-se o despacho presidencial de maio de 2015, onde é constituída uma comissão nacional envolvendo vários ministérios e organismos públicos, no sentido de realizar uma conferência internacional, com vista ao reforço das iniciativas nacionais e regionais em resposta às ameaças na costa atlântica, em especial no Golfo da Guiné (Lusa, 2015).

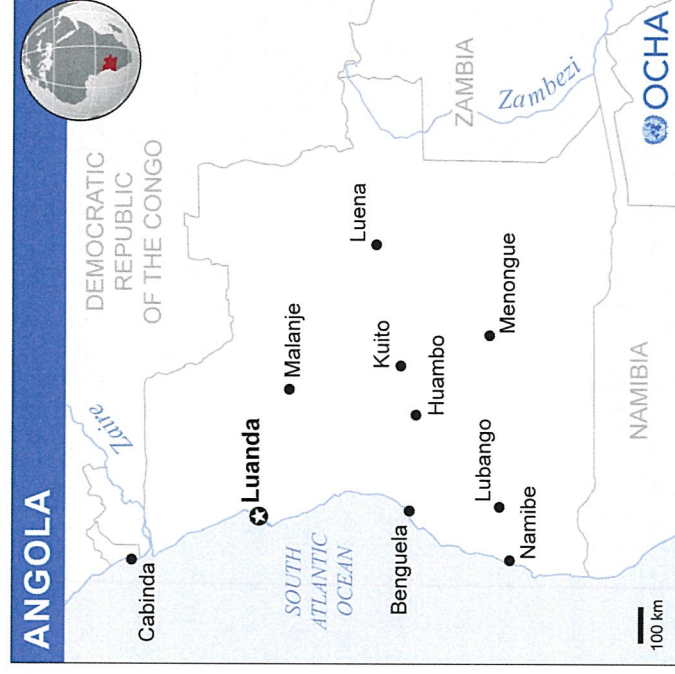


Figura 11 – Angola

Fonte: <http://www.nationsonline.org/>.

(1) Políticas de Defesa

Considerando as atuais preocupações securitárias, o governo angolano tem vindo a apostar na formulação de estratégias internas, no investimento em defesa e na cooperação bilateral e multilateral.

Em termos de estratégia nacional, julgamos relevante mencionar dois documentos. O primeiro, a Estratégia e Plano de Ação Nacional para a Biodiversidade 2007-2012, que tem por objetivo promover o desenvolvimento sustentável, assegurando a biodiversidade e onde o papel da Autoridade Marítima³⁷ e da Marinha de Guerra angolana, no âmbito da coordenação com outros organismos e instituições, é determinante. O segundo documento diz respeito à implementação do Sistema Nacional de Vigilância Marítima que visa o controlo do tráfego na zona costeira e portuária, bem como a fiscalização das águas jurisdicionais angolanas, sob coordenação da Marinha de Guerra angolana. Este sistema, materializa a necessidade de o governo angolano colmatar uma vulnerabilidade identificada no âmbito do Conhecimento Situacional Marítimo (*Maritime Domain Awareness*), no quadro do exercício OBANGAME EXPRESS recentemente realizado (CIMSEC, s.d.).

Em termos de cooperação bilateral, em particular com Portugal, a aposta tem sido feita no âmbito da formação e da assessoria, no domínio da segurança marítima.

Atualmente, Portugal apoia a Marinha de Guerra angolana de acordo com o estabelecido no Programa Quadro 2015-2017. Tendo em vista o desenvolvimento da capacidade de Comando e Controlo através da assessoria prestada na área do Comando e Estado-Maior, bem como da capacidade de treino e avaliação, iniciou esta identificada pela assessoria portuguesa. Este apoio prevê ainda o ensino e treino à Brigada de Fuzileiros, à Escola de Fuzileiros e Escola de Especialistas Navais, a par do apoio à consolidação do Sistema de Formação. Contudo, há inúmeras propostas neste âmbito no quadro bilateral, nomeadamente da Espanha e do Brasil.

No quadro multilateral, Angola tem assento em várias organizações regionais que apresentam estratégias na vertente marítima, tema este que abordaremos no capítulo seguinte. Neste âmbito relevamos o interesse angolano no projeto *Seaport Cooperation (SEACOP)*, destinado a combater o crime organizado transnacional e o tráfico ilícito por via marítima, manifestado na primeira reunião ministerial do “Caminho Conjunto Angola-UE”, em outubro de 2014 em Bruxelas.

³⁷ Cabe à Autoridade Marítima a responsabilidade de garantir segurança dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional (Bernardino, 2013). Esta autoridade recai sobre as capitânias que são tuteladas pelo Instituto Marítimo Portuário de Angola (IMPA), que por sua vez está na alçada do Ministério dos Transportes. Contudo, a fiscalização da pesca é tutelada pelo Ministério das Pescas.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

(2) Capacidade Militar

Apesar da responsabilidade de garantir a segurança no espaço marítimo em Angola ser interministerial, a Autoridade Marítima recai sobre as capitânias que são tuteladas pelo Instituto Marítimo Portuário de Angola (IMPA), afeto ao Ministério dos Transportes. Não obstante, a fiscalização da pesca está sob alçada do Ministério das Pescas e a defesa deste espaço cabe às FFAA.

As FFAA angolanas encontram-se articuladas em três ramos: Marinha de Guerra, Exército e Força Aérea.

Quanto à Marinha de Guerra, esta conta com um efetivo de 1000 militares e 22 unidades navais.

Tabela 2 – Meios navais angolanos

| Quantidade | Tipo | Classe | Observações |
|------------|------|-----------------------------|--|
| 2 | PCO | NgolaKiluange | Dispõe de convés de voo. Pertencente ao Ministério das Pescas |
| 5 | PCC | Rei Bula Matadi | Pertencente ao Ministério das Pescas |
| 5 | PBF | PVC-170 | |
| 4 | PB | Mandume | |
| 5 | PB | Comandante Imperial Santana | Pertencente ao Ministério das Pescas |
| 1 | | Damen 2810 | Pertencente ao Ministério das Pescas |

Fonte: (MILTECH, 2014).

Segundo Luís Bernardino (2013), a Marinha de Guerra angolana ainda não se encontra devidamente capacitada para manter uma presença ininterrupta no mar, dentro das águas nacionais e da ZEE.

Na realidade, para além dos meios serem manifestamente insuficientes, apresentam na sua maioria deficiências ao nível operacional, que os impede, por exemplo, de navegar durante a noite.

Relativamente à formação, esta ainda se mantém uma necessidade aos vários níveis hierárquicos e de especialização, sendo importante agora apostar na formação de formadores.

Após aplicação da matriz MSSR, constante no apêndice B, identificamos como principais vulnerabilidades:

Tabela 3 – Vulnerabilidades – Angola

| Subfunção | Vulnerabilidades/Áreas de intervenção |
|--------------------------|---|
| Administração Naval | Execução de programas de treino Gestão e Partilha da informação Gestão de projetos |
| Forças Navais | Formação e Treino (Navegação) Meios e manutenção naval (Mecânica) Recolha, processamento e partilha de informação Interoperabilidade (Doutrina, Meios) |
| Conhecimento Situacional | Acessibilidade e manutenção de dados Reunião e integração de informação Partilha de informação multisectorial |

Fonte: (autor).

b. Brasil

O Brasil é um Estado sul-americano com 7.491 km de costa, 8.516.000 km² de superfície e uma ZEE com 200 M (MILTECH, 2014).

O reconhecimento do valor estratégico dos recursos existentes na Amazônia Azul³⁸, a capacidade de produção de hidrocarbonetos³⁹, a atividade pesqueira⁴⁰, o facto de 95% do comércio externo brasileiro transitar por rotas marítimas e a presença de novos atores na região, tornam esta área geoestratégica vital para o Brasil, pelo que tem despertado grande preocupação por parte das autoridades brasileiras (Silva, 2014).

³⁸ Espaço geográfico e marítimo compreendendo a projeção da soberania brasileira sobre e sob o mar, solo e subsolo marinho (mais de 50% do território nacional).

³⁹ Gás e petróleo. Na região sudeste, estima-se que o Brasil possuirá um bilhão de barris de petróleo por ano entre 2013 e 2014.

⁴⁰ Em particular na pesca do atum, segundo a Comissão Internacional para a conservação dos tuniões do Atlântico (ICCAT).

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

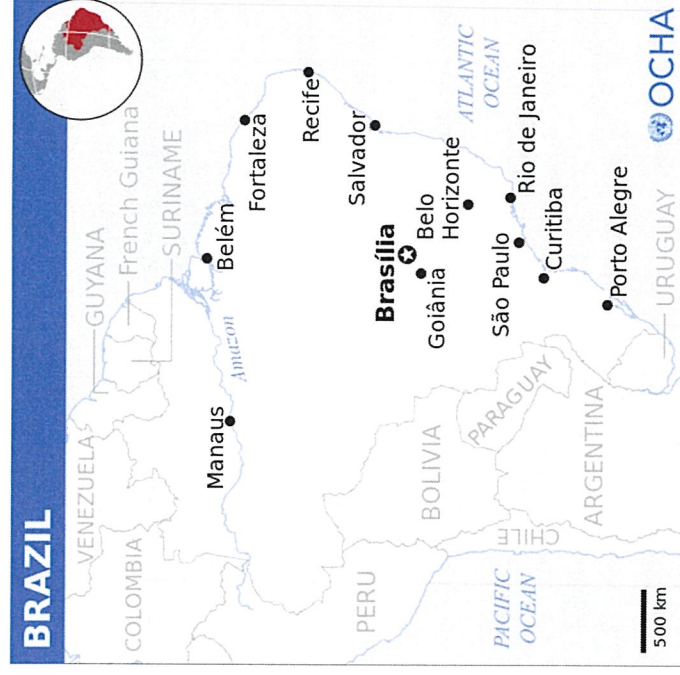


Figura 12 – Brasil

Fonte: <http://www.nationsonline.org/>.

O interesse em colocar o Atlântico Sul no radar estratégico da OTAN, expresso inclusivamente pelo então Ministro da Defesa Nacional, Dr. Augusto Santos Silva em 2010, a resposta nesse mesmo ano, em Lisboa, do Ministro da Defesa brasileiro em Portugal “ que via com reservas iniciativas que procurem associar o Atlântico Norte ao do Sul” (Silva, 2014) e a intervenção do Ministro do Exterior António Patriota no Conselho de Segurança da ONU é bem demonstrativa dessa mesma preocupação.

“we are still concerned that NATO may be seeking to establish partnerships outside of its defensive zone, far beyond the North Atlantic, including in regions of peace, democracy, and social inclusion that do not accept the existence within that space of weapons of mass destruction”.

Para fazer face aos presentes desafios, o Brasil tem promovido a sua inserção mundial, tem renovado o seu interesse pelas negociações entre o

MERCOSUL e a UE (Sousa, 2013), e investido significativamente na cooperação militar bilateral com Estados da costa oeste africana, aprofundando a cooperação no quadro da defesa. Simultaneamente em tentado criar uma entidade comum no Atlântico Sul que vá ao encontro dos seus interesses. Neste caso particular, a tentativa de reativação da ZOPACAS é clara e o *meeting* de Montevideo, onde se reuniram os ministros da defesa em janeiro de 2013, é demonstrativo. Neste encontro foi dado ênfase à instabilidade no Golfo da Guiné e na República Democrática do Congo. Para além da ZOPACAS, o Brasil é parte de outras iniciativas multilaterais incluindo a Cimeira América do Sul - África (49 africanos e 12 sul-americanos), a IBSA (Índia, Brasil e África do Sul), a CPLP e o BRICS.

Associado às relações externas está um processo de desenvolvimento interno, onde tem investido numa campanha de mobilização nacional que apoie a ideia de que a nação brasileira tem interesses vitais na região bem como responsabilidades securitárias. Esta campanha garante o apoio ao desenvolvimento da capacidade militar, bem como à participação com forças em vários exercícios, dos quais se destaca o *Atlasur* com África do Sul, Argentina e Uruguai; o *Unitas* com Argentina, Chile, Colômbia, Peru, EUA, e Reino Unido e aos vários exercícios conjuntos no quadro das atividades marítimas Índia-Brasil-África do Sul (Abdenur e Neto, 2013).

O Brasil tem igualmente apostado na demarcação do seu espaço no Atlântico Sul, através do projeto de extensão da plataforma continental⁴¹, através da inscrição das suas ilhas atlânticas na Lista de Património da Humanidade, bem como no aumento de programas de pesquisa e ocupação dos arquipélagos brasileiros na região (Abdenur & Neto, 2014).

(1) Políticas de Defesa

Atualmente são três os documentos estruturantes da Política de Defesa do Brasil, que espelham a sua postura em relação ao domínio marítimo: o Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN); a Política Nacional de Defesa (PND); e a Estratégia Nacional de Defesa (END).

O LBDN analisa as perspetivas políticas de médio e longo prazo, bem como contribui para a transparência do orçamento de defesa. Neste documento, é incluída uma análise ao contexto estratégico do século XXI que permite identificar os parceiros estratégicos do Brasil e a sua forma de se relacionar com o mundo, colocando o ênfase na cooperação multilateral, nomeadamente

⁴¹ 900.000 km².

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

no quadro da Zona e Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) e do Fórum de Diálogo Índia, Brasil e África do Sul (IBAS).

APND é o documento condutor que estabelece os objetivos e as principais orientações para o emprego das FFAA. A análise ao ambiente estratégico presente neste documento destaca a necessidade de defesa de áreas vitais como a Amazônia e o Atlântico Sul, pela riqueza de recursos e vulnerabilidade no controlo de acessos.

Por sua vez, a END define os meios para atingir os objetivos definidos na PND. No caso particular do Atlântico Sul, este documento dá orientações claras para o desenvolvimento das capacidades militares a fim de monitorizar e controlar o espaço aéreo e as águas jurisdicionais brasileiras (Brasil, 2012). Este documento estabelece como prioridades estratégicas a capacidade de negação do uso do mar, de controlo de áreas marítimas e de projeção de poder. Releva também três setores estratégicos de desenvolvimento das quais se destaca o nuclear atribuído à Marinha.

Cabe ainda destacar a iniciativa brasileira de criar o Conselho de Defesa Sul-Americano⁴², no âmbito da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL), tendo em vista a consolidação da América do Sul como zona de paz, construir uma identidade regional em matéria de defesa e produzir consensos para fortalecer a cooperação regional (Corrêa, 2014).

Uma nota para o grupo Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul (BRICS) que embora não tenha um programa específico para a área da defesa, tem vindo a aprofundar o diálogo nesta matéria.

(2) Capacidade Militar

As FFAA brasileiras encontram-se organizadas em três ramos: Marinha, Exército e Força Aérea, detendo a primeira a responsabilidade de garantir a segurança nos espaços marítimos sob sua jurisdição.

A Marinha brasileira está organizada em nove distritos navais, contando atualmente com um efetivo aproximado de 60 mil militares.

⁴² Segundo Soares e Silva, este Conselho visa afastar a ingerência de organizações e potências externas na resolução dos problemas de segurança na região.

Tabela 4 – Meios navais da Marinha brasileira

| Quantidade | Tipo | Classe | Observações |
|--|------|--|-------------------------|
| 1 | CV | SÃO PAULO | (ex-FOCH Francês) |
| 3 | FFGH | GREENHALGH | |
| 6 | | NITEROI | (4 ASW e 2 variante GP) |
| 5 | FS | INHAUMA/BARROSO | |
| 3 | | AMAZONAS | Classe OPV's |
| 5 | SSG | TUPI | Tipo 209/1400 |
| Forças Anfíbias | | | |
| 1 | | MATTOSO MAIS LST | (ex-US NEWPORT class) |
| 2 | | GARCIA D'AVILA | Classe LST |
| 2 | | CEARÁ | Classe LST |
| 3 | LCU | | |
| 6 | LCM | | |
| Forças Ligeiras | | | |
| 43 | PB | Classes várias | |
| 6 | PB | BRACUIII | Desminagem |
| 4 | PB | | Destinados a Rios |
| 6 | PB | ARATU | Desminagem |
| Dispõe de navios hospital, patrulhas oceânicos, navios de recuperação submarina. | | | |
| Aviação Naval | | | |
| | | 1 Esquadrão de Aeronaves de Ataque (São Paulo) | |
| | | 4 Esquadrões de helicópteros | |

Fonte: (MILTECH, 2014).

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

Tendo em vista a capacitação da sua Marinha, o governo brasileiro conduziu e pretende conduzir um conjunto de medidas e iniciativas, das quais destacamos:

- A aquisição de oito embarcações anfíbias, navio-hospital, cinco navios patrulha, cinco de escolta e um logístico;
- Diversificação de bases navais, nomeadamente a instalação de uma segunda esquadra na região do Pará;
- Implementação do Sistema de Gestão para a “Amazônia Azul” (SisGAAz)⁴³;

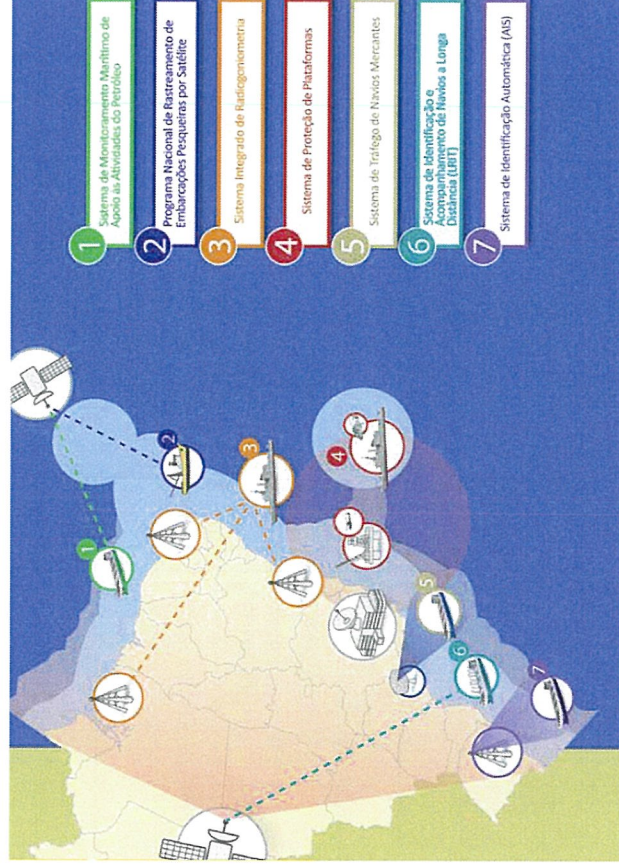


Figura 13 – SisGAAz

Fonte: (Marinha em Revista, 2014)

- Substituição do porta-aviões São Paulo entre 2025 e 2035 por dois porta-aviões de 50.000 t;
- Desenvolvimento de um submarino de propulsão nuclear, em conjunto com a França.

⁴³ Consiste num conjunto de subsistemas integrados, incluindo mecanismos de apoio à decisão, que reúnem, armazenam e processam dados; e partilham informações de interesse com os diversos setores relacionados e seus tomadores de decisão, seja no âmbito civil ou militar.

Para além do investimento em meios, o Brasil tem investido na consolidação dos laços de cooperação no Atlântico Sul.

No quadro bilateral, o Brasil tem procurado reforçar as suas relações de cooperação sul-sul conforme constante na tabela 4:

Tabela 5 – Relações de cooperação brasileira

| Estado | Relações de cooperação ⁴⁶ |
|------------------|---|
| África do Sul | Parceria estratégica assinada em 2010, no quadro da segurança e defesa, que reforça a ideia de cooperação conjunta entre América do Sul e África pelo fortalecimento da ZOPACAS; Cooperação em defesa no quadro do fórum IBAS, de que é exemplo os exercícios IBSAMAP; Desenvolvimento do míssil ar-ar de guiamento por infravermelhos, <i>Agile Darter</i> |
| Nigéria | Acordo de cooperação de defesa assinado em 2010, com ênfase na área de projetos navais conjuntos. |
| Guiné Equatorial | Acordo de cooperação de defesa assinado em 2010, com ênfase no treino e condução de exercícios conjuntos. |
| Cabo Verde | Compromisso assumido em março de 2013 em relação a operações de busca e salvamento e em segurança marítima no quadro do combate ao tráfico de drogas e pessoas. |
| Angola | Parceria estratégica assinada em 2010; Participação no levantamento da plataforma continental; Desenvolvimento da indústria de defesa de Angola. |

Fonte: (Corrêa, 2014)

Para além destes parceiros, o Brasil mantém laços de cooperação, embora a um nível mais reduzido, com o Benim, Mauritânia, Senegal e São Tomé e Príncipe.

Em termos de formação, entre 2001 e 2011 contaram-se 1271 militares estrangeiros em formação no Brasil:

⁴⁶ O Brasil mantém laços de cooperação, embora a um nível mais reduzido, com o Benim, Mauritânia, Senegal e São Tomé e Príncipe.

Tabela 6 – Presença de militares em formação no Brasil

| País | Militares |
|---------------|------------------|
| Namíbia | 1179 |
| Angola | 22 |
| África do Sul | 7 |
| Guiné-Bissau | 5 |
| Nigéria | 1 |
| Paraguai | 35 |
| Argentina | 22 |

Fonte: (Abdenur & Neto, 2014).

Após aplicação da matriz MSSR, constante no apêndice B, identificamos como possíveis áreas de intervenção:

Tabela 7 – Áreas de intervenção – Brasil

| Subfunção | Áreas de intervenção |
|--------------------------|--|
| Administração Naval | Processos de cooperação interinstitucional (intercâmbio de pessoal) |
| Forças Navais | Cooperação Internacional Exercícios Conjuntos Interoperabilidade |
| Conhecimento Situacional | Partilha de Informação |

Fonte: (autor).

c. Cabo Verde

Cabo Verde é um Estado insular formado por dez ilhas na região central do Oceano Atlântico, a cerca de 455 km da costa africana. As suas ilhas cobrem

uma área total de 4.030 km² conferindo-lhe uma plataforma continental com mais de 700 mil km² (MILTECH, 2014).

A sua relevância estratégica deriva da sua posição geográfica, que se encontra no cruzamento de algumas das principais rotas de navegação marítima. De facto, o potencial de triangulações, a nível dos canais de diálogo sobre cooperação regional em matéria de segurança e de defesa é imenso, tornando Cabo Verde num parceiro chave.

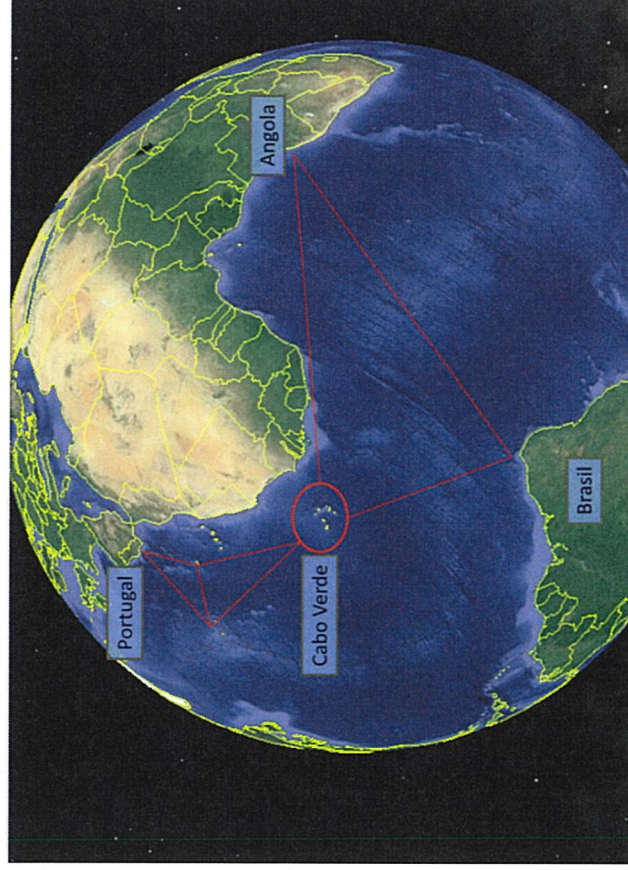


Figura 14 – Posicionamento de Cabo Verde

Fonte: autor.

Contudo, a dispersão do seu território por uma extensa superfície oceânica e a dimensão das águas jurisdicionais “facilitam a prática de ilícitos transnacionais e crimes conexos, designadamente o narcotráfico e o tráfico de armas e de pessoas, pelo que o planeamento da defesa deverá considerar estas vulnerabilidades” (MDNCV, 2009).

As estas preocupações associam-se outras, como a sustentabilidade dos recursos, a preservação da biodiversidade marinha e a prevenção da poluição, pelo que Cabo Verde tem promovido o estreitamento de canais de diálogo no quadro da cooperação regional (MDNCV, 2009).

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul



Figura 15 – Cabo Verde

Fonte: <http://www.nationsonline.org/>.

(1) Políticas de Defesa

São vários os esforços do governo cabo-verdiano que podemos enunciar, no sentido de dotar as suas Forças Armadas de conhecimento, quer do treino, quer do material. No seu relacionamento com vários países, tem assumido uma atitude de colaboração na prevenção de conflitos, numa clara postura cooperativa, nomeadamente no quadro da segurança e defesa (Teixeira, 2013).

Consciente da sua relevância estratégica, Cabo Verde estabeleceu como um dos principais objetivos da sua Política de Segurança e Defesa Nacional (PSDN) a defesa das águas territoriais, dos fundos marinhos contíguos, da ZEE e da zona que resultar do processo de alargamento da plataforma continental em curso (MDNCV, 2009).

Neste contexto, é referido no Conceito Estratégico de Defesa de Cabo Verde, a necessidade do Estado se capacitar para exercer “... o controlo efetivo para prevenir e punir infrações cometidas no seu território terrestre, águas interiores, águas arquipelágicas e mar territorial...” (MDNCV, 2009).

Para tal Cabo Verde, reconhece na sua PSDN as relações com a UE, a CPLP, e os países lusófonos, em particular Portugal e Angola, como de elevada importância estratégica.

Neste domínio, Cabo Verde tem desenvolvido um conjunto de iniciativas de que é paradigma o acordo de cooperação no domínio da defesa entre Cabo Verde e Angola, em 2013, que abrange a área da segurança marítima, e o acordo com Portugal, em 26 de junho de 2015, no quadro do apoio à formação e assessoria.

(2) Capacidade Militar

As FFAA de Cabo Verde são constituídas por uma Guarda Nacional e uma Guarda Costeira. A Guarda Costeira, a qual se constitui como Autoridade Marítima, conta com 100 militares, cabendo-lhe a responsabilidade de assegurar a defesa e proteção dos interesses no mar sob jurisdição nacional, bem como assegurar o apoio aéreo e naval às operações terrestres e anfíbias das FFAA (Teixeira, 2013).

Atualmente Cabo Verde dispõe dos seguintes meios:

Tabela 8 – Meios navais de Cabo Verde

| Quantidade | Tipo | Classe | Observações |
|------------|------|-------------|---|
| 1 | PCC | OPV Guardiã | Damen Stanaxe type |
| 1 | PCC | Vigilante | Ex-KONDOR I Class (alemão) |
| 1 | PB | Espadarte | 11,5 m |
| 1 | PB | Tainha | (origem chinesa) |
| 1 | PBF | Archangel | 11 m (ex-URSS) |
| 1 | | Lancha RIHB | Doada pelo Reino Unido em outubro de 2013 |

Fonte: (MILTECH, 2014).

Para além dos meios mencionados, a Guarda Costeira dispõe ainda de duas aeronaves – 1 Dornier-228 e 1 C-212 Aviocar, que garantem a vigilância do espaço marítimo, encontrando-se igualmente prevista a aquisição de mais duas aeronaves de asa-fixa e 2 helicópteros, de forma a assegurar as atividades de busca e salvamento (MILTECH, 2014).

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

No quadro da cooperação, as FFAA cabo verdianas têm vindo a participar em vários exercícios militares conjuntos e combinados, quer no âmbito da CPLP, nomeadamente na série FELINO, quer ao nível da ECOWAS, visando o treino e a preparação para o emprego em operações de apoio à paz e de assistência humanitária, sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU) ou da União Africana (UA) (Teixeira, 2013).

Após aplicação da matriz MSSR, constante no apêndice 1, identificamos como principais vulnerabilidades:

Tabela 9 – Vulnerabilidades – Cabo Verde

| Subfunção | Vulnerabilidades/Áreas de intervenção |
|--------------------------|---|
| Administração Naval | Planeamento conjunto Execução de programas de treino Gestão da informação Gestão de projetos |
| Forças Navais | Cooperação internacional e regional Formação e Assessoria Meios e manutenção naval Recolha, processamento e partilha de informação Interoperabilidade |
| Conhecimento Situacional | Acessibilidade e manutenção de dados Reunião e análise de informação Deteção de ameaças marítimas Partilha de informação |

Fonte: (autor).

d. Guiné-Bissau

A Guiné-Bissau é um Estado territorialmente descontínuo, com 350 km de costa e uma plataforma continental com 40.123 km² (MILTECH, 2014).



Figura 16 – Guiné-Bissau

Fonte: <http://www.nationsonline.org/>

É perante uma reconhecida incapacidade para efetuar um controlo efetivo do seu espaço marítimo, fazendo dele uso organizações criminosas, que as autoridades guineenses demonstram preocupação com a proteção e preservação dos seus recursos. Esta posição é clara na intervenção da Delegação da Guiné-Bissau no primeiro Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa decorrido em 2008 (Cadernos Navais n.º26, 2008).

“... falta de capacidades, de força, impossibilidade de exercício efetivo de controlo do nosso território marítimo são, entre outros, condicionais que nos levam a estar presentes neste Simpósio” (Cadernos Navais n.º26, 2008).

(1) Políticas de Defesa

Associada à já referida incapacidade de exercer um controlo efetivo do seu espaço marítimo, estão a falta de recursos financeiros e uma instabilidade político-militar persistente. É esta instabilidade persistente

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

que confere condições para a existência de redes criminosas internacionais de tráfico de droga, que operam no país, ou através dele, e fomentam “a corrupção das autoridades apoiadas nas estruturas que dirigem, formando vetores inter-relacionados que se desenvolvem e enraizam num ambiente onde são vulgares os homicídios por vingança e por divergências étnicas e políticas” (Teixeira, 2013).

Segundo Carlos Lopes, Secretário Executivo da Comissão Económica da ONU para África, uma reforma no setor da Defesa é fundamental (2014). Segundo este guineense, este é o principal problema do país numa clara referência aos vários golpes de Estado e assassinatos ocorridos na última década.

Com as eleições de 2014 e o regresso do país às organizações internacionais, torna-se essencial implementar reformas estruturais nos domínios da defesa e segurança, de forma a promover a estabilização da situação política, social e económica da Guiné-Bissau⁴⁵ (CPLP, 2014).

Neste sentido, a Guiné-Bissau retomou o processo de reforma da defesa, tendo já realizado a revisão do quadro jurídico, a redução de pessoal e o levantamento de prioridades.

A 17 de março de 2015 Portugal celebrou um Programa-Quadro provisório com o governo guineense, assinalando a retoma da Cooperação Técnico-Militar com vista à avaliação de necessidades e à elaboração do Programa-Quadro, que irá vigorar de 2015 a 2017.

De acordo com a MD guineense, há interesse em reatar as atividades de CTM, no âmbito do ensino e formação mas também estabelecer acordos ou parcerias entre Portugal-Japão-Guiné-Bissau e Portugal-EUA-Guiné-Bissau. Quanto ao acordo tripartido com os EUA, tem havido algumas diligências do ACSS (*Africa Centre for Strategic Studies*) de incluir um projeto de ensino à distância, em português, sobre a Reforma do Sector de Segurança (RSS) e da sua intenção de “desenvolver/impulsionar” uma parceria trilateral entre os EUA, Portugal e um país africano lusófono (DGPDN, 2015).

(2) Capacidade Militar

A Marinha guineense tem por missão colaborar na defesa do território nacional, proteger as linhas de comunicação marítimas, fiscalizar a ZEE, participar nas operações de busca e salvamento e satisfazer os compromissos internacionais assumidos (Cadernos Navais n.º26, 2008).

⁴⁵ A CPLP comprometeu-se em 2011 na concretização do Roteiro de RSS, sob coordenação da ONU e em estreita parceria com UE e ECOWAS (Galito, 2011).

De acordo com o artigo 20010 da Constituição da República da Guiné-Bissau, a Marinha de Guerra é a instituição do Estado que exerce a Autoridade Marítima, cumprindo-lhe garantir o controlo dos espaços marítimos (Cadernos Navais nº26, 2008). Para tal, conta com um efetivo de 350 militares, sendo 218 da classe de Marinha e 215 do Corpo de Fuzileiros, dispondo dos seguintes meios:

Tabela 10 – Meios navais guineenses

| Quantidade | Tipo | Classe | Observações |
|------------|------|----------|---|
| 1 | PB | CACINE | Lancha |
| 1 | PB | PETERSEN | Patrulha |
| 1 | | LCM | |
| 1 | | Lanchas | 6 metros (cedidas pela Coreia do Sul em janeiro de 2015) (GoV GB, 2015) |

Fonte: (MILTECH, 2014).

Para além da notória falta de meios disponíveis, o governo guineense apresenta outros problemas, como fracas infraestruturas de manutenção e fraco conhecimento técnico.

Para fazer face às necessidades que apresenta e aos desafios que enfrenta, nomeadamente a pesca INN⁴⁶ e o controlo das fronteiras marítimas, a Marinha guineense tem procurado apoio de países e de organizações, onde Portugal e a CPLP não são exceção.

Neste sentido, na apresentação ao Comité de Pilotagem para a Reforma do Setor de Segurança e Defesa, a Ministra da Defesa guineense identifica como primeira prioridade no plano militar, a fiscalização marítima, contando com “lanchas – sobretudo oferecidas por Portugal – radares que estão a ser instalados – oferecidos pelo Programa Regional de Pescas da África Ocidental – e, pelo menos, um navio patrulha (por encontrar)” (DGPDN, 2015).

No caso da Guiné, as dificuldades e as necessidades de desenvolvimento são tantas que, no nosso entender, deveria recair numa fase inicial em:

⁴⁶ Em 2007 foram totalizados 35 delitos graves nas águas sob jurisdição guineense, na sua maioria de pavilhão sul coreano e chinês.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

- Edificação de um quadro legislativo coerente e consonante com a CNUDM;
- Assessoria ao Comando e Estado-Maior;
- Assessoria aos estabelecimentos de formação e ensino;
- Apoio à formação de guarnições;
- Disponibilização de meios de fiscalização marítima;
- Apoio técnico na área de manutenção mecânica e elétrica;
- Apoio à implementação de um sistema de vigilância.

e. Guiné Equatorial

A Guiné Equatorial é um Estado da África Ocidental constituído por três ilhas⁴⁷ e um território continental, apresentando uma costa com 295 km e cobrindo uma superfície total de 28.050 km².



Figura 17 – Guiné Equatorial

Fonte: <http://www.nationsonline.org/>.

⁴⁷ Bioko, Ano Bom e Corisco.

Para a Guiné Equatorial, a segurança marítima no Atlântico Sul assume particular importância. Como um dos maiores produtores de petróleo da região[#], a pirataria no Golfo da Guiné apresenta-se como uma forte ameaça aos seus interesses. Para além desta ameaça, também o tráfico de pessoas se apresenta como um problema de relevo (USA, 2014).

Atenta às dinâmicas securitárias na região, a Guiné Equatorial tem procurado desenvolver as suas capacidades em matéria de segurança marítima, quer pela aquisição de equipamento, quer pelo estabelecimento de relações bilaterais, donde se destaca o Brasil, e multilaterais, de que é exemplo a recente adesão à CPLP.

(1) Políticas de Defesa

Como parte integrante do seu Programa de Desenvolvimento de Segurança Marítima, a Guiné Equatorial adjudicou, em 2010, um contrato com a empresa norte-americana *Military Professional Resources Initiative* (MPRI), no valor de 250 milhões de dólares, no sentido de estabelecer uma rede de locais de vigilância e centros de operações ao longo da sua costa, a fim de garantir a proteção contra as atuais ameaças à região. Este programa vai ao encontro dos compromissos assumidos no quadro da Comissão do Golfo da Guiné (CGG), materializando a firme vontade da Guiné Equatorial em contribuir para a resolução desta problemática.

Outro exemplo da vontade política equato-guineense foi a participação da sua Marinha no exercício OBANGAME EXPRESS 2015 com uma Fragata.

(2) Capacidade Militar

As FFAA da Guiné Equatorial são compostas por três ramos: Guarda Nacional, Marinha e Força Aérea.

Apesar do relevo que o mar tem para a sua economia, a Marinha equato-guineense apresenta um efetivo de apenas cerca de 120 militares, aos quais se associam os seguintes meios navais:

[#] 34ª posição no ranking de países produtores de petróleo (EIA, 2014).

Tabela 11 – Meios navais da Guiné Equatorial

| Quantidade | Tipo | Classe | Observações |
|------------|------|-------------------------------|---|
| 1 | FFGH | WeleNzas | Adquirida em junho de 2014 |
| 1 | PSOH | Bata | Com peça de artilharia 76 mm |
| 2 | PCC | OPV 62 | |
| 1 | PB | Daphne | |
| 2 | PB | Estuário de Muni | |
| 2 | PB | Shaldag II | |
| 2 | PB | Zhuk | |
| 1 | AKRH | Capitan David Eyama Angue Osa | Meio logístico. Com peça de artilharia 76 mm |

Fonte: (MILTECH, 2014).

Em termos de cooperação, a Guiné Equatorial tem mantido uma relação muito próxima com França, de que é paradigma a inauguração da Escola Naval em Bata, em 2011, especializada em segurança marítima. Para além de estar inserida numa rede de centros de formação regionais, esta escola vai ao encontro das atuais necessidades securitárias, tendo os cursos por si ministrados sido objeto de interesse por Angola e Cabo Verde.

De referir também a VII reunião de chefes militares da CPLP, ocorrida em maio de 2015, que contou com a presença do Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas da Guiné Equatorial, materializando a abertura deste Estado à cooperação e ao desenvolvimento de atividades conjuntas.

Apesar do acesso a dados ter sido muito restrito, identificámos como principais vulnerabilidades:

Tabela 12 – Vulnerabilidades – Guiné-Equatorial

| Subfunção | Vulnerabilidades |
|--------------------------|--|
| Administração Naval | Cumprimento de obrigações internacionais Intercâmbio de pessoal Partilha de informação Programas de Formação e Treino |
| Forças Navais | Cooperação internacional e regional Formação e Assessoria Meios e manutenção naval Processamento e partilha de informação Interoperabilidade |
| Conhecimento Situacional | Acessibilidade e manutenção de dados Reunião e análise de informação Partilha de informação |

Fonte: (autor).

f. São Tomé e Príncipe

São Tomé e Príncipe (STP) é um arquipélago formado por duas ilhas e vários ilhéus, que ocupa uma superfície total de 1001 km² e detém uma ZEE com 160.000 km².

Apesar da economia santomense assentar na agricultura, em algumas unidades transformadoras, no comércio e no turismo, porém, o seu posicionamento estratégico no Golfo da Guiné, a exploração de petróleo, e as fragilidades no âmbito da segurança marítima, assumem-se como catalisador para as preocupações securitárias deste Estado (CGD, 2014).

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul



Figura 18 – São Tomé e Príncipe

Fonte: <http://www.nationsonline.org/>.

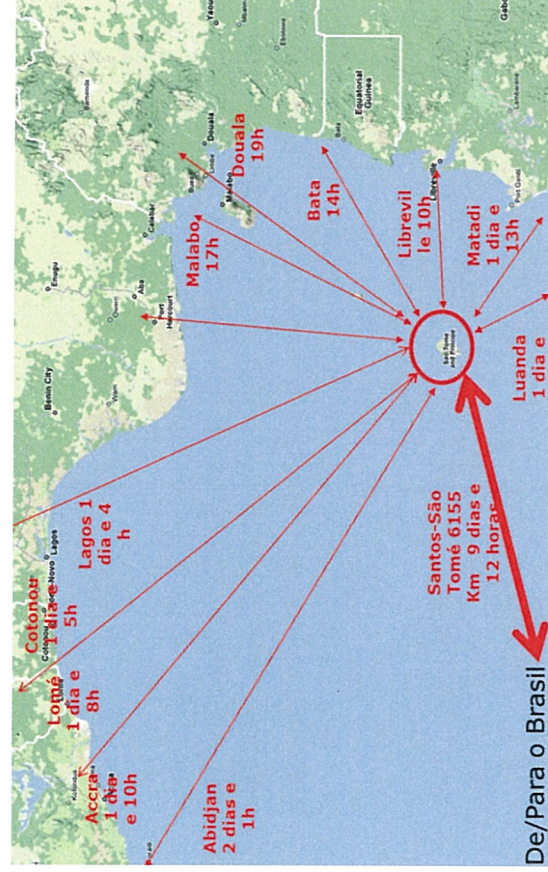


Figura 19 – Posicionamento Estratégico de São Tomé

Fonte: (APP, 2014).

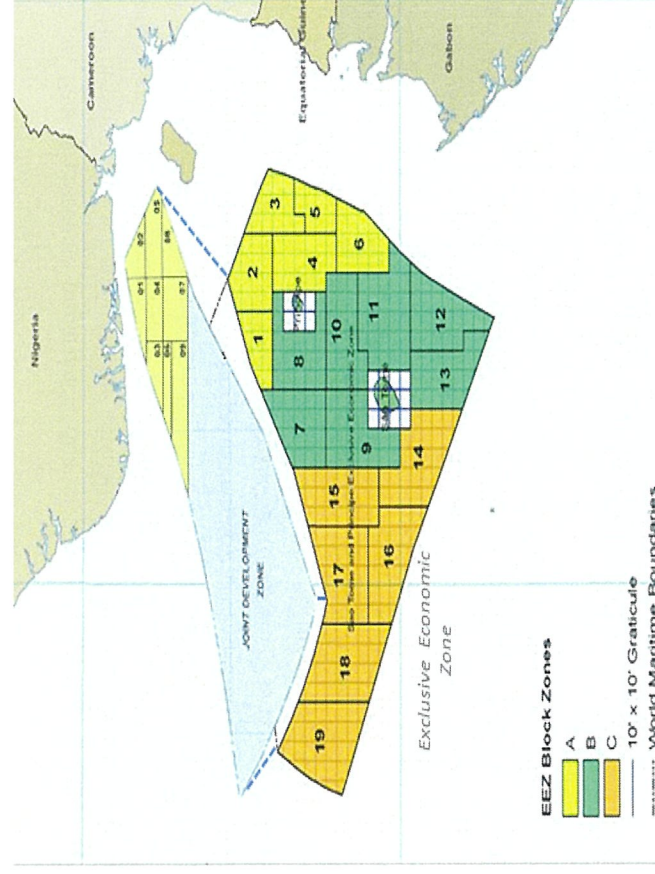


Figura 20 – Blocos de exploração na Zona Econômica Exclusiva e Zona de Desenvolvimento Conjunto⁴⁹

Fonte: (CGD, 2014).

Apesar dos valores que representam os contratos de prospeção⁵⁰, a importância do Mar não advém só da exploração do ouro negro. A pesca é a principal atividade das comunidades costeiras e tem um papel muito importante na geração de emprego e no rendimento das famílias. Esta atividade representa 4,7% do PIB e emprega cerca de 15% da população ativa de STP (CGD, 2014).

Segundo Augusto Nascimento (2011), é na incapacidade de garantir segurança marítima que residem desafios relacionados com a importância do mar para STP. Segundo este autor, são exemplo desta incapacidade os naufrágios em 2006, 2008 e 2010 das embarcações *Marisol*, *Thérèse* e *Micaú* respectivamente.

⁴⁹ O Tratado assinado pelas autoridades santomenses e nigerianas, em fevereiro de 2001, estabelece uma Zona de Desenvolvimento Conjunto. As receitas petrolíferas são repartidas, em 60% para a Nigéria e 40% para STP.

⁵⁰ Entre 2005 e 2009 estima-se que STP tenha recebido 79 milhões USD em contratos de prospeção (World Bank, 2013).

(1) Políticas de Defesa

Face à crescente importância dos espaços marítimos, o governo de STP desenvolveu um conjunto de atividades que visam contribuir para o estabelecimento da segurança marítima regional.

Neste âmbito, a Marinha norte-americana constituiu-se como um dos principais parceiros estratégicos, de que é exemplo a implementação do *Regional Maritime Awareness Capability* ao serviço da Guarda Costeira santomense. Este projeto, orçado em 18 milhões USD, enquadra-se no programa de Centros Regionais de Vigilância Marítima para o Golfo da Guiné e visa a proteção e a segurança marítima regional, que se pretende ser estendido a outros países da costa africana, dos quais se destaca Cabo Verde (Almeida & Bernardino, 2013).

Portugal também se tem constituído como um dos principais parceiros no domínio da Defesa, nomeadamente no apoio à estrutura superior das FFAA, na formação da Guarda Costeira, no desenvolvimento da sinalização marítima e na engenharia militar (Gabriel, 2013).

Neste domínio, Portugal apoia a Guarda Costeira cabo Verdiana tendo em vista a consecução dos seguintes objetivos:

- Apoiar a organização, estrutura e regulamentação da Guarda Costeira;
- Contribuir para a formação e treino dos elementos da Guarda Costeira;
- Desenvolver o Sistema de Comando e Controlo, e Execução de Operações Marítimas;
- Apoiar o desenvolvimento e a sustentabilidade dos recursos que contribuem para a segurança marítima (na vertente Safety);
- Apoiar a manutenção da rede de Assinalamento Marítimo;
- Apoiar a edificação de uma estrutura que integre as entidades que exercem a autoridade do Estado no mar;
- Apoiar o incremento das fontes passíveis de serem utilizadas para enriquecer o Panorama Situacional Marítimo;
- Apoiar na definição e estabelecimento do modelo de atuação coordenada no Golfo da Guiné.

STP mantém outras relações de cooperação, nomeadamente com Espanha e Rússia, no âmbito da formação de oficiais (Gabriel, 2013).

(2) Capacidade Militar

Com a aprovação da nova Lei de Defesa Nacional em 2010⁵¹, foi estabelecida uma nova estrutura orgânica das FFAA de STP, adequando-as ao novo contexto geoestratégico em que se inserem (Gabriel, 2013). Esta nova estrutura prevê a existência de dois Ramos: Exército e Guarda Costeira.

A Guarda Costeira é atualmente responsável pela segurança marítima, busca e salvamento, fiscalização da pesca e combate a ilícitos marítimos, bem como na preservação dos recursos marinhos, “no maior espaço territorial e única fronteira em relação ao continente africano” (IML, 2013). Por este motivo, as autoridades são-tomenses consideram o reforço desta força como uma prioridade. Neste sentido, assiste-se hoje ao aumento do controlo da ZEE através do incremento das ações de vigilância, fiscalização e policiamento marítimo. Contudo, a garantia de presença nas suas águas territoriais tem sido comprometida pela falta de meios, para além da necessária formação de pessoal no domínio da segurança marítima. Na realidade, o efetivo das FFAA de STP tem cerca de 800 militares dos quais apenas 100 pertencem à Guarda Costeira.

No âmbito do equipamento, STP conta com os seguintes meios:

Tabela 13 – Meios navais de São Tomé e Príncipe

| Meio | Observações |
|-------------------|---|
| Lancha | 8,10 m (oferecida pelos EUA em fevereiro de 2006) |
| Semirrígidas | |
| Botes pneumáticos | |

Fonte: (MILTECH, 2014).

Quanto à formação, STP é ainda extremamente dependente da ajuda de países parceiros, dos quais destacamos Portugal, Brasil⁵² e EUA. Em boa verdade, a formação dos quadros em curso é um elemento fundamental para garantir a sua qualificação e consequente operacionalidade da Guarda Costeira, que ainda apenas permite ações de fiscalização junto à zona portuária (Gabriel, 2013).

⁵¹ Lei nº 8/2010 de 22 de setembro.

⁵² Encontram-se nove militares brasileiros em apoio à Guarda Costeira para, durante um ano, formar a força naval do arquipélago (News, 2014).

Quanto a infraestruturas existentes, STP dispõe de um sistema de radares costeiros⁵³, um sistema de identificação automática⁵⁴ (AIS) e infraestruturas portuárias (que incluem rampas para varar embarcações) (GERE, 2008)

Contudo, consideramos igualmente importante o futuro. Assim, destacamos os projetos de desenvolvimento da capacidade de busca e salvamento (IMF, 2014) e de formação de Fuzileiros com o apoio do Brasil.

Após aplicação da matriz MSSR, identificamos como principais vulnerabilidades:

Tabela 14 – Vulnerabilidades – STP

| Subfunção | Vulnerabilidades |
|-------------------------|--|
| Administração Naval | Intercâmbio de pessoal Partilha de informação Programas de Formação e Treino |
| Forças Navais | Cooperação internacional e regional Formação e Assessoria Meios e manutenção naval Partilha de informação Interoperabilidade |
| Compreensão Situacional | Acessibilidade e manutenção de dados Análise de informação Deteção de ameaças marítimas Partilha de informação |

Fonte: (autor).

Terminada a nossa análise, podemos afirmar que, em termos gerais, o investimento em Defesa tem sido crescente nos países lusófonos do Atlântico Sul. Aliás, esta afirmação é corroborada pela *Military Balance* (2014).

⁵³ Três na ilha de São Tomé e um na ilha do Príncipe.

⁵⁴ Permite a monitorização e localização de embarcações.

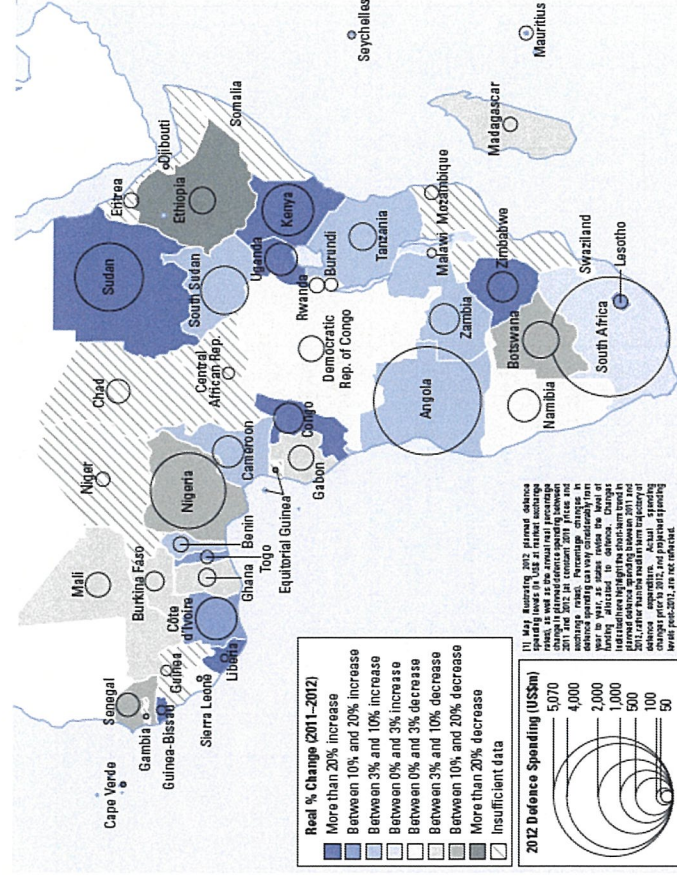


Figura 21 – Investimento em Defesa

Fonte: Military Balance 2014.

Mas se por um lado, este aumento no investimento em Defesa aponta para uma maior capacitação das suas Forças Armadas, e no caso particular das Marinhas, sugere uma maior capacidade destes Estados assegurarem segurança marítima nas áreas à sua responsabilidade, por outro, aumenta também a apreensão numa perspetiva de militarização da região.

No que à segurança marítima diz respeito, apesar de todos os Estados lusófonos do Atlântico Sul reconhecerem os desafios que se apresentam e procurem soluções, quer no quadro bilateral, quer no quadro multilateral, a falta de meios que a maioria destes Estados apresentam enferma a sua capacidade de atuar. Face ao exposto, é nos possível validar a HIP 1, apresentando na tabela 14 as principais vulnerabilidades identificadas.

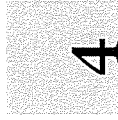
Tabela 15 – Principais vulnerabilidades

| Subfunção | Vulnerabilidades |
|--------------------------|---|
| Administração Naval | Planeamento conjunto Execução de programas de formação e treino Partilha e gestão da informação Gestão de projetos Processos de cooperação interinstitucional (intercâmbio de pessoal) |
| Forças Navais | Cooperação (Internacional, Regional e intergovernamental) Assessoria, Formação e Treino (Navegação) Meios e manutenção naval Recolha, processamento e partilha de informação Interoperabilidade Exercícios Conjuntos |
| Conhecimento Situacional | Deteção de ameaças marítimas Recolha, partilha, reunião e integração de informação |

Fonte: (autor).

Quanto ao Brasil, este atualmente confronta-se com o problema de criar muitas expectativas entre potenciais parceiros e depois não conseguir concretizar em ações mais concretas, dadas as restrições orçamentais que ocorrerão nos próximos tempos.

Parece-nos que esta situação se apresenta a Portugal como um desafio e como uma oportunidade. Por um lado, a exiguidade de meios e os interesses de outros Estados exteriores à região fazem com que tenha de estabelecer prioridades de atuação, devendo continuar a apostar na CTM, centrada na formação e treino. Por outro, esta situação abre espaço ao fortalecimento de relações bilaterais e multilaterais. No quadro desta última, a preocupação da Comunidade Internacional e da UE em particular, potencia a posição de Portugal no seu seio.



SEGURANÇA E COOPERAÇÃO 4 REGIONAL NO ATLÂNTICO SUL

Quer na América do Sul quer em África, apresentam-se um conjunto de organizações regionais e sub-regionais com dimensões securitárias diferenciadas. O presente capítulo tem assim por finalidade, analisar as organizações regionais que contemplam atividades no domínio da segurança marítima no Atlântico Sul e perceber que mecanismos desenvolvem no sentido de a promover neste espaço.

a. Organizações Regionais Africanas⁵⁵

A APSA encontra-se articulada em dois níveis de ação. Um primeiro, de nível político-estratégico, centralizado na UA⁵⁶, e um segundo de nível estratégico-operacional, onde se inserem as cinco principais organizações sub-regionais africanas⁵⁷, que representam a quase totalidade deste continente (Bernardino, 2009).

No âmbito da segurança marítima, a UA prevê a implementação da *African Integrated Maritime Strategy*, 2050. Esta estratégia, pluridisciplinar, serve de quadro global às estratégias marítimas particulares, visando na sua

⁵⁵ Ver Apêndice C.

⁵⁶ Criada em 2002 após insucesso da Organização da Unidade Africana (1963) e da Comunidade Internacional em responder aos desafios securitários regionais (Abdenur, 2014).

⁵⁷ ECOWAS, a *Southern African Development Community* (SADC), a *Community of Sahel-Saharan States* (CEN-SAD), ECCAS e o *Intergovernmental Authority for Development* (IGAD).

globalidade a criação de riqueza a partir do mar e dos rios, tendo por objetivo a integração das estratégias dos Estados, que funcionam como *building blocks* de uma estratégia global, bem como promover sinergias e abordagens complementares, no combate às ameaças que se apresentam a este espaço.

Ao nível estratégico-operacional, destacamos a ECOWAS e a ECCAS. A ECOWAS prevê no seu tratado de 1993 uma vertente marítima, com vista à harmonização dos assuntos relacionados com o mar, tendo desenvolvido o Plano Praia em 2008, e a *Integrated Maritime Strategy*. O primeiro aborda questões de segurança marítima associada ao controlo de fronteiras, a segunda visa a consciencialização da atual situação securitária, a mobilização de recursos e o combate às atuais ameaças, a regulação comum das atividades marítimas, a promoção da coordenação bilateral e multilateral, o reforço de capacidades e o estabelecimento de mecanismos institucionais para a monitorização e combate comuns. Porém, segundo *Timothy Walker*, a falta de vontade política e de recursos não tem permitido esta estratégia acontecer (Walker, 2015). A ECCAS tem uma estratégia integrada para a segurança do transporte marítimo, desde 2008, e criou o Centro Regional para a proteção do transporte marítimo na África Central (UE, 2013).

Para além destas duas organizações sub-regionais, há outras organizações que atuam nesta região. Quanto ao Tratado da CGG⁵⁸, esta organização surge em 2001 fruto do aumento da pirataria e da necessidade dos países produtores de petróleo, desta região⁵⁹, concertarem e conjugarem no combate à mesma.

A relevância desta comissão assenta no facto de se constituir como interlocutora para assuntos relativos à segurança marítima neste espaço e contribuir para a harmonização da atuação de outras organizações regionais e outros parceiros internacionais. Neste contexto, a CGG tem intervenção no programa “Guarda do Golfo da Guiné” em parceria com os EUA. Este programa tem por objetivos gerais “a melhoria da segurança física dos portos dos países do Golfo da Guiné; incrementar o controlo das áreas do litoral; promover a segurança coletiva e de cooperação marítima, para além das áreas do litoral e estabelecer uma rede de comunicações e controlo dos navios e das suas movimentações” (Almeida & Bernardino, 2013).

De referir também a Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança na Região do Golfo da Guiné, em 2012, que visou a transformação da sub-região em zona de paz e segurança, cujas reflexões e conclusões sobre o estado de

⁵⁸ Constituída por Angola, Camarões, Gabão, Guiné-Equatorial, Nigéria, República Democrática do Congo, República do Congo e São Tomé e Príncipe.

⁵⁹ Espaço marítimo entre Cabo Palmas, Libéria e fronteira sul de Angola (Rodrigues, 2014).

segurança marítima e ambiental contribuíram para a conferência da ZOPACAS em janeiro de 2013 em Montevideo, materializando mais uma aproximação sul-sul (CGG – ZOPACAS).

Em 2013 teve lugar a Cimeira de Chefes de Estado do Golfo da Guiné, em Yaoundé, que conduziu ao estabelecimento de um Código de Conduta e à decisão de localizar o Centro de Coordenação Intrarregional em Douala, nos Camarões.

O Código de Yaoundé compromete os Estados-membro das organizações regionais e da CGG, a desenvolver medidas para a prevenção e repressão da pirataria, roubo e atividades ilegais marítimas na África Central e Ocidental, bem como a adoção de um memorando de entendimento entre a ECCAS, a ECOWAS e a CGG, no sentido de constituir um grupo de trabalho que prepare o plano de implementação desse código de conduta. Para além dos países africanos, membros destas organizações, estiveram presentes o Japão, Rússia, Espanha, Reino Unido, França, Alemanha, China, Brasil e Bélgica. Portugal não.

Também a IMO assinou um memorando de entendimento com a *Maritime Organisation for West and Central Africa* (MOWCA), ECOWAS, CGG e ECCAS, a fim de estabelecer uma rede de Guardas Costeiras na costa central e ocidental africana.

b. Organizações Regionais Sul-Americanas

À semelhança do continente africano, também a América do Sul se tem focado na componente terrestre da segurança, nomeadamente no combate às ameaças transnacionais. Apesar do histórico das organizações regionais nos remeter para 1947 e à *Inter-American Treaty for Reciprocal Assistance*, são poucas as organizações sul-americanas que podemos destacar no contexto da segurança e defesa e em particular no âmbito da segurança marítima.

Num plano mais abrangente podemos referir a Organização dos Estados Americanos⁶⁹ (OEA), que visa a paz, a estabilidade e o desenvolvimento, particularmente centrada na cooperação com os EUA. Fundada em 1948, esta organização tem por pilares a democracia, os direitos humanos, a segurança e o desenvolvimento. No âmbito da segurança e defesa, esta organização desenvolve a sua ação principalmente no combate ao terrorismo, no desenvolvimento da segurança pública e no controlo do consumo de drogas (Abdenur, 2014). Outra organização que se destaca é a MERCOSUL. O crescimento do Brasil e o afastamento da matriz centrada nos EUA propiciou a

⁶⁹ Argentina, Brasil, Uruguai, Suriname, Guiana, Venezuela são, entre outros, Estados-membros.

da paz e da segurança na região do Atlântico Sul. Como principais objetivos estabelece (Almeida & Bernardino, 2013):

- Garantir independência, soberania e integridade territorial dos Estados-membros;
- Evitar a militarização da região, de que é paradigma a Declaração de Desnuclearização do Atlântico Sul;
- Eliminar fontes de tensão e incentivar a proteção do meio ambiente e a conservação dos recursos regionais.

A importância de nos referirmos a esta organização deve-se sobretudo a três aspetos:

- O primeiro deve-se ao facto de esta ser também uma organização lusófona, onde o português é idioma oficial, por via de seis dos seus Estados-membros pertencerem à CPLP;
- O segundo aspeto deve-se ao facto de esta ser a única organização que aproxima, no quadro da segurança marítima, as duas margens do Atlântico, envolvendo a maioria dos países ribeirinhos deste oceano;
- O terceiro aspeto deve-se ao facto de, após cerca de 30 anos de “hibernação”, esta organização voltar a ter significado. A atual relevância estratégica regional e as ameaças e riscos que apresenta, reavivaram algumas das preocupações tidas em 1986 e, conseqüentemente, a necessidade de promover a concertação e cooperação nas duas margens do Atlântico.

Em 2013, sob presidência uruguaia, a questão da segurança marítima assumiu-se como vertente específica a desenvolver. Neste domínio, os Estados-membro da ZOPACAS comprometem-se a adotar o Plano de Ação de Montevideo, que contempla sete medidas de âmbito marítimo, das quais destacamos o reforço da cooperação entre os Estados-membro na monitorização, controlo e vigilância de navios, através da troca de informações e treino na operação do sistema *Long Range Identification and Tracking of Ships*, bem como o reforço da cooperação em matéria de capacidades de busca e salvamento.

De facto, no âmbito da cooperação na área da Defesa, a ZOPACAS já previa a troca de informações entre Estados, o reforço das capacidades navais e aéreas e a realização de exercícios militares conjuntos no Atlântico Sul. Contudo, este plano vem reforçar a posição desta organização no atual contexto.

Segundo Almeida e Bernardino (2013), a ZOPACAS cumpre os objetivos que articula estrategicamente os principais interesses dos países ribeirinhos de ambas as partes do Atlântico Sul, preparando-se para assumir um maior protagonismo na defesa do meio ambiente, apostado no desenvolvimento sustentado e na sua principal mais-valia, a cooperação na vertente da segurança marítima. No entanto, tal não é exclusivo se atendermos ao facto de existirem outras organizações que tratam a segurança, que ligam ambos os continentes e que aproximam outros atores com interesses na região. Referimo-nos concretamente ao IBAS criado em 2006 e aos BRICS.

d. Outras organizações

Embora não sejam organizações regionais do Atlântico Sul, não podíamos deixar de nos referir à UE, à CPLP e à *International Maritime Organization* (IMO).

As atividades da UE no Atlântico Sul têm-se focado no apoio aos países africanos da costa ocidental, nomeadamente do Golfo da Guiné, através do programa *Critical Maritime Routes* (CRIMGO). Este programa visa fomentar o treino e a partilha de informação ao nível regional, o desenvolvimento de guardas costeiras e de uma capacidade de coordenação operacional conjunta, através da condução de operações e exercícios na região (CEU, 2014).

Não pretendendo detalhar a política marítima europeia, referimos apenas o Plano de Ação para o Golfo da Guiné 2015-2020, aprovado a 16 de março de 2015 pelo Conselho Europeu, que define o apoio da UE aos Estados costeiros para fazer face aos numerosos desafios de segurança marítima e à criminalidade organizada.

Este plano de ação visa apoiar os esforços desenvolvidos pela ECOWAS, ECCAS e a CCG, bem como aos Estados signatários do Código de Conduta de Yaoundé.

A aplicação do Plano de Ação pretende atingir quatro objetivos estratégicos:

- Promover uma compreensão comum da ameaça;
- Apoiar as capacidades institucionais;
- Apoiar o desenvolvimento da economia;
- Reforçar a cooperação.

Para tal estabelece um conjunto de ações das quais se destacam:

- Desenvolvimento de capacidades considerando a arquitetura de processos Yaoundé;

- Assistência técnica;
- Treino e formação específica;
- Partilha de informação;
- Partilha de boas práticas e lições aprendidas entre si e com o setor privado.

Quanto à CPLP, a sua visão para o Atlântico Sul é materializada, na sua generalidade, no projeto “Mares da CPLP”. Este projeto, deu origem à Estratégia da CPLP para os Oceanos, aprovada na XII Reunião do Conselho de Ministros da CPLP em 2007, e visa prosseguir com uma visão integrada dos espaços oceânicos, orientada para a criação de mecanismos comuns de comunicação, incluindo a concertação de posições nos *fora* internacionais (Vieira Matias, 2014).

Esta estratégia, revista em 2009 e aprovada em 2010 define seis objetivos gerais relacionados com o mar, relevando treze áreas a desenvolver. Destas áreas destacamos a segurança e vigilância marítima, cujo objetivo essencial consiste na interligação de sistemas de controlo, de acompanhamento e de informação (CPLP, 2010).

No âmbito das iniciativas contidas nesta estratégia, destacamos o Centro de Estudos Marítimos da CPLP nomeadamente no que à rede de observação, monitorização e informação diz respeito, como contributo para as atividades de segurança marítima.

Salientamos igualmente a IV Conferência de Marinhas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, em fevereiro de 2015 que realça a necessidade da Marinha portuguesa envidar esforços para:

- Prover apoio técnico na implementação de um sistema de vigilância marítima das demais Marinhas e Guardas Costeiras;
- Colaborar para a arquitetura e estruturação de um sistema de gestão, monitorização e controlo das águas jurisdicionais;
- Desenvolver a troca de informações;
- Prosseguir com as ações de cooperação entre Marinhas e Guardas Costeiras;
- Disponibilizar equipas modulares para ações no âmbito Implementar o Sistema de Apoio à Decisão na atividade Patrulha;
- Certificar, treinar e avalia através de um centro integrado de treino e avaliação (CPLP, 2015).

Segundo Seabra (2014), devido às ambições do Brasil no Atlântico Sul, por um lado, e às tentativas de consolidação de um papel regional mais acentuado por parte de Angola, por outro, torna-se difícil vislumbrar uma utilização das estruturas das CPLP para outros fins que não aqueles seguidos atualmente, isto é, muito diálogo mas pouca cooperação concreta no terreno.

Não obstante, importa referir que Portugal tem desempenhado um papel bastante assinalável em organizações como a UE e CPLP. No entanto, julga-se possível poder contribuir no quadro de outras organizações e outros países com o propósito comum.

Quanto à IMO, esta organização das Nações Unidas, responsável pela segurança da navegação, apoia os Estados africanos na edificação de capacidades, incluindo o treino, a assessoria técnica e de âmbito legislativo, quer no setor público quer no privado, de acordo com as normas e os procedimentos legais internacionais. Estas atividades decorrem em linha com os objetivos de desenvolvimento do milénio da ONU

Para tal, a IMO desenvolveu um programa de cooperação, a IMO's *Integrated Technical Cooperation Programme* que visa o desenvolvimento socioeconómico sustentável, através da promoção da segurança marítima, proteção do ambiente marinho e erradicação da pobreza através das atividades marítimas.

Cabe também realçar o papel dos EUA. O *Africa Partnership Station* (APS) mantém-se, claramente, como a iniciativa cooperativa ao nível de segurança e defesa nesta zona que mais resultados tem obtido, devido sobretudo às capacidades logísticas e operacionais únicas ao seu dispor.

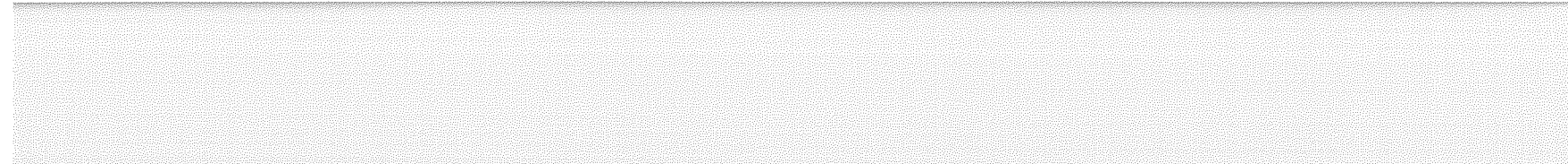
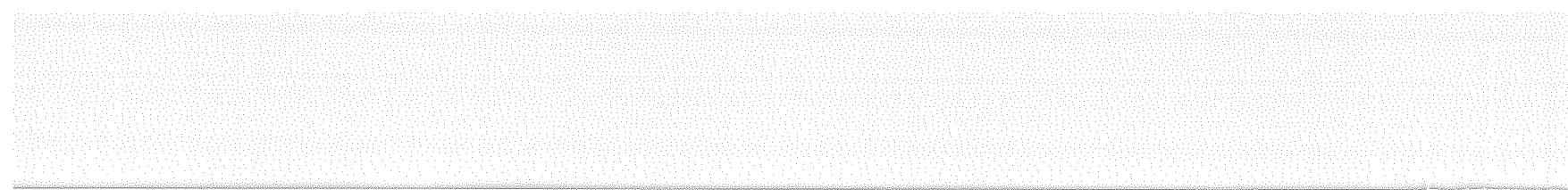
Talvez valha a pena olhar para outras alternativas que têm surgido ultimamente (incitadas, por exemplo, pelos EUA), tais como o *Inter-regional Coordination Centre for Maritime Safety and Security in the Gulf of Guinea*, que muito embora vise coordenar os esforços multilaterais da região, está cada vez mais a construir uma estrutura própria, suscitando por isso novas reações regionais adversas (Seabra, 2014).

Atualmente assiste-se a uma proliferação de interesses e de atores investidos, ou pretensamente investidos, na segurança e estabilidade do Atlântico Sul, em particular na região do Golfo da Guiné. No entanto, as respostas mais eficazes para as ameaças mais atuais continuam a ser as tradicionais. Na realidade, mesmo os países mais publicamente reticentes a uma maior envolvimento norte-americano no Atlântico Sul, começam a subscrever os esforços feitos neste domínio, como é o caso do Brasil, que

participa já à três anos de forma extremamente discreta no APS apesar de publicamente assumir uma posição política de exclusão de países do Norte na área Sul do Atlântico.

Findo este capítulo, podemos identificar a presença de organizações com estratégias muito claras para o Atlântico Sul, nomeadamente a ECOWAS, a ECCAS, a UE e a CPLP, mas também outras, resultantes das dinâmicas securitárias, como a CGG e a APS, que materializam as múltiplas iniciativas que se geram em torno deste problema securitário e que aconselham ao estabelecimento de uma só organização.

Neste sentido, parece-nos possível validar parcialmente a **HIP2**.





5 O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA

A relevância que o Atlântico Sul representa para Portugal vai mais além dos interesses políticos e económicos conjunturais. Na realidade os riscos e ameaças que ao mesmo se apresentam têm impactos securitários para Portugal conforme apresentado na introdução ao presente estudo.

Porém, o atual quadro de estabilidade determina condições para uma convergência democrática e para a construção de uma nova identidade num espaço atlântico, homogéneo e estável. É nosso entendimento que, para atingir tal desiderato, Portugal poderá contribuir fazendo uso do seu instrumento militar.

Assim, neste capítulo pretendemos identificar perspetivas de emprego do instrumento militar nacional no Atlântico Sul, em função dos quadros de emprego e das capacidades disponíveis.

a. Emprego das Forças Armadas em apoio à Política Externa

De acordo com a Constituição da República Portuguesa, uma das missões prioritárias das FFAA é contribuir como instrumento do Estado para a segurança internacional (AR, 2005).

Nas últimas décadas, Portugal tem empregue o instrumento militar, como capacidade da ação de política externa, constituindo-se como elemento dinamizador do poder nacional, de inquestionável utilidade, que tem

assegurado o reconhecimento externo de Portugal como um Estado coprodutor de segurança internacional.

Não obstante, este emprego do instrumento militar carece de enquadramento nos documentos estruturantes da defesa.

(1) Conceito Estratégico de Defesa Nacional

O CEDN, documento estruturante da Defesa Nacional, define os aspetos fundamentais da estratégia global a adotar pelo Estado para a consecução dos objetivos de política de segurança e defesa nacional (CEDN, 2013). Neste, conforme referido anteriormente, é valor fundamental o empenhamento na defesa da estabilidade e da segurança europeia, atlântica e internacional mas acima de tudo o primado do interesse nacional. Neste quadro, destaca-se como interesse de Portugal a afirmação da sua presença no mundo bem como o fortalecimento da CPLP (CEDN, 2013).

Na prossecução destes valores e interesses, o CEDN estabelece como elementos essenciais na estratégia nacional: a diplomacia portuguesa para a realização da estratégia na vertente internacional; as Forças Armadas portuguesas, para consolidar Portugal no seu estatuto de coprodutor de segurança internacional; a promoção da prosperidade dos portugueses, através do desenvolvimento das capacidades materiais e imateriais, do país e da redução das suas vulnerabilidades e dependências; a restauração da estabilidade financeira e do crescimento económico e a “inteligência” estratégica que é determinante na efetiva realização do potencial estratégico do País (CEDN, 2013)

Assim, o CEDN define claramente as missões prioritárias das Forças Armadas, a escala geopolítica das prioridades do seu emprego e as capacidades necessárias.

A relevância geoeconómica do Atlântico Sul é sublinhada nomeadamente as reservas energéticas do Golfo da Guiné, de Angola e Brasil. Ainda neste domínio, a importância crescente das rotas energéticas e comerciais que se antevê dão relevo à necessidade de um esforço convergente entre os países costeiros do Norte e do Sul no sentido de garantir a sua segurança comum (CEDN, 2013).

Após a caracterização das ameaças e riscos no ambiente de segurança global, dos quais destacamos a pirataria baseada em Estados e colapso ou com fraco controlo do seu território, a criminalidade organizada e acima de tudo a multiplicação de Estados frágeis que potenciam as duas anteriores, o CEDN identifica claramente as principais ameaças e riscos à segurança nacional.

Neste domínio, destacamos a pirataria, não só pela dependência energética e alimentar e pela importância do transporte marítimo para a economia nacional, indo ao encontro da crescente importância do Atlântico Sul conforme referimos anteriormente, mas também pelas crescentes responsabilidades nacionais na segurança cooperativa dos recursos globais, numa evidente referência à importância que Portugal poderá ter no seio da UE neste quadro.

Para além das ameaças, o CEDN identifica riscos de natureza ambiental. Portugal está sujeito aos mesmos riscos ambientais que têm assolado vários países na última década. Falamos concretamente nas alterações climáticas e os seus impactos nas sociedades e economias. Para Portugal e para a região do Atlântico Sul destacamos a grande falha atlântica.

Quanto aos espaços de interesse estratégico nacional, o CEDN destaca a Europa como principal área geográfica de interesse estratégico nacional e o espaço euro-atlântico considerando a comunidade de segurança do Atlântico Norte, a aliança bilateral com os EUA. O Atlântico, nomeadamente Sul, é destacado como de interesse nacional pela concentração geográfica dos países de língua portuguesa, com os quais partilhámos um passado comum e idiossincrasias, mas acima de tudo com os quais estabelecemos uma rede de relações económicas que são importantes para o mutuo desenvolvimento.

Ainda no quadro Atlântico, o CEDN estabelece como interesse de Portugal destacar a relevância internacional desta região, a unidade estratégica deste oceano e a contribuição nacional para a sua segurança.

Relativamente à segurança cooperativa, o CEDN destaca as Nações Unidas, a OTAN e a UE como organizações onde Portugal deverá garantir uma presença relevante potenciando a defesa dos seus interesses na política internacional. As Nações Unidas continuam a ser uma instituição legitimadora última do uso da força. Quanto à OTAN, o novo Conceito Estratégico, aprovado em 2010, defende a noção de *Comprehensive Approach*⁶², visando a articulação de meios civis e militares na resposta aos desafios de segurança, “um domínio onde Portugal tem uma doutrina própria e experiência passada que devem ser valorizadas” (CEDN, 2013). Na realidade, Portugal é reconhecido como coprodutor de segurança internacional pela sua participação nas missões externas.

No âmbito das Alianças e Parcerias, a cooperação militar e de segurança no quadro da CPLP e o estabelecimento de parcerias estratégicas de segurança no domínio da segurança das linhas de comunicação marítima e na gestão de crises constituem-se como quadros de empenhamento.

⁶² Abordagem Global.

Neste contexto, cabe a Portugal promover a unidade do Atlântico, com o objetivo de reforçar o vínculo entre países da CPLP e estreitar as relações inter-regionais entre a Europa Ocidental, a América do Norte, a América do Sul e a África Austral, nomeadamente entre a UE, OTAN, UNASUL e SADC.

Neste sentido, o CEDN define como objetivos nacionais a valorização da vocação atlântica de Portugal, o empenho na consolidação da CPLP bem como a defesa do seu prestígio internacional. Para os cumprir, define como vetores de ação estratégica:

- Defender a posição internacional de Portugal;
- Consolidar as relações externas de defesa;
- Valorizar as informações estratégicas;
- Adequar as políticas de segurança e defesa nacional ao ambiente estratégico.

Para estes vetores, concorrem linhas de ação prioritárias das quais destacamos:

- Para a Defesa da posição internacional de Portugal:
 - Reafirmar a importância estratégica da inserção de Portugal na OTAN;
 - Contribuir para a consolidação da CPLP e reforçar as parcerias estratégicas como os Estados de expressão portuguesa, desenvolvendo as dimensões políticas, económicas e de segurança e defesa nesse eixo estratégico;
 - Participar ativamente em missões que contribuam para a paz e a segurança internacional no âmbito de organizações internacionais a que está vinculado;
 - Reforçar a presença de portugueses nas instituições internacionais.
- Para a consolidação das relações externas de defesa:
 - Participar nas missões internacionais de paz, nomeadamente no quadro das Nações Unidas, da OTAN e da UE;
 - Alargar as relações bilaterais e multilaterais de segurança e defesa com os estados membros da CPLP, em particular nos domínios da CTM e da reforma do setor de segurança;
 - Potenciar as oportunidades no domínio da economia de defesa.

- Para a adequação das políticas de segurança e defesa nacional ao ambiente estratégico:
 - Contribuir, nas instâncias internacionais, para a prevenção e combate ao terrorismo, ao narcotráfico e a outras formas de criminalidade organizada e para a proteção do meio ambiente, para a segurança marítima e aérea e para o auxílio humanitário;
 - Continuar a participar em missões de combate à pirataria, no quadro das suas alianças, e contribuir para a segurança dos recursos comuns do planeta, bem como cooperar com os Estados de língua portuguesa, nomeadamente no âmbito do Acordo de Defesa da CPLP, para desenvolver ações de segurança marítima e de combate a esta ameaça.
 - Estabelecer parcerias estratégicas de segurança com os países da CPLP, abertas a iniciativas conjuntas no domínio da segurança e da defesa, nomeadamente o combate à criminalidade organizada, à cibercriminalidade e à segurança das rotas navais, bem como incrementar o esforço que vem sendo desenvolvido na área da CTM.

(2) Conceito Estratégico Militar (CEM)

O CEM tem por finalidade “orientar a constituição de um instrumento militar que permita dar resposta às necessidades, interesses e responsabilidades de âmbito nacional, onde se incluem as solicitações de natureza coletiva e cooperativa” (MDN, 2014).

Considerando o atual ambiente interno e externo, ameaças e riscos, o CEM identifica os cenários e os subcenários que vão ao encontro das linhas de ação estabelecidas no CEDN, e que enquadram o emprego do instrumento militar.

Ampliado pelas atuais ameaças e riscos ao ambiente estratégico militar, e numa perspetiva de contribuição para a segurança no Atlântico Sul, destacam-se como possíveis cenários e subcenários os seguintes:

- **Cenário 4** – Segurança cooperativa, com a finalidade de promover a segurança e apoiar a política externa do Estado em espaços regionais com implicações estratégicas para Portugal. Neste âmbito identificam-se os seguintes subcenários:
 - Operações de Resposta a Crises no âmbito da OTAN (não artigo 5º), considerando o referido na análise ao novo Conceito Estratégico da OTAN;

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

- Operações e missões no âmbito da UE;
- Operações de Paz no âmbito da ONU e CPLP;
- Operações e missões no âmbito de acordos bilaterais e multilaterais.
- **Cenário 6** – Cooperação e assistência militar, com a finalidade de apoiar a política externa do Estado, abrangendo “um vasto espetro de ações que vão desde a formação e treino técnico, até à assistência militar, passando pela assessoria a instituições militares e órgãos de comando de países terceiros” (MDN, 2014). Neste âmbito, identificam-se os seguintes subcenários:
 - Cooperação e assistência militar de natureza bilateral e multilateral, em especial no seio da CPLP, mas estendendo-se a outros países;
 - Ações no âmbito da Reforma do Setor de Segurança de outros países, incluindo mas não se esgotando nas atividades de *training* & *mentoring*. Estas atividades desenvolvem-se geralmente integradas em estruturas internacionais, enquadradas numa estratégia cooperativa mais ampla para o desenvolvimento das FFAA e de Segurança nos países apoiados.

(3) Missões das Forças Armadas (MIFA)

Decorrente do CEDN e CEM e quanto à necessidade de projetar e manter a imagem de Portugal, enquanto produtor de segurança, as Missões das Forças Armadas (MIFA) identificam as missões de nível estratégico-militar cometidas às FFAA.

De acordo com a análise feita, numa perspetiva de contribuição para a segurança no Atlântico Sul, identificamos como missões enquadrantes do emprego de forças e meios nacionais os seguintes:

- No quadro do cenário Segurança Cooperativa
 - Operações de Resposta a Crises no âmbito da OTAN (não artigo 5º);
 - Outras operações e missões no âmbito da OTAN, de acordo com os interesses da aliança;
 - Operações e missões no âmbito da UE, a fim de promover a paz e segurança internacional;
 - Operações de Paz no âmbito da ONU e da CPLP, a fim de contribuir para a promoção da paz e da segurança internacional;

- Operações e missões no âmbito de acordos bilaterais e multilaterais, a fim de contribuir para a promoção da paz e segurança internacional.
- No quadro do cenário Cooperação e Assistência Militar
 - Cooperação e Assistência Militar de natureza bilateral e multilateral, onde se enquadram as atividades de Cooperação Militar e Assistência Militar, nomeadamente no quadro da CPLP;
 - Ações no âmbito da Reforma do Setor de Segurança de outros países, a fim de reforçar o papel de Portugal no quadro das relações internacionais de cooperação, incluindo no quadro da OTAN e UE.

Para cumprir estas missões, há um conjunto de capacidades militares que genericamente permitem o exercício de atividades de comando e controlo de forças, de vigilância e recolha de informação, de controlo e negação do uso do mar, de busca e salvamento, de projeção e sustentação de forças, atividades hidrográficas e de investigação e desenvolvimento, de fiscalização, policiamento e segurança da navegação. É através do desenvolvimento e emprego destas capacidades que Portugal tem vindo a colaborar, quer no quadro bilateral, quer no multilateral, para o estabelecimento de condições securitárias, que permitam a livre circulação de bens e pessoas no mar.

b. Relações Bilaterais e Multilaterais de Defesa e Cooperação Técnico-Militar

O relacionamento de defesa bilateral nacional reflete, sobretudo, os compromissos assumidos no âmbito dos acordos internacionais e, de acordo com as grandes linhas orientadoras definidas no CEDN, uma aproximação ao objetivo da diplomacia económica no quadro da cooperação internacional de defesa.

Da análise às relações bilaterais tidas Portugal em 2013, é possível verificar que, no âmbito dos tratados, acordos, convenções e memorandos de entendimento, com exceção da África Subsariana, Espanha e EUA assumem-se como os principais parceiros neste domínio. De destacar as reuniões de trabalho tidas com este último no quadro do AFRICOM. Não obstante a importância dos mesmos, julga-se relevante referir que o Brasil é o terceiro Estado com que Portugal estabeleceu mais relações, mas apenas 7 num total de 105⁸³.

⁸³ Dados de 2013.

No âmbito dos programas de cooperação, Marrocos e Argélia foram os Estados com que Portugal mais estabeleceu relações em 2013, incluindo atividades no domínio da segurança marítima. Com o Brasil, Portugal apenas realizou IV Reunião de Cooperação Estratégica de Defesa Portugal-Brasil e um intercâmbio de Unidades Aéreas de Transporte o que nos parece manifestamente pouco para a um objetivo que passe por contribuir para a Arquitetura Securitária no Atlântico Sul. Neste sentido, caberá a Portugal promover a realização de atividades neste domínio no âmbito da segurança marítima, nomeadamente de investigação científica, para a qual não se verificou qualquer atividade.

Para além da capacidade de investigação, outras têm sido objeto de emprego, no quadro do relacionamento de defesa nacional. Neste sentido, Portugal tem mantido relações no quadro da defesa com alguns países no Atlântico Sul, mas tem promovido a sua presença sobretudo através de protocolos de cooperação bilateral com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), estruturados em Programas Quadro ou através da CPLP, tendo em vista a capacitação dos órgãos e estruturas superiores de defesa e das FFAA.

Na realidade, a cooperação tem sido o motor das relações entre Portugal e a Comunidade Lusófona (Bernardino, 2009). De entre os documentos estruturantes para a cooperação identificamos o Conceito Estratégico da Cooperação Portuguesa (CECP) 2014-2020. Este documento, recentemente aprovado, enquadra a cooperação na política externa portuguesa, assente em três pilares estratégicos: integração europeia, relação transatlântica e espaço lusófono (CICL, 2014).

Quanto ao espaço lusófono em particular, o CECP identifica três vetores como essenciais: a diplomacia económica, a ação cultural externa e a política de cooperação para o desenvolvimento. No âmbito desta última, destacamos como medida o fortalecimento das capacidades dos países e das instituições em áreas estruturantes, em particular a Defesa. Assim, para atingir o objetivo da cooperação portuguesa, ou seja, o desenvolvimento sustentável, é necessário um ambiente seguro e estável, materializado no CECP nas prioridades geográficas e setoriais. Para tal, este conceito estabelece dois quadros de intervenção: quadro bilateral e multilateral.

No âmbito bilateral, a cooperação portuguesa centra-se nos PALOP e em Timor-Leste e assenta em três Eixos:

- Governação, Estado de direito e direitos humanos;
- Desenvolvimento humano e bens públicos globais;
- Áreas transversais – Igualdade de Género e Direitos da criança.

“A ligação entre a segurança e desenvolvimento é hoje inquestionável” (CICL, 2014). Neste sentido, o CICL considera como particularmente importante a cooperação portuguesa no reforço da ligação paz, segurança e desenvolvimento, numa clara aproximação ao conceito 3D referido no capítulo 1 ao presente estudo.

É neste contexto que se insere a cooperação técnico-militar com os PALOP. Esta encontra-se estruturada em Programas-Quadro bilaterais, constituídos por projetos a executar no terreno, dirigidos à capacitação dos órgãos de conceção, coordenação e direção da política de defesa nacional e das Forças Armadas desses países. A execução dos projetos contempla quatro componentes: assessorias técnicas e/ou unidades móveis de instrução, recuperação de infraestruturas locais, fornecimentos de equipamento e formação de pessoal em Portugal e/ou nos PALOP.

Atualmente Portugal desenvolve os seguintes projetos de CTM, na vertente marítima:

- Cabo Verde
 - Estrutura Superior das FFAA;
 - Guarda Costeira;
 - Unidade de Fuzileiros Navais;
 - Formação em Portugal.
- Guiné-Bissau
 - Estrutura Superior da Defesa e das FFAA;
 - Marinha Nacional;
 - Formação em Portugal.
- São Tomé e Príncipe
 - Organização Superior da Defesa e das FFAA;
 - Formação da Guarda Costeira;
 - Manutenção do Sistema de Ajudas Visuais à Navegação.
- Angola
 - Estrutura Superior da Defesa e das Forças Armadas Angolanas;
 - Marinha de Guerra Angolana;
 - Formação em Portugal.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

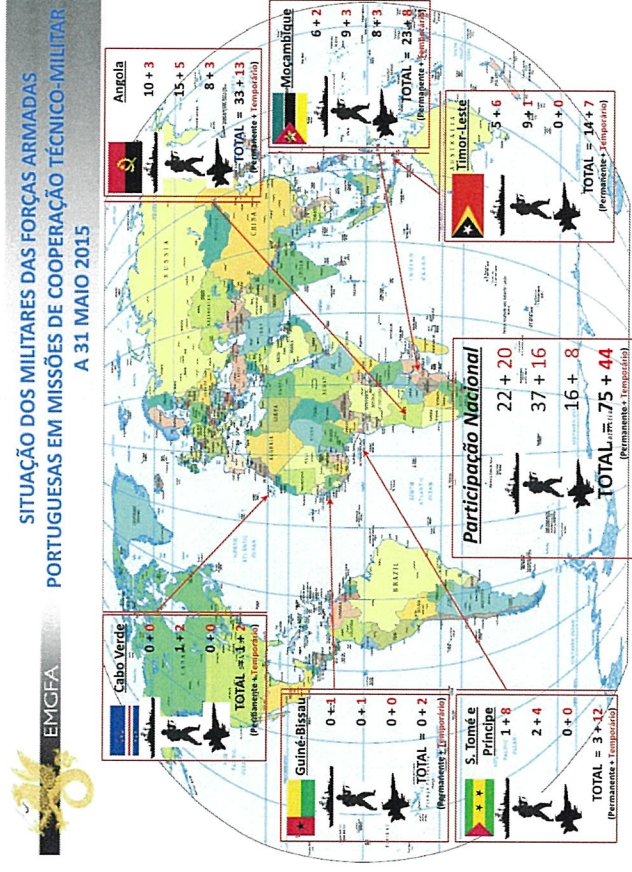


Figura 23 – Militares das FFAA em missões de CTM

Fonte: <http://www.emgfa.pt/pt/operacoes/estrangeiro/otan-ue-onu>.

Apesar da execução dos projetos de CTM contemplar quatro componentes: Assessorias técnicas e/ou unidades móveis de instrução; Recuperação de infraestruturas; Fornecimento de equipamento; e Ensino e Formação de pessoal em Portugal ou nos países de origem, na realidade é que esta última tem-se constituído como componente nuclear da atuação portuguesa.

De 1994 a 2014 foram formados cerca de 89.964 militares de países estrangeiros, nos países de origem, no quadro dos acordos de CTM, sendo que, só em 2015, foram formados cerca de 489 militares de Marinha nos países em objeto.

Porém, em Portugal, apenas foram formados 2.062 militares dos países parceiros, no período compreendido entre 1991 e 2014. Como exemplo, em 2015, só 32 tiveram a oportunidade de se formar em Portugal (DGPDN, 2015).

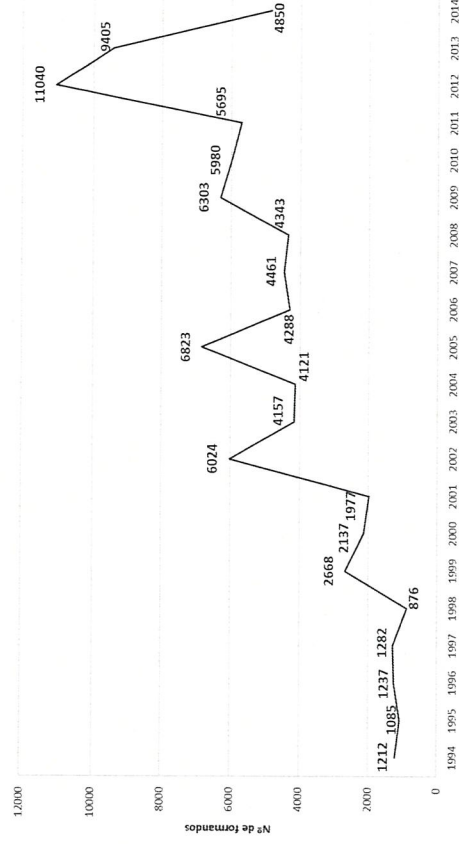


Figura 24 – Militares estrangeiros formados no quadro da CTM

Fonte: DGPDN.

Formação em Portugal de 1991 a 2014

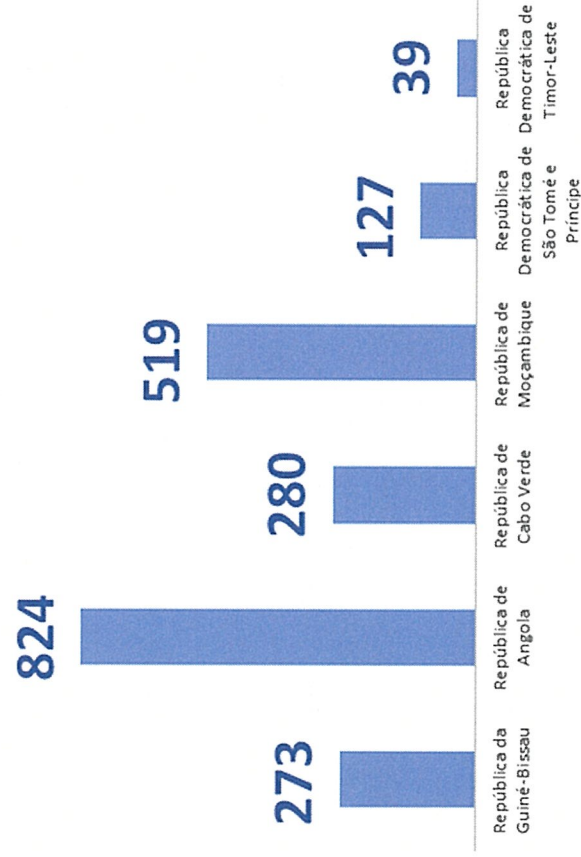


Figura 25 – Militares estrangeiros formados no quadro da CTM em Portugal

Fonte: DGPDN.

Neste contexto de Ensino e Formação, julga-se importante referir que, para além da disponibilidade e qualidade de recursos humanos, a disponibilidade e qualidade de meios materiais e de infraestruturas é essencial para que o ensino ou formação seja proveitoso. Se em Portugal estes aspetos são assegurados, em alguns países onde é dada formação tal não acontece, pelo que é algo referido nos relatórios de CTM analisados e que nos coloca algumas questões relativamente à qualidade do ensino e formação ministrada. Para além deste fator, a ausência da frequência em cursos de atualização, por parte de alguns países também é evidente, o que, a médio prazo, poderá ter implicações.

Para além destas atividades, Portugal tem desenvolvido outras ações no quadro bilateral. Neste âmbito podemos referir a missão de Busca e Salvamento em apoio a Cabo Verde, realizada pela Esquadra 601 “Lobos”, no passado dia 4 de junho de 2015, e a entrega da carta náutica da baía de Ana Chaves pelo MD português ao seu homólogo de STP, no passado dia 25 de maio de 2015.

No plano multilateral, no âmbito das “novas” ameaças, Portugal tem vindo a colaborar no combate às mesmas, nomeadamente contra a Pirataria. A sua participação no Golfo de Adén, no quadro da Operação ATALANTA⁶⁴ constituiu-se como um bom exemplo da capacidade nacional. No caso particular do Golfo da Guiné, em abril deste ano Portugal participou com uma fragata e um P3 Orion no exercício OBANGAME Express, no quadro do USAFRICOM.

c. Contributos de Portugal para a Segurança Marítima no Atlântico Sul

A participação continuada de Portugal em operações militares no âmbito das organizações das quais faz parte, as atividades de cooperação e assistência que tem desenvolvido junto dos PALOP, o facto de ser Estado membro da ONU e UE e fundador da CPLP e OTAN, aliada à proximidade geográfica e aos laços culturais e históricos conferem-lhe a legitimidade de participar ativamente como produtor de segurança no Atlântico Sul.

A contribuição na área da segurança e defesa no Atlântico Sul, por via dum quadro identitário comum, poderá potenciar a presença de Portugal no seio destas organizações e permitir-lhe o acesso a outras, como ao Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), à UA, à ECOWAS, à ECCAS, à SADC, entre outras.

A implementação e operacionalização da Arquitetura Securitária no Atlântico Sul constitui para Portugal uma oportunidade, aconselhando uma

⁶⁴ 2008 a 2013.

intervenção nacional num quadro bilateral e bi-multilateral, privilegiando a cooperação e assistência militar.

Por um lado, Portugal pode contribuir regionalmente para a paz, segurança e desenvolvimento em África, mantendo e dinamizando os acordos bilaterais junto de PALOP. Da análise feita às políticas de defesa e capacidades militares, é clara a necessidade de reforço no desenvolvimento de estratégias marítimas integradas, bem como a edificação de capacidades.

Por outro lado, Portugal pode contribuir no âmbito das iniciativas promovidas pelas organizações regionais, à semelhança de outros Estados. Como vimos, estas preveem medidas e ações concretas, mas contam com os meios que os Estados-membro não dispõem.

Portugal pode ainda contribuir junto da UE e da CPLP, no apoio à execução e desenvolvimentos das atuais e futuras estratégias. Desta forma, para além de contribuir para a segurança regional, potenciaria a sua posição no seio destas organizações.

Contudo, considerando a atual configuração de organizações regionais, falta um centro de gravidade neste oceano. Apesar da ZOPACAS se poder constituir como estrutura base para uma arquitetura de segurança para o Atlântico Sul, parece-nos ainda prematuro falar de complexos de segurança regional. Não obstante, este constitui-se como mais um fator ao qual Portugal terá de ficar atento.

Neste contexto, consideramos que Portugal poderá contribuir para a Arquitetura Securitária no Atlântico Sul considerando os seguintes conceitos de ação para cada uma das missões identificadas:

- No quadro do cenário Segurança Cooperativa
 - Operações de Resposta a Crises no âmbito da OTAN (não artigo 5º)
 - o Contribuir para *Counter Irregular Activities*⁶⁵, nomeadamente no apoio ao combate à criminalidade;
 - o Promoção e participação em exercícios no quadro da segurança marítima;
 - o Conduzir *Maritime Interdiction Operations* (MIO), num contexto mais restrito.
 - Operações e missões no âmbito da UE, a fim de promover a paz e segurança internacional

⁶⁵ AJP-3.4 (A), outubro de 2010.

- o Desenvolvimento de capacidades considerando a arquitetura de processos de Yaoundé;
- o Contribuição para ações de assistência técnica e assessoria às instituições com responsabilidades no âmbito da segurança marítima;
- o Contribuição para ações de treino e formação específica, através da participação de exercícios conjuntos, envio de equipas de formação, promoção da formação em Portugal;
- o Promoção e desenvolvimento de processos de partilha de informação e coordenação interinstitucional.
- Operações de Paz no âmbito da ONU e da CPLP, a fim de contribuir para a promoção da paz e da segurança internacional
 - o Promoção e desenvolvimento de exercícios, no âmbito do Programa Integrado de Exercícios Militares Combinados da CPLP⁶⁸, onde fosse integrada a componente naval;
 - o Participação com Força Nacional em operação multinacional, integrando elementos de países membros da CPLP;
 - o Promover e desenvolver no quadro da CPLP a cooperação intersectorial, bem como a cooperação transfronteiras em matéria de resposta às crises marítimas e de planificação de emergências em matéria de segurança marítima face a ameaças identificadas.
- Operações e missões no âmbito de acordos bilaterais e multilaterais, a fim de contribuir para a promoção da paz e segurança internacional
 - o Participação em operações e exercícios combinados, no âmbito da segurança marítima;
 - o Contribuição para edificação de capacidades a montante do previsto na Africa Integrated Maritime Strategy.
- No quadro do cenário Cooperação e Assistência Militar
 - Cooperação e assistência militar de natureza bilateral e multilateral, onde se enquadraram as atividades de Cooperação Militar e Assistência Militar, nomeadamente no quadro da CPLP

⁶⁸ Aprovado em 2004.

- o Promoção de ações de cooperação e partilha de informação junto da ECOWAS e CCG;
 - o Dinamização das atividades de CTM com países da CPLP no âmbito da segurança marítima;
 - o Desenvolvimento, Dinamização e Participação nos Centros de Excelência de Formação de Formadores (CEFF) da CPLP, no âmbito da segurança marítima;
 - o Promoção dos CEFF no quadro da UE, ONU e Organizações Regionais;
 - o Contribuir através do Centro de Análise Estratégica⁸⁷ (CAE) para a compreensão de matérias no domínio da defesa, em particular no âmbito da segurança marítima no espaço lusófono;
 - o Contribuir para o desenvolvimento de capacidades, indo ao encontro das lacunas identificadas, nomeadamente Vigilância Marítima;
 - o Contribuir para o desenvolvimento da Componente Naval no quadro da CPLP, nomeadamente o Centro de Estudos Marítimos, que facilite a interoperabilidade e promova outros domínios de cooperação.
- Ações no âmbito da RSS de outros países, a fim de reforçar o papel de Portugal no quadro das relações internacionais de cooperação, incluindo no quadro da OTAN e UE
- o Promoção de Fóruns inter-regionais e bi-multilaterais no domínio da segurança marítima;
 - o Contribuir para o desenvolvimento de atividades de reforço das capacidades no domínio da segurança marítima com países terceiros e organizações regionais, a fim de reforçar as suas capacidades nos seguintes domínios:
- Governação marítima, nomeadamente a execução do direito marítimo;
- Segurança dos portos e dos transportes marítimos, em consonância com as normas internacionalmente acordadas;
- Combate à pesca INN.

⁸⁷ Estatuto aprovado em 2002 na V Reunião de MDN da CPLP.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

- o Promoção da cooperação intersectorial e a interoperabilidade a nível dos países terceiros, bem como inter-regional no que diz respeito à vigilância marítima integrada;
- o Contribuir para o reforço da cooperação transfronteiras e o intercâmbio de informações a fim de otimizar a vigilância do Atlântico Sul;
- o Promover a formação e o ensino nos países lusófonos;
- o Promoção da interoperabilidade, normalização e certificação de meios;
- o Identificar capacidades polivalentes e de dupla utilização, propondo a exploração de outras opções para uma melhor utilização das mesmas;
- o Promover a otimização de sinergias entre autoridades civis e militares no plano nacional mas também no quadro das organizações regionais;
- o Promover parcerias no âmbito da investigação e inovação no âmbito da segurança marítima.

É nosso entendimento que Portugal poderá contribuir para a segurança no Atlântico Sul, através da participação em missões internacionais no âmbito da segurança marítima e focar as suas relações de defesa através da Cooperação Militar, Assistência Militar, no plano bilateral ou multilateral, no espaço Atlântico validando assim a **HIP3**.

Considerando os quadros de emprego e as capacidades disponíveis previstas nos documentos estruturantes da defesa, foi-nos possível identificar uma multiplicidade de perspetivas de emprego que vão ao encontro das vulnerabilidades que os países lusófonos do Atlântico Sul apresentam.



CONCLUSÕES/PROPOSTAS

Nos últimos 10 anos a relevância do Atlântico Sul alterou-se significativamente em função dos recursos que representa, não só na costa mas nas plataformas continentais que vão tomando forma. Simultaneamente, a percepção de ameaça centrada no mar emergiu, associada à pirataria, ao *bunkering* mas também aos tráficos humano, de armas e drogas, ampliada pelo surgimento de movimentos radicais na região.

A existência de ameaças neste espaço, potenciada pela ausência de uma arquitetura securitária comum e pela reduzida capacidade de exercer soberania no seu espaço marítimo, que caracteriza alguns Estados ribeirinhos, potenciou o aumento de influências externas na região, mas também a criação de organizações regionais com responsabilidades no domínio da segurança marítima.

Esta complexidade securitária pode afetar Portugal, pelo que assegurar a estabilidade e desenvolvimento nesta região se torna relevante. Neste sentido, o Atlântico Sul constitui-se como Espaço Estratégico de Interesse Nacional (EEIN) para o qual estão previstas linhas de ação estratégicas no domínio da segurança e defesa. Contudo, a operacionalização das direções estratégicas parece ter sido dispensada nos últimos anos, não permitindo a efetiva realização do potencial estratégico do país. É nosso entendimento que o emprego do instrumento militar como elemento de ação política neste contexto, é potenciador da presença de

Portugal nas organizações de que faz parte e de reforço da influência nos países lusófonos.

Assim, importava perceber de que forma é que Portugal poderia contribuir para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul através do emprego do seu instrumento militar.

Foi neste sentido que desenvolvemos o presente estudo, tendo chegado ao seu término. Cumpre agora fazer um sumário do procedimento metodológico seguido, a análise do que apurámos e umas breves recomendações.

Iniciámos a nossa investigação fazendo um enquadramento conceptual, abordando, ainda que de uma forma breve, o conceito de segurança e o conceito de segurança marítima, tentando transmitir a multiplicidade de interpretações destes.

Neste domínio, enquadrámos o nosso trabalho no modelo 3D, conscientes de que, só através da combinação e integração dos recursos disponíveis nos três instrumentos de ação externa, é possível dar uma resposta cabal aos desafios que se apresentam a este oceano. Definimos igualmente Segurança Marítima, tendo associado esta definição para o presente estudo ao conceito de *Maritime Security*.

Após o enquadramento conceptual, identificámos genericamente as principais ameaças que se apresentam neste espaço e analisámos a capacidade dos países lusófonos do Atlântico Sul garantirem a segurança marítima no espaço sob sua responsabilidade. Através da aplicação da matriz *Maritime Security Sector Reform*, na função de Defesa Marítima, aos países lusófonos do Atlântico Sul pudemos concluir que todos eles estão conscientes da atual relevância do Atlântico Sul para a Comunidade Internacional e das implicações securitárias que este espaço representa. No entanto, à exceção do Brasil, nenhum outro país lusófono neste espaço tem capacidade de garantir segurança marítima. Neste contexto, também nos foi possível concluir que as vulnerabilidades que os mesmos apresentam, embora diferenciadas, dizem respeito à falta de meios de vigilância e de fiscalização, à falta de formação e de cultura de partilha de informação, bem como à incapacidade de comando e controlo.

Uma vez identificadas as vulnerabilidades nos países em estudo e com o objetivo de identificar outras áreas em que fosse possível potenciar a posição e participação de Portugal num plano regional, procurámos também perceber que organizações regionais apresentam responsabilidades e de que forma contribuem para a segurança marítima neste espaço.

Neste propósito, identificamos a ZOPACAS como a única organização que integra Estados-membro de ambas as margens do Atlântico Sul com preocupações claras no domínio da segurança, mas também a ECOWAS, a ECCAS e a CCG com estratégias que visam o emprego de meios neste oceano, tendo em vista a garantia da segurança e promoção do desenvolvimento.

Neste contexto, foi-nos também possível identificar que os EUA têm vindo a dinamizar um conjunto de ações, quer no plano bilateral, quer junto das organizações regionais, projetando poder e influência, o que levanta desafios a Portugal, na medida em que concorrem para áreas de interesse comum.

Posteriormente, identificámos os quadros, as capacidades e as perspetivas de emprego que permitem uma participação de Portugal nesta região, com recurso ao instrumento militar. Neste domínio, considerámos atividades no âmbito dos cenários Segurança Cooperativa e Cooperação e Assistência Militar, cobrindo as vulnerabilidades que os países lusófonos apresentam.

O problema que se apresenta é persistente, se tomarmos em consideração que Portugal desenvolve iniciativas neste domínio há mais de 10 anos, de que é exemplo Angola, mantendo-se a sua capacidade de garantir segurança marítima ainda ténue.

Considerando que cerca de 90% de todos os ataques piratas tiveram lugar em países com baixos níveis de governação, temos consciência de que se o emprego do instrumento militar que se aconselha for isolado, torna-se paliativo, aconselhando uma abordagem multidisciplinar. Não obstante, é nossa perspetiva que Portugal poderá contribuir de duas formas.

A primeira bilateralmente, como tem feito ao longo dos últimos anos, apostado na CTM, centrada na formação e ensino.

A segunda, através das organizações regionais. Numa perspetiva associada ao complexo de segurança regional de Buzan e Waever, faz todo o sentido explorar esta nova configuração. Portugal tem sido efetivamente um coprodutor de segurança internacional, por via da sua participação em missões internacionais no quadro da OTAN, ONU, UE e no quadro bilateral, de acordo com o seu interesse. Neste contexto, a sua contribuição para uma arquitetura securitária poderá materializar-se no apoio à condução de exercícios e operações, na edificação de capacidades militares, na dinamização de novas áreas de atividades, bem como na promoção da aproximação entre os principais intervenientes no seio destas organizações.

Assim, propomos que esta aproximação se faça em duas linhas:

- Edificação securitária;
- Promoção da cooperação multilateral.

A primeira por via da CTM e Assistência Militar. É inequívoca a necessidade de se garantir a segurança marítima neste espaço, nomeadamente em África e em particular no Golfo da Guiné. Para tal é necessário garantir a liberdade de navegação das forças navais e comerciais, pelo que a estratégia naval destes Estados deverá garantir a soberania no espaço marítimo sob sua jurisdição, em conformidade com as prescrições nacionais e internacionais. É neste domínio que se vê o apoio do emprego do instrumento militar nacional aos Estados que não o garantem. Neste sentido, a edificação securitária deverá incluir uma assessoria vertical, ou seja, a todos os escalões, formação e treino, com equipas modulares, cobrindo igualmente as áreas logísticas e da manutenção.

A segunda por via da participação em missões e atividades no quadro da ONU, OTAN e UE. Julga-se importante relevar a necessidade de potenciar atuações políticas externas fora da área regional no quadro da UE e da OTAN, conferindo à política externa uma capacidade de projeção de poder militar, como aspeto significativo do poder nacional.

Esta projeção de poder, que pode estar ao nosso alcance, poderá envolver um amplo leque de ações de cooperação militar, desde intervenções na área da instrução e técnica militar, até ao emprego de forças, suscetíveis de responder às solicitações dos aliados. Em todo o domínio da cooperação militar (cooperação de combate, logística, assistência militar e de relação), é possível a Portugal participar consubstanciado no aumento da sua presença militar, realização de programas de troca de pessoal, efetivação de operações de vigilância, apoio logístico, planeamento, reforço da materialização de exercícios combinados, apoio ao desenvolvimento de planos regionais no campo social, económico, político e militar são alguns exemplos.

No quadro das organizações regionais africanas, se associarmos à atual conflitualidade em África a crescente participação destas organizações no domínio da segurança regional, Portugal pode e deve aproveitar esta janela de oportunidade, capitalizada pela política de cooperação que tem assumido na região ao longo dos últimos anos, bem como pela experiência e *know-how* que detém, de que é exemplo a participação nas Operações ATALANTA e OCEAN SHIELD, que o tornam num parceiro apetecível.

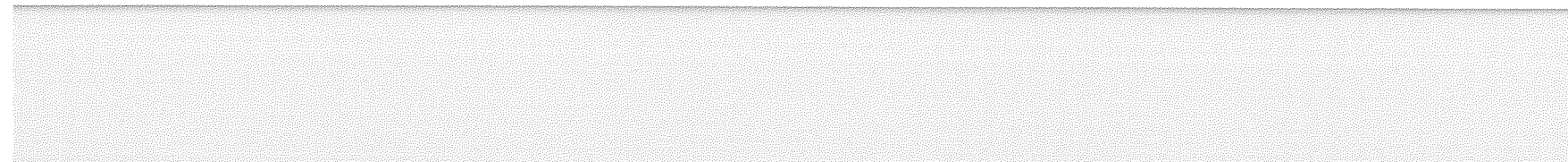
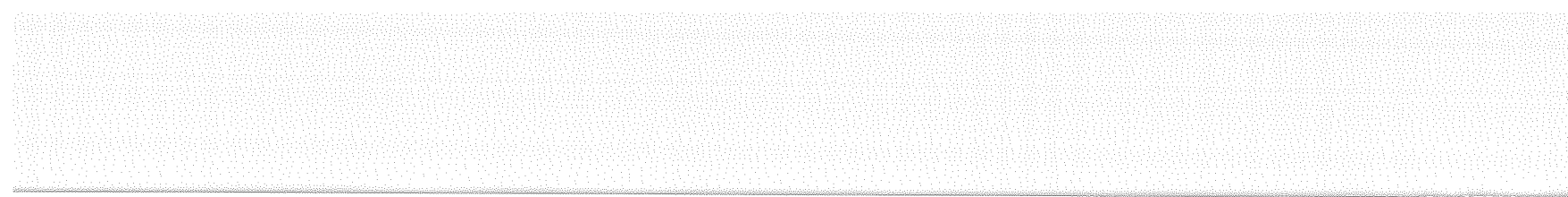
Tomando como exemplo a ECOWAS, onde se apresentam como parceiros a Alemanha e a França, os EUA; Índia, China, Brasil e a UE, Portugal também pode contribuir ao nível regional, associando-se às medidas e atividades promovidas por esta organização, ampliando a sua presença neste espaço.

Face ao exposto, julga-se ter dado resposta, na sua plenitude, à **QC** desta investigação: “De que forma pode Portugal contribuir para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul, através do emprego do instrumento militar?”

Esta investigação permitiu igualmente identificar outras oportunidades que se apresentam. Na realidade, um posicionamento português forte no Atlântico Sul, num quadro de cooperação de defesa, abre portas a outras dimensões de cooperação como a técnico-científica e económica, podendo propiciar a extensão da sua influência para outros oceanos, como o Índico. Também neste oceano temos capital cultural a explorar e os sinais de cooperação entre o Brasil e a Índia também se começam a sentir no quadro BRICS. Esta é uma área que no nosso entender, também merece uma reflexão.

Consideramos assim ter atualizado o pensamento teórico securitário no domínio da segurança marítima no Atlântico Sul, ter contribuído para uma conceção operacional de cooperação e inserção nacional diferentes, concorrendo para uma melhor articulação entre os interesses nacionais e as prioridades dos países parceiros.

Pensamos ser uma solução aceitável, exequível e adequada, na medida em que o denominador comum é o benefício de todos os intervenientes.





BIBLIOGRAFIA

- Abdenur e Neto, A. E. e. D. M. d. S., 2013. *Brazil's Maritime Strategy in the South Atlantic: The Nexus Between Security and Resources*. Johannesburg: South African Institute for International Affairs.
- Abdenur, A. e., 2014. *Security and Cooperation in the South Atlantic: The Role of Regional Organizations*, Washington: The German Marshall Fund of the United States.
- Abdenur, A. E. & Neto, D. M. d. S., 2014. O Atlântico Sul e a Cooperação em Defesa entre o Brasil e a África. Em: *O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico*. Brasília: Instituto de Pesquisa Económica Aplicada, p. 215 a 238.
- Almeida, E. C. & Bernardino, L. M. B., 2013. A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atântico Sul. Organizações interzonais para a persecução da segurança marítima na Bacia MERidional Atlântica. *Revista Militar*, janeiro, pp. 43-61.
- Almeida, E. C. & Bernardino, L. M. B., 2013. A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Organizações interzonais para a persecução da segurança marítima na Bacia MERidional Atlântica. *Revista Militar*, janeiro, pp. 43-61.
- APP, 2014. *Encontro Intermédio dos Portos dos Países de Língua Portuguesa*. Lisboa: Associação de Portos de Portugal.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

- AR, 2005. *Constituição da República Portuguesa*. VII Revisão Constitucional ed. Lisboa: Assembleia da República.
- Barrento, A., 2010. *Da Estratégia*. 1ª ed. Parede: Tribuna.
- Barros, B. M. C. d., 2014. A segurança no Golfo da Guiné. Uma visão marítima angolana. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, pp. 1-13.
- Barroso, L. M., 2014. A Segurança: uma aproximação conceitual. Em: *Estudos de Homenagem Abel Cabral Couto*. Pedrouços: Fronteira do Caos, pp. 253-272.
- Bernardino, L., 2013. *A posição de Angola na Arquitetura de Paz e Segurança Africana. Análise da função estratégica das Forças Armadas Angolanas*. Lisboa: Almedina.
- Bernardino, L. B., 2008. Políticas de Defesa e Segurança em África e para África. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, dezembro.
- Bernardino, L. M. B., 2009. *Contributos de Portugal para a Arquitetura de Paz e Segurança Africana*. [Online] Available at: http://www.revistamilitar.pt/artigopdf.php?art_id=564 [Acedido em 05 março 2015].
- Bernardino, L. M. B., 2011. A Segurança Marítima no Seio da CPLP: Contributos para uma Estratégia nos Mares da Lusofonia. *Nação e Defesa*, Volume Nº 128 - 5ª série, pp. 41-65.
- Borges, J. V., 2013. *O Terrorismo Transnacional e o Planeamento Estratégico de Segurança Nacional dos EUA*. Porto: Fronteira do Caos Editores.
- Borges, V. M. L. O., 2014. *As campanhas militares portuguesas nos Teatros Africanos, 1914-1915*. Instituto de Estudos Superiores Militares: s.n.
- Brasil, G. d., 2010. *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. [Online] Available at: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm> [Acedido em 18 dezembro 2014].
- Brasil, G. d., 2012. *Estratégia Nacional de Defesa*. Brasília: s.n.
- Bueger, C., 2015. What is Maritime Security. *Marine Policy*, pp. 1-11.
- Buzan & Hansen, B. e. L., 2009. *The Evolution of International Security Studies*. s.l.:Cambridge University Press.
- Buzan, B., 1983. *People, states, and fear: The national security problem in international relations*. Chapel Hill(N. C.): University of North Carolina Press.
- Buzan, B. & Waeber, O., 2003. *Review: Regions and Powers: The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Cadernos Navais nº26, 2008. *1º Simpósio das Marnhas dos países de língua portuguesa*. Lisboa: s.n.
- Cajarabille, V. L., 2013. *O interesse português na bacia do Atlântico*. Pedrouços, Instituto de Estudos Superiores Militares.
- Cantu, Q., 2012. *Diplomatic Courier*. [Online] Available at: <http://www.diplomaticcourier.com/news/topics/diplomacy/1368-interview-dr-joseph-nye-jr> [Acedido em 11 fevereiro 2015].
- CEDN, 2013. *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*. Lisboa: Assembleia da República.
- CEU, 2014. *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Brussels: Council of the European Union.
- CGD, 2014. *Oportunidades e Potencial de Desenvolvimento*, Lisboa: Caixa Geral de Depósitos.
- CICL, 2014. *Conceito Estratégico da Cooperação Portuguesa*. Lisboa: Camões – Instituto da Cooperação e da Língua, Governo de Portugal.
- CIMSEC, s.d. *Center for International Maritime Security*. [Online] Available at: <http://cimsec.org/obangame-express-2015-two-steps-forward-one-step-back/16227> Acedido em 20 maio 2015].
- CM, 2014. *Sector de defesa e segurança é o “problema fundamental” da Guiné-Bissau*, Lisboa: Correio da Manhã.
- Cooper, R., 2003. *The Breaking of Nations - Order and Chaos in the Twenty-First Century*. New York: Atlantic Monthly Press.
- Corrêa, G. C., 2014. *A Política de Defesa do Brasil no século XXI. Coleção Meira Mattos, volume 8, nº 31, jan/abr, pp. 29-38*.
- CPLP, 2010. *Estratégia da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa para os Oceanos*. [Online] Available at: www.cplp.org Acedido em 31 março 2015].
- CPLP, 2014. *XXIX Reunião Ordinária de Pontos Focais de Cooperação da CPLP*, Dili: s.n.
- CPLP, 2015. *Acta da IV Conferência das Marinhas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, Moçambique*: s.n.
- DGEG, 2015. *Direcção-Geral de Energia e Geologia*. [Online] Available at: <http://www.dgeg.pt/> [Acedido em 16 dezembro 2014].
- DGPDN, 2015. *Envolvimento de Contingentes Militares Portugueses no Estrangeiro*. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional.

- DGPDN, 2015. *Pasta de Informação*. Lisboa: Direção Geral de Política de Defesa Nacional.
- DGPDN, 2015. *Pasta de trabalho São Tomé e Príncipe*. Lisboa: Direção Geral de Política de Defesa Nacional.
- DGPDN, 2015. *Relatório mensal de atividades*, s.l.: s.n.
- Dofer, I., 2003. *Old and New Security Threats to Europe*. s.l.:Swedish Defense Research Agency.
- EIA, 2014. *US Energy Information Administration*. [Online] Available at: <http://www.eia.gov/beta/> [Acedido em 30 maio 2015].
- EME, R. d. C., 2013. *Capacidades Terrestres* [Entrevista] (29 novembro 2013).
- Escorrega, L. C. F., 2010. A Arquitetura de Paz e Segurança Africana 2010. *Boletim do IESM*, pp. 135-171.
- Escorrega, L. F., 2013. Contributos para uma matriz de Segurança e Defesa no espaço da CPLP. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 22 março.
- Espada, J. C., 2014. *Portugal, a Europa e o Atlântico*. s.l.:Aletheia.
- FFP, 2014. *Fund for Peace*. [Online] Available at: <http://ffp.statesindex.org/rankings-2014> [Acedido em 26 dezembro 2014].
- Filho, A. C., 2011. Desenvolvimento, Prospetiva e Defesa. Em: *Prospetiva, Estratégias e Cenários Globais. Visões do Atlântico Sul, África Lusófona, América do Sul e amazónia*. Brasília: Instituto de Pesquisa económica Aplicada, p. 21 a 27.
- Fontoura, L., 2003. *Segurança e Defesa Nacional. Um Conceito Estratégico*. Coimbra: Almedina.
- Gabriel, B., 2013. As novas Forças Armadas de São Tomé e Príncipe. *Janus*, p. 98 a 99.
- Galito, M. S., 2011. CPLP e Guiné-Bissau - Segurança e Defesa. C-CPRI, outubro, p. 1 a 14.
- GCF, 2014. *Global Counterterrorism Forum*. [Online] Available at: <https://www.thegctf.org/web/guest> [Acedido em 23 dezembro 2014].
- GEOMAR, C. d. P. O., 2014. *GEOMAR*. [Online] Available at: <http://www.geomar.de/en/> [Acedido em 26 dezembro 2014].
- GERE, 2008. *1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa*, Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.
- Germond, B., 2015. The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy*, Volume 54, pp. 137-142.

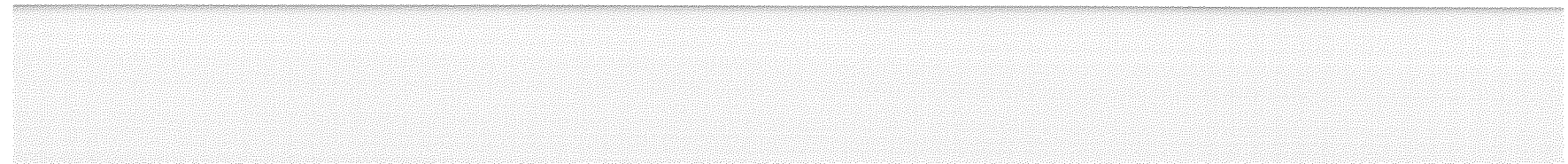
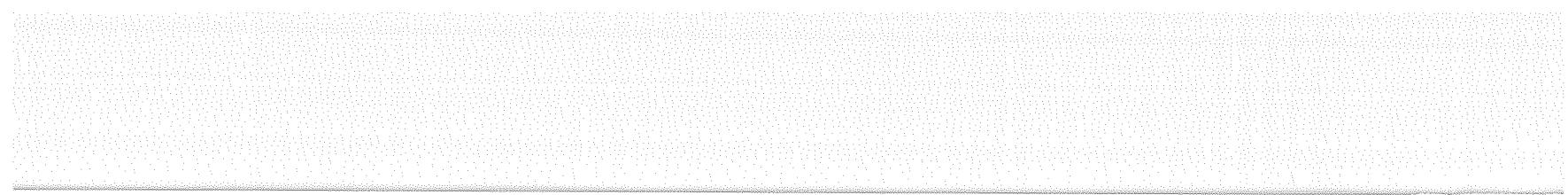
- GoV GB, 2015. *Fiscalização Pesqueira: Coreia do Sul oferece duas vedetas de fiscalização*. [Online] Available at: <http://www.gbissau.com/?p=12759> [Acedido em 20 janeiro 2015].
- Governo de Portugal, 2013. *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*. Lisboa: Governo de Portugal.
- Guedes, A. M., 2012. From Deregulation to decentering in the South Atlantic and the construction of “Lusofonia”. *JANUS*, Volume 3, pp. 1-36.
- Guedes, H. P. P., 2012. Pirataria Marítima nos PALOP. *Revista de Marinha*, maio.
- Guerra, I. C., 2006. *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo. Sentidos e formas de uso*. Lisboa: Principia.
- Huntington, S. P., 1991. America’s Changing Strategic Interests. Em: *Survival*. Londres: International Institute for Strategic Studies.
- IASPS, 2002. *Institute for Advanced Strategic and Political Studies*, s.l.: s.n.
- IC, 2015. *Instituto Camões*. [Online] Available at: <http://www.instituto-camoes.pt/> [Acedido em 17 fevereiro 2015].
- ICC, 2014. *International Chamber of Commerce*. [Online] Available at: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> [Acedido em 26 dezembro 2014].
- Iglesias, T. D. M. A. L., 2011. *The Evolution of the Concept of Security*. Madrid: Instituto Espanol De Estudios Estratégicos.
- IHO, I. H. O., 1953. *Limits of Oceans and Seas*. 3ª Edição (1971) ed. Monte-Carlo: IMP, Monegasque.
- IMF, 2014. *Poverty Reduction Strategy Paper*, Washington D.C.: International Monetary Fund Publication Services.
- IML, 2013. *Instituto dos Mares da Lusofonia*. [Online] Available at: <http://www.imlusofonia.org/index.php/media/483-1o-mulhergc> [Acedido em 16 janeiro 2015].
- Lippmann, W., 1943. *U.S. Foreign Policy*. Washington: s.n.
- Lopes, C., 2014. *Sector de defesa e segurança é o “problema fundamental” da Guiné-Bissau*, Lisboa: Correio da Manhã.
- Lopes, C.-A. Á. J. d. C., 2007. *Conceito de Autoridade Marítima para Portugal*. Pedrouços: IESM.
- Lourenço, P. L., 2006. Cabo Verde ou da Necessidade de uma Nova Parceria. *Nação e Defesa*, nº 114 - 3ª Série, p. 7 a 14.

- Lusa, A., 2015. *Angola prepara conferência internacional com segurança petrolífera na agenda*. [Online] Available at: www.lusa.pt Acedido em 28 maio 2015].
- Lutz Feldt, D. P. R. R. D. T., 2013. *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*, s.l.: s.n.
- MAPPORN, 2016. *US Navy Fleets Area of Responsibility*. [Em linha] Disponível em: https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/32qdx8/us_navy_fleets_areas_of_responsibility_1024_x_512/ [Acedido em 19 FEV 2014].
- Marinha em Revista, 2014. *Projetos Estratégicos da Marinha do Brasil*. Brasília: Marinha do Brasil.
- Matias, N. V., 2014. *Instituto do Mares da Lusofonia*. [Online] Available at: <http://www.imlusofonia.org/index.php/atividades/jornadas-em-2010/223-a-geopolitica-do-atlantico-sul> [Acedido em 16 12 2014].
- MDN a, 2014. *Sistema de Forças*. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional.
- MDN, 2011a. *Diretiva Ministerial Orientadora do Ciclo de Planeamento de Defesa Militar*. s.l.:s.n.
- MDN, 2013. *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional.
- MDN, 2014. *Conceito Estratégico Militar*. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional.
- MDN, 2015. *Defesa Nacional*. [Online] Available at: <http://www.defesa.pt/Paginas/portugaleangolareforcamrelacoesnodominiodedefesa.aspx> [Acedido em 2 junho 2015].
- MDN, 2015. *Visita oficial do MDN a Angola*. [Online] Available at: <http://www.defesa.pt> [Acedido em 03 julho 2015].
- MDNCV, 2009. *Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional de Cabo Verde*. Praia: s.n.
- Medeiros, C. (R. C. d., 2013. *A ativação da 4ª Esquadra da Marinha Norte Americana e a Defesa dos interesses brasileiros no mar*. Brasília: s.n.
- MILTECH, 2014. *Military Balance 2014. Military Technology*.
- MILTECH, 2014. *Military Balance 2014. Military Technology*, p. 286 a 287.
- Montero, F., 2014. *As oportunidades de negócio e as respostas empresariais no espaço da lusofonia*. Lisboa, Instituto de Defesa Nacional.
- Moreira, A., 2014. *A Renovação do Conceito Estratégico Nacional e o Mar*. Lisboa: s.n.
- Morgado, V., 2014. *As oportunidades de negócio e as respostas empresariais no espaço da lusofonia*. Lisboa, Instituto de Defesa Nacional.

- Nações Unidas, 1986. *United Nations*. [Online] Available at: <http://www.un.org/documents/ga/res/41/a41r011.htm> Acedido em 14 dezembro 2014].
- Nascimento, A., 2011. São Tomé e Príncipe e os Desafios da Segurança Marítima no Golfo da Guiné. *Nação e Defesa*, N° 128, pp. 93-121.
- Neves, M. S., 2013. A China e a Índia no Atlântico Sul. *Relações Internacionais* n° 38, junho.
- News, C., 2014. *Cargo*. [Online] Available at: <http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=10410&area=Cargo> Acedido em 15 jan 2015].
- Nogueira, J. M. F., 2011. *O Método Geopolítico Alargado, Persistências e Contingências em Portugal e no Mundo*. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares.
- ONU, 2013. *ONU/BR*. [Online] Available at: <http://nacoesunidas.org/onu-comunidade-internacional-deve-lembrar-principio-da-responsabilidade-de-proteger/> [Acedido em 13 julho 2015].
- ORG, 2015. *OxfordResearchGroup*. [Online] Available at: <http://www.oxfordresearchgroup.org.uk/> [Acedido em 14 junho 2015].
- OTAN, 2007. *STANAG 1166 MAROPS (Edition 7) Standard Ship Designator System*. Bruxelas: Agência OTAN de Normalização.
- Pereira [et al], D. S. P. I. a., 2013. Conclusões do Seminário “O interesse português na bacia do Atlântico”. *Revista de Ciências Militares, Vol. 1, N° 1*, maio, pp. 147-151.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. V., 2003. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. 2ª ed. Lisboa: Gradiva.
- Ribeiro, A. S., 2010. *Mahan e as marinhas como instrumento político*. [Online] Available at: http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=569 [Acedido em 11 janeiro 2015].
- Robert J. Art, R. J., 1973. *International politics: anarchy, force, imperialism*. Boston: Little Brown & Company.
- Rodrigues, A. R., 2014. A segurança no Golfo da Guiné. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 11 julho, p. 1 a 15.
- Rodrigues, A. R., 2014. A segurança no Golfo da Guiné. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 11 julho, p. 1 a 15.
- Rodrigues, N. M. G. S., 2013. *A importância do Atlântico Sul para Portugal*. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares.
- Rodrigues, P. E. L., 2013. *O interesse português na bacia do Atlântico*. Pedrouços, Instituto de Estudos Superiores Militares.

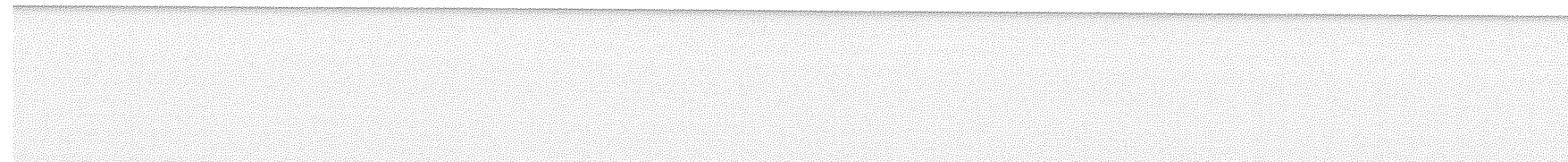
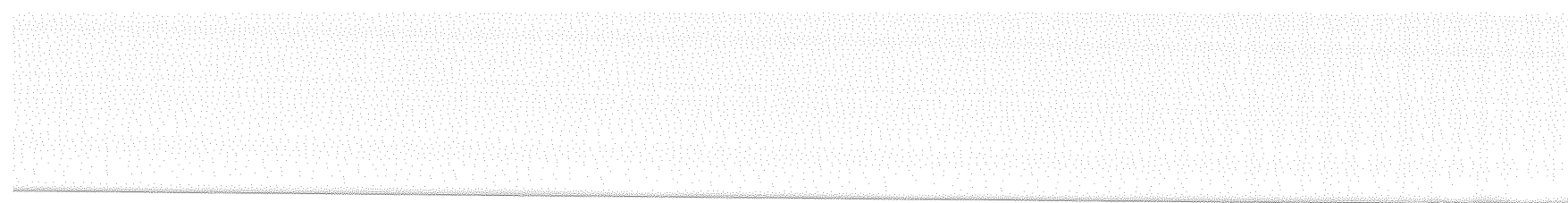
- Rucks, J. T., 2014. *A Geopolítica do Atlântico Sul: a importância da ZOPACAS para o Brasil*. Porto Alegre: REBRAGEO.
- Rudzik, G., 2005. O debate teórico em segurança internacional. *Civitas*, jul-dez, pp. 297-323.
- Sacchetti, V.-A. A. E., *Estratégia Vol V. A Conjuntura Internacional e os Novos Conflitos. A organização e defesa do ocidente face aos novos desafios*. Lisboa: Instituto Português da Conjuntura Estratégica.
- Santos et al, L. A. B. d. S. F. T. M. J. M. M. d. V. L. N. M. P. d. S. J. C. d. V. F. d. S. C. F. A., 2014. *Orientações Metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação*. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares.
- Santos, J. a. L. d., 1986. *A Política Externa e o Poder Nacional – A Dimensão Militar – Nação e Defesa*, Dezembro, p. 13 a 22.
- Santos, J. A. L. d., 2011. *Uma Visão Portuguesa da Segurança do Atlântico Sul. Nação e Defesa nº128 – 5ª Série*, pp. 19-27.
- Santos, J. A. L. d., 2011. *Uma Visão Portuguesa da Segurança no Atlântico Sul. Nação e Defesa*, pp. 19-27.
- Seabra, P., 2014. *A case of unmet expectations: Portugal and the South Atlantic. Portuguese Journal of Social Science*, Volume 13, pp. 331-346.
- Seabra, P., 2014. *Contributo nacional para uma Arquitetura Securitária no Atlântico Sul* [Entrevista] (8 dezembro 2014).
- Silva, A. R. d. a., 2014. *O Atlântico Sul na perspetiva da Segurança e da Defesa. Em: O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico*. Brasília: Instituto de Pesquisa Económica Aplicada, pp. 199-213.
- Silva, A. R. d. A., 2014. *O Atlântico Sul na perspetiva da Segurança e da Defesa. Em: O Brasil e a Segurança no seu Entorno Estratégico*. Brasília: Instituto de Pesquisa Económica Aplicada, pp. 199-213.
- Smith, G. R., 2007. *The Utility of Force, The Art of war in the Modern World*. s.l.: Alfred A. Knopf .
- Sociedade de Geografia de Lisboa, 2014. *Uma Visão Estratégica para Portugal*. Lisboa: s.n.
- Sousa, T. d., 2013. *Entrevista a Mario Vilaiva, Embaixador do Brasil em Portugal. Publico*.
- Teixeira, A. R., 2013. *A segurança sub-regional africana: o caso de Cabo Verde. Janus*, p. 94 a 95.
- Teixeira, A. R., 2013. *Guiné-Bissau: o insucesso dos esforços de reforma. Janus*, p. 92 a 93.

- Telegraph, T., 2010. *The Telegraph*. [Online] Available at: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/southamerica/colombia/8230134/South-American-drug-gangs-funding-al-Qaeda-terrorists.html> [Acedido em 23 dezembro 2014].
- Telo, A. J., 2011. *Multipolar ou Apolar? Um desconcertante Mundo novo*. s.l.:Relações Internacionais.
- UE, 2004. *Regulamento (CE) n° 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho*. Bruxelas: Jornal Oficial da União Europeia.
- UE, 2013. *elementos para a resposta estratégica da UE aos desafios no Golfo da Guiné*. Bruxelas: Comissão Europeia.
- UE, 2014. *Estratégia de Segurança Marítima da UE*, Bruxelas: Conselho da União Europeia.
- UE, 2014. *Estratégia de Segurança Marítima da UE*, Bruxelas: Conselho da União Europeia.
- UNDP, 2014. *United Nations Development Programme*. [Online] Available at: <http://hdr.undp.org/en/content/table-2-human-development-index-trends-1980-2013> [Acedido em 20 janeiro 2015].
- UNODC, U. N. O. o. D. a. C., 2009. *UNODC*. [Online] Available at: <http://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2009/December/security-council-debates-devastating-impact-of-drug-trafficking.html> Acedido em 23 dezembro 2014].
- US DoS, 2010. *Maritime Security Sector Reform*. Washington: Department of State.
- USA, 2014. *US Trafficking in Persons Report*. Washington: Department of State.
- USA, G. o. t. U. S. o. A., 2006. *The National Security Strategy of the United States of America*. Washinton: s.n.
- USA, U. D. o. D., 2009. *Security Sector Reform*. Washington: s.n.
- Venâncio, A. R., 2014. A nova corrida a África. *Revista de Ciências Militares, Vol. II, n° 2*, novembro, p. 363 a 373.
- Vieira Matias, N., 2014. *Instituto dos Mares da Lusofonia*. [Online] [Acedido em 14 dezembro 2014].
- Walker, T., 2015. *Africa's maritime security wish list for 2015*, Pretoria: Institute for security studies.
- World Bank, 2013. *World Bank*. [Online] Available at: <http://www.worldbank.org/en/country/saotome> Acedido em 16 jan 2015].





ANEXOS E APÊNDICES



Anexo A – Corpo de Conceitos

Arquitetura Securitária – Conjunto dos elementos e mecanismos desenvolvidos, ou em desenvolvimento para garantir a proteção contra ameaças aos recursos considerados vitais para a integridade e estabilidade do indivíduo, grupo, estado ou grupo de estados quer a origem dessas ameaças seja de natureza militar, política, económica, social ou cultural (Escorrega, 2010).

Assistência Militar – Materializa-se na concessão de verbas a fundo perdido ou bonificado, destinados à aquisição de material e equipamento militar, pretendendo gerar dupla dependência – financeira e logística (Santos, 1986).

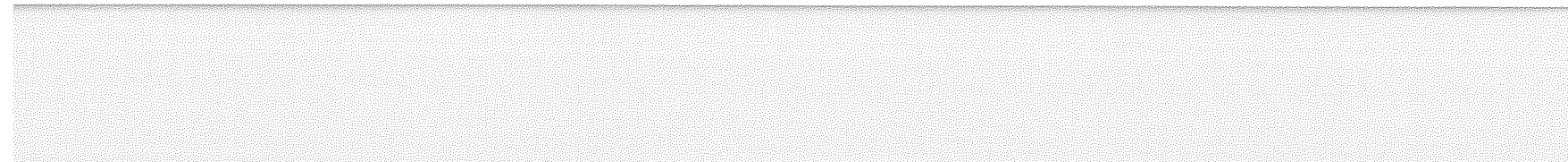
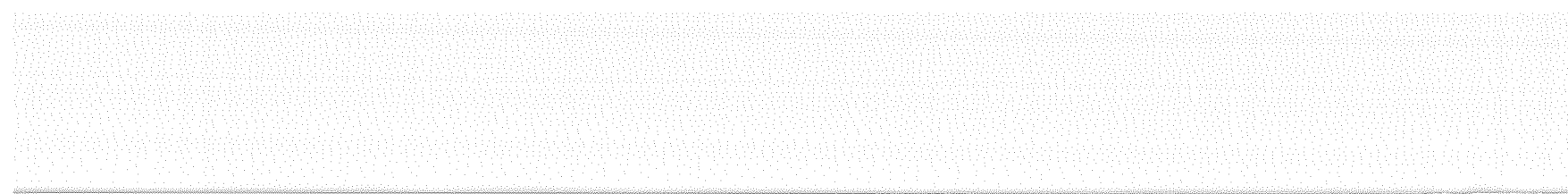
Atlântico Sul – Definido pelo paralelo 16 norte, a este pela costa sul-americana, a oeste pela costa africana e a sul pela Antártida.

Capacidade Militar – Conjunto de elementos que se articulam de forma harmoniosa e complementar e que contribuem para a realização de um conjunto de tarefas operacionais ou efeito que é necessário atingir, englobando componentes da doutrina, organização, treino, material, liderança, pessoal, infraestruturas e interoperabilidade (MDN, 2011a).

Cooperação Militar – Contributo ao nível do *know-how*, treino, no âmbito das informações ou mesmo ao nível da execução (Santos, 1986).

Golfo da Guiné – Espaço marítimo para dentro de uma linha unindo o Cabo Palmas na Libéria e a fronteira sul de Angola. Abrange doze países costeiros: Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, Congo. República Democrática do Congo e Angola (Rodrigues, 2014).

Segurança Marítima – Conjunto de medidas e atividades conduzidas a fim de garantir as condições necessárias ao estabelecimento de um ambiente seguro e estável no domínio marítimo, contra ameaças intencionais.



Apêndice A – Modelo de Análise

Como forma de tratarmos a problemática em questão e pretendendo dar resposta à questão central colocada, construímos o modelo de análise que se apresenta na figura nº Ap1.

| Functions | Maritime Governance | Maritime Civil and Criminal Authority | Maritime Defense Administration | Maritime Safety | Maritime Response and Recovery | Maritime Economy |
|----------------------|--|--|---|--|---|---|
| | Maritime Mission Maritime Agency Organization Maritime Law and Policy Diplomatic and Foreign Affairs Support Maritime Programs Maritime Professionals | Enforcement of Civil and Criminal Laws Integrated Border Management Judicial Sector Support Port Security Vessel Security Supply Chain Security Maritime Environmental Enforcement Accountability and Oversight | Maritime Defense Administration Maritime Defense Forces Maritime Situational Awareness; Maritime Domain Awareness | Maritime Safety Administration Flag State Control Port State Control Fishing and Small Vessel Safety and Operations Management Maritime Facility Safety Management Maritime Licensing Administration Aids to Navigation Infrastructure, Equipment and Maintenance Channel and Harbor Management | Emergency Response Administration Incident Management Search and Rescue Fire Environmental Maritime Defense Assistance to Civil Authorities Investigation and After-action Analysis | Economic Activity Regulation and Management Commercial Ports Transport Market Conditions |
| Sub-Functions | | | | | | |

Figura Ap1 – Modelo de Análise

Fonte: (US DoS, 2010).

No sentido de enquadrarmos conceitualmente a nossa investigação, dedicámos o primeiro capítulo a uma breve revisão ao conceito de segurança, através da análise às teorias securitárias contemporâneas, nomeadamente à Escola de Copenhaga.

Após esta análise, procurámos caracterizar a complexidade securitária no Atlântico Sul identificando fatores que contribuíam para a instabilidade e para o sentimento de insegurança no mesmo. Para tal, socorremo-nos de estudos científicos já efetuados, entrevistas a entidades com conhecimento sobre a temática em apreço bem como de dados estatísticos disponíveis.

Quanto às entrevistas, de natureza semiestruturada, seguiram, na sua generalidade, o seguinte articulado:

- Como caracteriza a complexidade securitária no Atlântico Sul?
- Como pequeno Estado que estratégia deverá ter Portugal para o Atlântico Sul?
- Quais são as implicações e que responsabilidade tem Portugal neste domínio?

- Qual o impacto de uma maior intervenção Portuguesa no Atlântico Sul para a UE, OTAN e para a ONU. Potencia a sua posição?
- Como vê o emprego das nossas Forças Armadas no quadro bilateral e no quadro multilateral?
- Como pode potenciar outros instrumentos de poder nacional, como por exemplo a economia?
- Pode Portugal ter um papel mais influente relativamente ao Brasil, na sua aproximação a África e à OTAN?
- Quanto às entidades entrevistadas, destacamos as seguintes:
- Professor Doutor Adriano Moreira, Presidente da Academia de Ciências;
- Vice-Almirante António Carlos Rebelo Duarte, Professor de Teoria da Resolução de Conflitos do Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa;
- Dr. Luis Amado, Presidente do BANIF, ex-Ministro da Defesa e dos Negócios Estrangeiros;
- Vice-Almirante Lopo Cajarabille, Docente convidado do Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa.

Posteriormente, aplicando a ferramenta analítica *Maritime Security Sector Reform* a cada país em estudo, considerando as suas políticas de defesa nacional, os processos de coordenação intergovernamental, as forças e meios militares disponíveis, e as medidas e atividades desenvolvidas, foi-nos possível identificar vulnerabilidades particulares em cada um dos Estados.

Esta ferramenta, adotada em 2010 pelo Departamento de Defesa dos EUA, surgiu na sequência da Reforma do Setor da Segurança dos EUA de 2009, entendida como o conjunto de políticas, atividades e programas do governo norte-americano, que visa a promoção da boa governação, do desenvolvimento e da segurança de Estados parceiros, contribuindo significativamente para a política externa dos EUA e consequentemente ao encontro dos seus interesses.

Esta reforma obedece a um programa de implementação que se divide em seis fases: Análise, Planeamento, Treino, Implementação, Monitorização e Avaliação (USA, 2009).

A fase da análise constitui-se como uma das mais importantes, na medida em que é através dela que será possível determinar qual a contribuição dos EUA para o Estado parceiro. Neste sentido, para se proceder a uma análise rigorosa foram criadas algumas ferramentas analíticas para permitir identificar lacunas nos Estados parceiros e desta forma ajustar a participação dos EUA

a essas áreas. Neste contexto, foi publicado o Guia de Reforma do Sector de Segurança Marítima (MSSR).

Este guia é uma ferramenta analítica que permite avaliar as capacidades do sector da segurança marítima, bem como as atividades de coordenação e colaboração, da qual resulta a identificação de lacunas existentes. Dentro do conceito de segurança alargado em que é gerado, o MSSR contempla um conjunto de ações e medidas no âmbito legislativo, governativo e das infraestruturas, necessárias ao estabelecimento e desenvolvimento das condições de segurança e da economia nos espaços marítimos.

Assim, o MSSR divide e organiza os elementos da segurança marítima em três níveis diferentes: funções; subfunções e capacidades. As funções são utilizadas para descrever as principais áreas de atividade necessárias a um sector marítimo estável, seguro e próspero. Neste domínio, esta ferramenta identifica seis funções: **Governação Marítima; Autoridade Marítima; Defesa Marítima; Segurança Marítima; Resposta e Recuperação Marítima; Economia Marítima.**

No presente trabalho apenas analisaremos a função Defesa Marítima.

A cada uma das funções estão associadas várias subfunções que dizem respeito ao conjunto de tarefas que é necessário realizar nesse domínio.

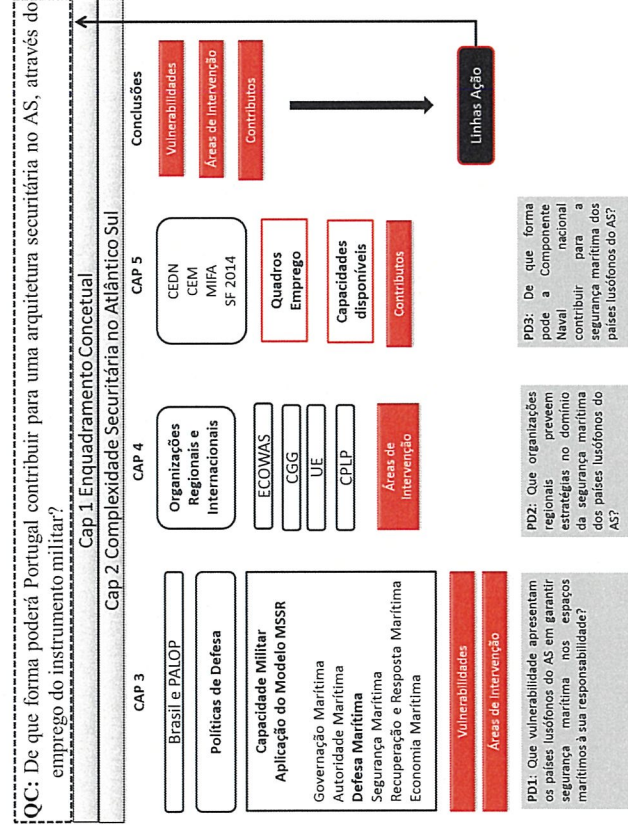


Figura Ap2 – Tabela do Maritime Security Sector Reform

Fonte: (US DoS, 2010).

No caso particular da Defesa Marítima, o MSSR estabelece as seguintes subfunções:

- Administração Naval de Defesa – tarefas relacionadas com a definição de responsabilidades e de mecanismos de cooperação de entre as várias agências marítimas nacionais, no quadro da defesa;
- Forças Navais – tarefas necessárias para garantir que as estruturas e os meios navais têm capacidade de proteger as áreas sob jurisdição nacional, contra qualquer ameaça ou agressão, que possa ter impactos económicos, ambientais ou securitários.
- Compreensão Situacional Marítima; Consciência do Domínio Marítimo – tarefas necessárias à compreensão de tudo o que associado ao ambiente marítimo global e regional, possa ter impactos económicos, ambientais ou securitários.

Conforme referido, o MSSR encontra-se estruturado em três níveis de elementos respeitantes à segurança marítima, sendo que o terceiro diz respeito às capacidades necessárias à execução das tarefas associadas a cada subfunção. Como exemplo, para a subfunção Forças Navais, são definidas cinco capacidades:

- Capacidade de exercer Comando e Controlo da Componente Naval em operações marítimas;
- Capacidade para cumprir missões operacionais específicas, tais como detetar, impedir e proteger bens, infraestruturas e interesses nacionais, no domínio marítimo contra qualquer ameaça;
- Capacidade de manter um dispositivo marítimo;
- Capacidade de recolher, processar, analisar, integrar e interpretar informação/informações a respeito de ameaças externas ao domínio marítimo;
- Capacidade de planeamento.

Figura Ap3 – Tabela do Maritime Security Sector Reform

| Componentes | Capacidades | Subfunções | Funções |
|--|--|--------------------------------------|------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Cumprimento de obrigações internacionais <ul style="list-style-type: none"> • Programas de saúde pública e ambiental • Segurança na investigação 2. Processos de colaboração interinstitucional e homologação, incluindo <ul style="list-style-type: none"> • Interâmbios de pessoal • Protocolos de partilha de informações • Programas de formação e recrutamento 3 - Programas de formação e recrutamento <ul style="list-style-type: none"> • Organização de programas de treino coordenados e supervisionados por oficiais competentes 4 - Enquadramento jurídico adequado <ul style="list-style-type: none"> • Capacidade de investigação • Capacidade de adjudicação • Capacidade de registo de gestão de informações • Sistemas de registo de gestão de informações • Coordenação e ligação com outros agentes da lei 5 - Transparência nos processos públicos <ul style="list-style-type: none"> • Capacidade de investigação • Gestão de projetos • Medidas de anticorrupção e implementação de orientações éticas 6 - Transparência orçamental <ul style="list-style-type: none"> • Execução e fiscalização legislativa • Controlo e inspeção interna | <ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidade de coordenação e cooperação 2. Capacidade de articulação entre Forças e Meios militares navais com outros ministérios em questões de defesa marítima 3. Capacidade de gestão de pessoal 4. Capacidade de gerir e aplicar um sistema de justiça administrativa. 5. Capacidade de gestão e acompanhamento de contratos no âmbito da defesa 6. Capacidade de gestão de processos financeiros | <p>Administração Naval de Defesa</p> | <p>Defesa Marítima</p> |

Fonte: (adaptado de US DOS, 2010).

Figura Ap3 – Tabela do *Maritime Security Sector Reform* (cont.)

| Componentes | Capacidades | Subfunções | Funções |
|--|--|----------------------|--------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Estruturas de comando militares subordinadas, e em apoio das autoridades civis competentes • Ligação e coordenação interagências (público/privada) • Cooperação internacional e regional <ol style="list-style-type: none"> 2. Definição de políticas e planos • Procedimentos operacionais padrão • Manuais e regulamentação para a organização • Tácticas, técnicas e procedimentos • Treino operacional <i>Ongoing</i> <ol style="list-style-type: none"> 3. Disponibilidade de embarcações, aeronaves e equipamentos de apoio • Níveis adequados de manutenção de equipamentos • Meios de apoio que garantam linhas de comunicação e tráfego de comércio marítimo seguro <ol style="list-style-type: none"> 4. Detecção de ameaças • Capacidade de pesquisa • Gestão e partilha da Informação • Coordenação MSA / MDA <ol style="list-style-type: none"> 5. Treino • Exercícios conjuntos • Interoperabilidade com meios navais internacionais | <ol style="list-style-type: none"> 1. Capacidade de exercer Comando e Controlo da componente naval em operações marítimas 2. Capacidade para cumprir missões operacionais específicas, tais como detetar, impedir e proteger bens, infraestruturas e interesses nacionais, no domínio marítimo contra qualquer ameaça 3. Capacidade de manter um dispositivo marítimo 4. Capacidade de recolher, processar, analisar, integrar e interpretar informação / informações a respeito de ameaças externas ao domínio marítimo 5. Capacidade de planeamento | <p>Forças Navais</p> | <p>Defesa Marítima (cont.)</p> |

Fonte: (adaptado de US DOS, 2010).

Figura Ap3 – Tabela do Maritime Security Sector Reform (cont.)

| Componentes | Capacidades | Subfunções | Funções |
|--|---|-----------------------------------|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Acesso e manutenção de dados relativos a infraestruturas marítimas críticas e embarcações, incluindo as pessoas, organizações e carga 2. COP <ul style="list-style-type: none"> • Integração de informação sobre fluxos aéreos, terrestres e marítimos • Recolha e análise de informação • Detção de ameaças aéreas, terrestres e marítimas • Capacidade de investigação 3. Partilha de informação multisectorial <ul style="list-style-type: none"> • Gestão da Informação e partilha de todos os domínios com parceiros regionais • Estabelecimento de canais de divulgação | <ul style="list-style-type: none"> 1. Capacidade de monitorização sistemática de embarcações, cargas e tripulações, através do estabelecimento de uma <i>Common Operational Picture</i> (COP) 2. Capacidade para operar de forma eficaz um ou mais Centros de Operações 3. Capacidade de coordenar, partilhar e disseminar informações | Conhecimento Situacional Marítimo | Defesa Marítima (cont.) |

Fonte: (adaptado de US DOS, 2010).

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA: contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

Para além de permitir verificar quais as possíveis áreas de cooperação, o MSSR permite quantificar as várias capacidades constantes no seu modelo de forma a priorizar as áreas de intervenção.

| Qualitative Indicator Range | Quantitative Indicator Range | Approach Indicator Definition | Delivery Indicator Definition | Comments and Remarks |
|-----------------------------|------------------------------|--|--|---|
| Nominal | 0 – 2 | Some activity may exist evidencing the capability measured, but such activities are not part of formal plans, policies, processes, or programs that would enable the capability to exist on a reliable and reproducible basis. | The capability is infrequently employed (0-30% of the time) and its contribution to positive outcomes is minimal. | Recognizes the existence of some effort or activity, even though it may not stem from formalized plans, policies, processes, or programs. Also recognizes scattered or disconnected efforts (often at the individual or local level). |
| Modest | 3 – 5 | Organized, if basic, approaches to the capability exist, and efforts are in place to address weaknesses. | The capability is not consistently employed (30-60% of the time) and outcomes are erratic or unpredictable. | Recognizes that there may not be consistency of effort but that various levels of organization exist. |
| Moderate | 6 – 8 | Organized activities supporting the capability are professional, formalized, and supported by adequate budget levels. | The capability is mostly employed (60-90% of the time) and produces adequate outcomes. | Shows sophistication and organization towards achieving a stated goal or objective. Even if capabilities are not consistently used or do not exist across the entirety of the maritime domain, outcomes are adequate. |
| Significant | 9 – 10 | Activities are formalized, planned, funded, assessed and adjusted on a continual basis, evidencing a significant level of capability in this area. | The capability is consistently employed (90% of the time or higher) and produces effective and efficient outcomes. Capability reviews ensure the capability is upgraded if/as circumstances require. | More robust capacity exists and is being sustained. Efforts are made continually to improve capacities across the maritime domain. |

Figura nº Ap4 – Tabela do *Maritime Security Sector Reform*

Fonte: (US DoS, 2010).

Após aplicação desta ferramenta, procurámos perceber quais as organizações regionais que, em função da incapacidade identificada, promovem ações e desenvolvem estratégias e linhas de ação no sentido de a garantir. Para tal, analisámos a documentação relativa à Estratégia de Segurança Marítima da UA e das Organizações Regionais Africanas e Sul Americanas com responsabilidades neste domínio, focando igualmente outras organizações internacionais, que pela sua premência tiveram de ser referidas.

Neste seguimento, e sabendo agora quais as ameaças e quais as lacunas ao nível estatal e regional, analisámos os documentos estruturantes da Defesa Nacional e identificámos que quadros de emprego e que tipologia de missões permite o emprego do instrumento militar no Atlântico Sul.

Uma vez respondida esta questão e identificadas as capacidades da Componente Naval nacional, foi possível identificar áreas de atuação que fossem ao encontro do problema identificado e que potenciam a presença de Portugal no Plano Regional, e desta forma no seio das instituições das quais faz parte.

De uma forma sintetizada dedicámos um capítulo às seguintes questões:

- **QC:** De que forma poderá Portugal contribuir para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul, através do emprego do instrumento militar?

A construção da resposta a esta QC será efetuada de acordo com as respostas às seguintes perguntas derivadas (PD):

- **PD1:** Que vulnerabilidades apresentam os países lusófonos do Atlântico Sul, em garantir segurança marítima nos espaços marítimos à sua responsabilidade?
- **PD2:** Que organizações regionais preveem estratégias no domínio da segurança marítima para o Atlântico Sul?
- **PD3:** De que forma pode a Componente Naval nacional contribuir para a segurança marítima dos países lusófonos do Atlântico Sul?

Perante as questões que foram levantadas, e seguindo um tipo de raciocínio hipotético-dedutivo, identificaram-se as seguintes Hipóteses (HIP), que se irão procurar validar no decurso do processo de investigação:

- **HIP1:** À exceção do Brasil, os países lusófonos do Atlântico Sul apresentam falta de meios, formação e infraestruturas de apoio, detendo uma capacidade limitada para garantir segurança nos espaços marítimos à sua responsabilidade.

O INSTRUMENTO MILITAR PORTUGUÊS COMO PRODUTOR DE SEGURANÇA:
contributos para uma arquitetura securitária no Atlântico Sul

- **HIP2:** Para além da *Economic Community of West African States* (ECOWAS) e a *Economic Community of Central African States* (ECCAS), existem outras organizações que definiram estratégias no âmbito da segurança marítima e têm planos de ação para as implementar.
- **HIP3:** A Componente Naval pode contribuir para a segurança marítima no Atlântico Sul, através de edificação de capacidades, materializado nas ações de cooperação técnico-militar (CTM) nos domínios da assessoria, formação e treino, bem como através do emprego efetivo de forças e meios navais.

Apêndice B – Matriz MSSR aplicada aos países lusófonos

| Função | Defesa Marítima | | |
|--------------|-----------------|----------------|---|
| Capacidades | Subdomínios | Administrativa | <p>1. Capacidade de gerir e aplicar sistema justiça administrativa</p> <p>2. Capacidade de gestão e acompanhamento de processos nos processos públicos</p> <p>3. Capacidade de gestão de processos financeiros</p> <p>4. Capacidade de gestão de recursos humanos</p> <p>5. Capacidade de gestão de recursos humanos</p> <p>6. Capacidade de gestão de recursos humanos</p> |
| | | Operativa | <p>1. Capacidade de exercer Comando e Controlo das estruturas subnacionais e autoridades competentes marítimas</p> <p>2. Capacidade para cumprir missões operacionais específicas, tais como deteção, interdição e proteção de bens, infraestruturas e interesses nacionais, no domínio marítimo, contra qualquer ameaça</p> <p>3. Capacidade de manutenção de dispositivo marítimo</p> <p>4. Capacidade de recolha, processamento, análise, interpretação e integração de informação a respeito de ameaças ao domínio marítimo</p> <p>5. Capacidade de planeamento</p> |
| Competências | Subdomínios | Operativa | <p>1. Capacidade de monitorização sistemática de embarcações, cargas e tripulações através de sistemas operacionais</p> <p>2. Capacidade de coordenação, partilha e disseminar informações</p> |
| | | Administrativa | <p>1. Capacidade de gestão de programas de treino coordenados e supervisionados por pessoal qualificado</p> <p>2. Capacidade de investigação e supervisão de pessoal qualificado</p> <p>3. Capacidade de registo e gestão de informação</p> <p>4. Capacidade de avaliação</p> <p>5. Capacidade de gestão de processos</p> <p>6. Capacidade de gestão de processos</p> <p>7. Capacidade de gestão de processos</p> <p>8. Capacidade de gestão de processos</p> <p>9. Capacidade de gestão de processos</p> <p>10. Capacidade de gestão de processos</p> <p>11. Capacidade de gestão de processos</p> <p>12. Capacidade de gestão de processos</p> <p>13. Capacidade de gestão de processos</p> <p>14. Capacidade de gestão de processos</p> <p>15. Capacidade de gestão de processos</p> <p>16. Capacidade de gestão de processos</p> <p>17. Capacidade de gestão de processos</p> <p>18. Capacidade de gestão de processos</p> <p>19. Capacidade de gestão de processos</p> <p>20. Capacidade de gestão de processos</p> <p>21. Capacidade de gestão de processos</p> <p>22. Capacidade de gestão de processos</p> <p>23. Capacidade de gestão de processos</p> <p>24. Capacidade de gestão de processos</p> <p>25. Capacidade de gestão de processos</p> <p>26. Capacidade de gestão de processos</p> <p>27. Capacidade de gestão de processos</p> <p>28. Capacidade de gestão de processos</p> <p>29. Capacidade de gestão de processos</p> <p>30. Capacidade de gestão de processos</p> <p>31. Capacidade de gestão de processos</p> <p>32. Capacidade de gestão de processos</p> <p>33. Capacidade de gestão de processos</p> <p>34. Capacidade de gestão de processos</p> <p>35. Capacidade de gestão de processos</p> <p>36. Capacidade de gestão de processos</p> <p>37. Capacidade de gestão de processos</p> <p>38. Capacidade de gestão de processos</p> <p>39. Capacidade de gestão de processos</p> <p>40. Capacidade de gestão de processos</p> <p>41. Capacidade de gestão de processos</p> <p>42. Capacidade de gestão de processos</p> <p>43. Capacidade de gestão de processos</p> <p>44. Capacidade de gestão de processos</p> <p>45. Capacidade de gestão de processos</p> <p>46. Capacidade de gestão de processos</p> <p>47. Capacidade de gestão de processos</p> <p>48. Capacidade de gestão de processos</p> <p>49. Capacidade de gestão de processos</p> <p>50. Capacidade de gestão de processos</p> <p>51. Capacidade de gestão de processos</p> <p>52. Capacidade de gestão de processos</p> <p>53. Capacidade de gestão de processos</p> <p>54. Capacidade de gestão de processos</p> <p>55. Capacidade de gestão de processos</p> <p>56. Capacidade de gestão de processos</p> <p>57. Capacidade de gestão de processos</p> <p>58. Capacidade de gestão de processos</p> <p>59. Capacidade de gestão de processos</p> <p>60. Capacidade de gestão de processos</p> <p>61. Capacidade de gestão de processos</p> <p>62. Capacidade de gestão de processos</p> <p>63. Capacidade de gestão de processos</p> <p>64. Capacidade de gestão de processos</p> <p>65. Capacidade de gestão de processos</p> <p>66. Capacidade de gestão de processos</p> <p>67. Capacidade de gestão de processos</p> <p>68. Capacidade de gestão de processos</p> <p>69. Capacidade de gestão de processos</p> <p>70. Capacidade de gestão de processos</p> <p>71. Capacidade de gestão de processos</p> <p>72. Capacidade de gestão de processos</p> <p>73. Capacidade de gestão de processos</p> <p>74. Capacidade de gestão de processos</p> <p>75. Capacidade de gestão de processos</p> <p>76. Capacidade de gestão de processos</p> <p>77. Capacidade de gestão de processos</p> <p>78. Capacidade de gestão de processos</p> <p>79. Capacidade de gestão de processos</p> <p>80. Capacidade de gestão de processos</p> <p>81. Capacidade de gestão de processos</p> <p>82. Capacidade de gestão de processos</p> <p>83. Capacidade de gestão de processos</p> <p>84. Capacidade de gestão de processos</p> <p>85. Capacidade de gestão de processos</p> <p>86. Capacidade de gestão de processos</p> <p>87. Capacidade de gestão de processos</p> <p>88. Capacidade de gestão de processos</p> <p>89. Capacidade de gestão de processos</p> <p>90. Capacidade de gestão de processos</p> <p>91. Capacidade de gestão de processos</p> <p>92. Capacidade de gestão de processos</p> <p>93. Capacidade de gestão de processos</p> <p>94. Capacidade de gestão de processos</p> <p>95. Capacidade de gestão de processos</p> <p>96. Capacidade de gestão de processos</p> <p>97. Capacidade de gestão de processos</p> <p>98. Capacidade de gestão de processos</p> <p>99. Capacidade de gestão de processos</p> <p>100. Capacidade de gestão de processos</p> |

Fonte: (autor).

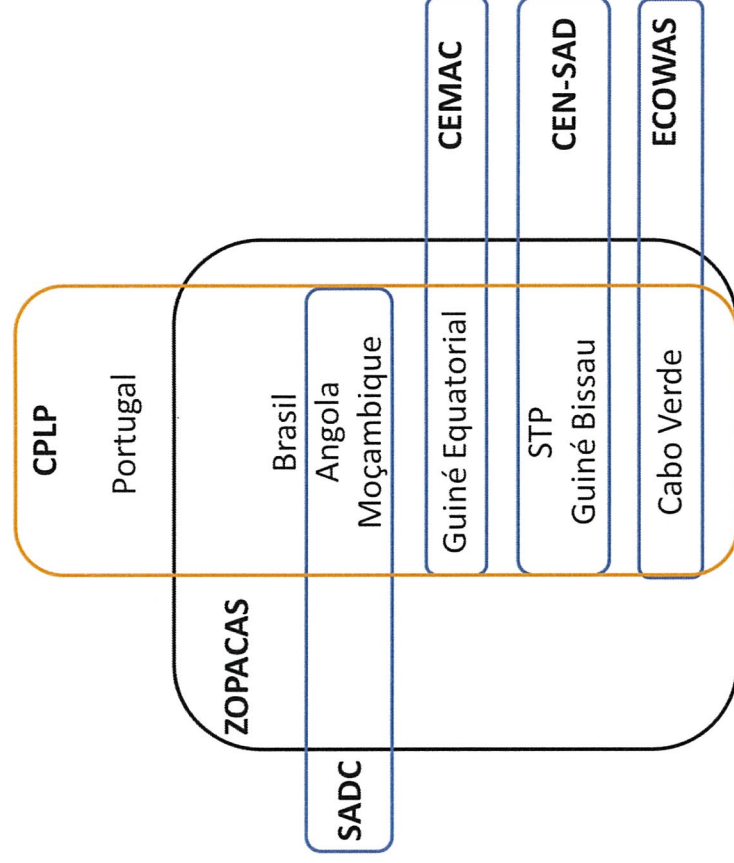
Apêndice C – Organizações Regionais Africanas

| ECCAS | ECOWAS |
|--|---|
| <p>Angola Burundi Camarões Republica Centro Africana Chade Congo Republica Democrática do Congo Guiné Equatorial Gabão São Tomé e Príncipe</p> | <p>Benim Burkina Faso Cabo Verde Costa Marfim Gambia Gana Guiné Guiné-Bissau Libéria Mali Níger Nigéria Senegal Serra Leoa Togo</p> |

Fonte: (autor).

| CEN-SAD | SADC | IGAD |
|--|--|---|
| Benim Burkina Faso Republica Centro Africana Chade Comoros Costa Marfim Djibouti Egípto Eritreia Gambia Gana Guine Guiné-Bissau Libéria Líbia Quênia Mali Maurítânia Marrocos Níger Nigéria Senegal Serra Leoa Somália São Tomé e Príncipe Sudão Togo Tunísia | Angola Botswana Republica Democrática do Congo Lesoto Madagáscar Malawi Maurícias Moçambique Namíbia Africa do Sul Suazilândia Tanzânia Zâmbia Zimbabué | Djibouti Eritreia Etiópia Quênia Somália Sudão Uganda |

Apêndice C – Organizações Regionais Africanas (cont.)



Fonte: (autor).