

# O ESPAÇO DO ATLÂNTICO E OS PRINCIPAIS DESAFIOS À SEGURANÇA

*THE ATLANTIC SPACE.  
MAIN CHALLENGES TO SECURITY*

**Francisco Miguel Gouveia Pinto Proença Garcia**

Tenente-Coronel (Reserva)  
Doutor em História Contemporânea  
Agregação em Relações Internacionais  
Professor Associado com o grau de Agregação da Universidade Católica de Lisboa  
1646-023 Lisboa  
Investigador Convidado do Centro de Investigação e Desenvolvimento do Instituto Universitário Militar  
1449-027 Lisboa  
franciscoproencagarcia@iep.lisboa.ucp.pt

## **Resumo**

Neste artigo procura-se mostrar que a centralidade do Atlântico continua a ser uma realidade, sobretudo pela manutenção da importância geoeconómica da Europa comunitária, pelo novo dinamismo do link transatlântico, mas sobretudo pelo interesse mostrado pelos poderes emergente e re-emergentes no Atlântico Sul. Neste Espaço manifestam-se diversas ameaças e desafios à segurança internacional que são aqui brevemente analisadas, bem como a resposta possível dada pelas organizações internacionais com políticas e práticas consequentes para a região.

**Palavras-chave:** Geopolítica, Atlântico, ameaças e desafios; organizações internacionais.

## **Abstract**

*This paper seeks to show that the centrality of the Atlantic continues to be a reality, above all, by maintaining the geo-economic importance of the European Community, by the new dynamism of the transatlantic link but mainly by the interest shown by emerging and re-emergent powers in the South Atlantic. There are several threats and challenges to*

**Como citar este artigo:** Garcia, F., 2017. O Espaço do Atlântico e os Principais Desafios à Segurança. *Revista de Ciências Militares*, novembro, V(2), pp. 71-93.  
Disponível em: <http://www.iesm.pt/cisdi/index.php/publicacoes/revista-de-ciencias-militares/edicoes>.

*international security that are briefly analyzed here, as well as the possible response given by international organizations with consistent policies and practices for the region.*

**Keywords:** *Geopolitics, Atlantic, threats and challenges, international organisations.*

## **Introdução**

Apesar de hoje em Relações Internacionais e em Geopolítica ser comum afirmar-se que houve uma transição da centralidade do poder político e económico da área euro-atlântica para a região da Ásia-Pacífico (Nye, 2014; Biscop, 2015), ficando o Espaço do Atlântico secundarizado, no nosso ensaio procuraremos mostrar que antes pelo contrário, que há sim uma reafirmação deste último Espaço não só pela manutenção da importância geoeconómica da Europa comunitária e pelo ainda dinâmico *link* transatlântico mas sobretudo pelo interesse mostrado pelos poderes emergente e re-emergentes no Atlântico Sul.

Neste imenso Espaço, considerado durante décadas como relativamente pacífico em termos militares, manifestam-se diversas ameaças à segurança transnacional que colocam inúmeros desafios quer aos países sobreanos quer às organizações internacionais com interesses e políticas consequentes para o Atlântico, situação que analisamos neste ensaio.

### **1. O Espaço do Atlântico**

O espaço do Atlântico de um ponto de vista geográfico engloba 86 milhões e 560 mil quilómetros quadrados, ou seja cerca de 24% da superfície da terra, abrangendo 65 países (30 países nas Américas, 11 na Europa e 24 em África) (Correia, 2010), todos eles muito heterogéneos do ponto de vista político, económico, militar, social e cultural.

Esta imensa massa de água que liga o Pólo Norte à Antártida integra o Golfo do México, os Mares do Norte, Báltico, Caribe, Negro e Mediterrâneo, sendo possível considerar seis acessos: dois a norte (nordeste e noroeste), dois ao centro (Canal do Panamá e Estreito de Gibraltar) e dois ao sul (passagem Drake, Cabo da boa esperança), tendo a sua menor largura entre Natal (Brasil) e Freetown (Serra Leoa).

O vasto espaço da Bacia do Atlântico é marcado por uma acentuada heterogeneidade mas ao mesmo tempo por crescente fatores de interdependência. Neste espaço encontramos uma comunidade de partilha de valores como a democracia e o comércio livre, que coexistem com tradições políticas, económicas, sociais e culturais diferenciadas nas diversas regiões e países (Grevi, 2016). No espaço do Atlântico encontramos diferentes níveis de desenvolvimento económico, de estabilidade institucional e de segurança, de ideologias, de clivagens religiosas, de organização familiar e da interpretação de valores como o dos Direitos Humanos.

Ao nível dos regimes e sistemas políticos verificamos que no espaço do Atlântico, a maioria dos países são democracias, mais precisamente 62 democracias, 12 regimes considerados

híbridos e 7 regimes autoritários (Gratius, 2015); na Europa predominam os regimes democráticos (88% dos países), sendo em menor valor percentual na América (apenas 2/3 dos países) e na África Atlântica apenas 20% dos países são considerados democracias, 43% autocracias e 37% regimes híbridos (Gratius, 2015)<sup>1</sup>.

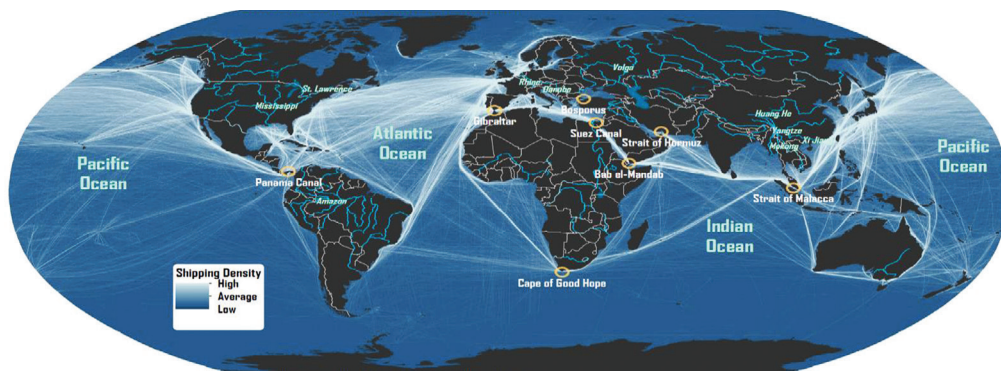
Do ponto de vista geopolítico, o Atlântico Norte é mais homogêneo que os Atlântico médio ou Sul, caracterizando o designado Ocidente, comunidade de partilha de valores comuns.

Neste imenso espaço os arquipélagos da Macaronésia (Açores, Canárias, Cabo Verde e Madeira), devido ao poder funcional que a geografia lhes concede e que potencia diversas pertenças, acabam por desempenhar um papel integrador entre o Norte e o Sul e ligações múltiplas e cruzadas através das diversas organizações como a Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO), a União Europeia (UE), a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO/ECOWAS), a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP).

As duas maiores economias do mundo, União Europeia e EUA localizam-se no espaço do Atlântico, dando logo à partida a este imenso espaço uma importância geoeconómica e geopolítica de destaque na cena mundial.

A interdependência económica e de investimentos na bacia do atlântico têm sido crescentes desde o início do século. A sua intensidade é variável dado que há grande diversificação e diferenciação de economias. Entre a América do Norte e a Europa o comércio conta para 40% do total que cruza o Atlântico, seguido do comércio UE-África (21%) e entre o Norte e Sul e América Central (18%) (Grevi, 2016).

A Figura 1 representa o tráfego de navios nas diversas linhas de comunicação marítimas existentes, verificando-se uma maior densidade entre os dois polos de desenvolvimento no Atlântico Norte, EUA e Europa, o que espelha a dinâmica comercial entre as duas margens, mas também podemos verificar um significativo tráfego marítimo Sul-Norte, sendo exemplo o expresso na figura, que retrata a densidade de tráfego entre o Brasil e o resto do mundo.



**Figura 1 – Domínios da circulação marítima**

Fonte: Disponível em: <[http://eeas.europa.eu/archives/docs/maritime\\_security/docs/maritime-security-information-toolkit\\_en.pdf](http://eeas.europa.eu/archives/docs/maritime_security/docs/maritime-security-information-toolkit_en.pdf)>.

<sup>1</sup> Sobre estes dados estatísticos podemos aprofundar em <https://freedomhouse.org/report/freedom-world/freedom-world-2016>

O tráfego marítimo nas Linhas de Comunicações da costa brasileira contabiliza em média 359 navios mercantes diários (NM/d) e movimentação, anualmente, mais de 350 mil milhões de dólares (Guerra, 2011).

Apesar da expressão numérica significativa, o Atlântico Sul ainda é considerado um oceano de trânsito (Correia, 2010), e as principais rotas são ao longo da costa americana e africana. Devemos no entanto salientar que as principais rotas na direção Sul-Norte cruzam o equador geopolítico e passam próximo aos arquipélagos da Macaronésia, o que realça a sua importância.

O Espaço do Atlântico possui naquilo que podemos considerar o seu sistema de energia, uma grande parte das reservas fósseis não exploradas, incluindo 40% do petróleo, 20% do gás natural e 40% de carvão (BP, 2015), contando ainda com 67% das reservas tecnicamente recuperáveis de *shale gas*, 77% da capacidade instalada de energia solar; 64% da energia eólica e 59% da energia geotermal (Kraemer e Stefes, 2016).

As maiores reservas provadas de petróleo estão concentradas nas Américas, nomeadamente na Venezuela e no Canadá, que atualmente detêm a primeira e a terceira maior reserva de petróleo provada, estimadas em 1297 e 167 mil milhões de barris respetivamente (Leté, 2015, p. 5). No Brasil, por exemplo, as reservas de petróleo serão cerca de 46 mil milhões de barris, sendo possível, que a quantidade de petróleo alcance 70 a 100 mil milhões de barris, além de grande volume de gás (Hanson, 2008).

Na África Atlântica, nomeadamente na região do Golfo da Guiné a produção de petróleo representa cerca de 16% por cento da produção mundial. Aqui lidera a Nigéria com 40 mil milhões de barris de reservas provadas, seguida de dois países da CPLP, Angola e a Guiné-Equatorial com cerca de 13 mil milhões de barris e 1,7 mil milhões de barris de reservas provadas, respetivamente (Leté, 2015, p. 5). Nesta instável região quase todos os campos petrolíferos estão localizados *offshore*, o que lhes garante alguma segurança da instabilidade que assola a área continental (Guedes, 2012). Esta região inclui também a Bacia do Congo (segundo maior conjunto hídrico e florestal do mundo, depois da Amazónia), que cobre perto de dois milhões de quilómetros quadrados.

Depois temos ainda as recentes descobertas de reservas de petróleo e de gás de xisto. Das dez maiores reservas de petróleo de xisto, cinco estão na bacia do Atlântico (Argentina, Canadá, EUA, México Venezuela), e no gás de xisto lideram os EUA com 24405 mil milhões de m<sup>3</sup>, a Argentina com 21914 mil milhões de m<sup>3</sup> e o México com 19281 mil milhões de m<sup>3</sup> de reservas provadas (*US Energy Information Administration*).

Com base no até agora exposto podemos inferir que o Espaço do Atlântico tem todas as condições para ser o líder na produção e exportação de energia, alterando-se as tradicionais correlações de poder. Esta situação pode-se transformar numa “forma objectiva de exercer influência geopolítica, tão singular como potencialmente decisiva naquilo que pode ser considerado como a ascensão silenciosa do Atlântico na política internacional” (Lima, 2016).

## 2. Ameaças à Segurança

No Atlântico também se manifestam diversas ameaças à segurança transnacional, sendo que neste ensaio consideramos as seguintes<sup>2</sup>:

- Fracasso do Estado;
- A convergência entre as Organizações Criminosas Transnacionais (OCT), os diversos tráficos ilícitos e o terrorismo;
- A Pirataria marítima;
- Disputas na fronteira marítima.

Estas ameaças não devem ser interpretadas isoladamente, dado que consideramos existir entre elas uma interdependência e um inter-relacionamento intrínseco, a linha de fronteira entre uma tipologia e outra é muito ténue, sendo frequente surgirem combinações entre elas.

### 2.1. Fracasso do Estado

Das ameaças elencadas consideramos a mais gravosa a debilidade do Estado uma vez que pode e deve ser relacionada com as outras ameaças, pois, não podendo afirmar a sua soberania sobre a totalidade do seu território, os Estados ficam permeáveis a que dentro de si germinem e se desenvolvam outras ameaças à segurança transnacional (Garcia e Ferro, 2013).

Na Bacia do Atlântico verificamos a existência de uma multiplicidade de unidades políticas em situação de fragilidade (fracas, falhadas ou colapsadas). Segundo o índice da *Fund For Peace* de 2016, são 12 as unidades políticas nesta situação, das quais 11 são em África e uma nas Caraíbas, o Haiti.

A fragilidade do Estado está estreitamente relacionada com a conflitualidade regional. São inúmeros os conflitos que assolam o espaço do Atlântico, e apenas para citar os mais relevantes: no Médio-Oriente temos o persistente problema israelo-palestiniano, a guerra civil na Síria e no Iraque, onde o *Daesh* se afirma como fenómeno subversivo à escala global; na Europa subsistem os problemas com a Rússia devido à situação na Ucrânia e na Geórgia; na Turquia além das convulsões internas, há as recorrentes questões cipriota e curda.

O Continente Africano tem sido palco no último meio século de uma violência estrutural permanente, mantendo em 2015, segundo o Barómetro da Conflitualidade, publicado pelo *Heidelberg Institute for International Conflict Research*, cerca de metade dos conflitos de alta

---

<sup>2</sup> Bruno Lété (2015) considera apenas três as ameaças emergentes no Espaço do Atlântico: *The convergence between trafficking, organized crime and terrorism spurs instability; Piracy endangers the Atlantic's expanding maritime transportation network; The vulnerability of the critical energy infrastructure jeopardizes regional security. Por outro lado, Inês Sousa (2014) no seu trabalho Maritime Territorial Delimitation and Maritime Security in the Atlantic, considera sobretudo a pirataria e aborda as questões das delimitações fronteiriças.*

violência ocorridos no mundo<sup>3</sup>. Na África atlântica permanece ainda a questão do estatuto do Sahara Ocidental, os conflitos internos na Líbia e no Mali e todas as manifestações de instabilidade e insegurança no Sahel; destacamos ainda toda a conflitualidade na Nigéria, quer em torno do Delta do Níger quer com o *Boko Haram* e não podemos deixar de referir o desastre humanitário na República Democrática do Congo onde a violência é endêmica.

## **2.2. A convergência entre as Organizações Criminosas Transnacionais, os diversos tráficos ilícitos e o terrorismo**

As Organizações Criminosas Transnacionais (OCT), com as verbas geradas, adquirem um nível de poder que compete com o dos Estados da região. Expressam esse poder pela capacidade para criar diversas formas de instabilidade nos países onde operam, instabilidade de amplo espectro, da social a económica, da política à psicológica. Ao mesmo tempo, tentam conquistar indiretamente o poder político pela corrupção dos seus órgãos de soberania e dos seus funcionários, com a finalidade de intimidar o poder instituído e, desta forma, de garantirem uma completa liberdade de ação para as suas atividades criminosas. Esta situação debilita ainda mais as fracas estruturas do Estado.

Segundo o Gabinete das Nações Unidas para o crime e a droga, o custo do crime organizado transnacional é estimado em cerca de 3,6% da economia global e só a lavagem de dinheiro custa pelo menos 2% do produto interno bruto global a cada ano<sup>4</sup>.

Na margem ocidental do Atlântico destacamos a violência criminal dos cartéis da droga e os milhares de mortes causadas pela sua atuação<sup>5</sup>. Países como a Guatemala, as Honduras ou o México debatem-se para conter os elevados níveis de criminalidade violenta que afeta a autoridade do Estado (Grevi, 2016).

Um dos principais tráficos a que as OCT se dedicam é o da Cocaína produzida na Colômbia, no Perú e na Bolívia e que se destina sobretudo aos EUA e à Europa, estando no entanto o consumo na América do Sul, particularmente no Brasil a aumentar<sup>6</sup>.

Na África Ocidental, uma região onde a maioria dos países se encontra entre os mais pobres do mundo, o tráfico de cocaína é avaliado em centenas de milhões de dólares<sup>7</sup>. As redes do tráfico de estupefacientes muitas vezes aproveitam as debilidades estruturais de

---

<sup>3</sup> Sobre a análise efetuada neste relatório podemos aprofundar detalhadamente em *Conflict Barometer 2015. Disputes, non-violent crisis, violent crisis, limited wars, wars*. Nº 24. Heidelberg.

<sup>4</sup> Sobre este assunto podemos detalhar no relatório de 2011 da UNODC *Estimating illicit financial flows resulting from drug trafficking and other transnational organized crimes Research Report*.

<sup>5</sup> Segundo o relatório *Global Burden of Armed Violence* de 2015, publicado pelo *The Geneva Convention on Armed Violence and Development*, a América Central e do Sul, o Caribe e a África do Sul lideram o número em mortes violentas.

<sup>6</sup> No *World Drug Report* de 2017, que está organizado em cinco volumes podemos encontrar diversos dados estatísticos sobre produção, tráfico implicações políticas, consequências da oferta, uso e saúde das drogas, cultivo, produção e consumo de cocaína, opiáceos e cannabis e uma análise detalhada do mercado mundial de drogas sintéticas, sendo o quinto volume exclusivamente dedicado aonexo entre o problema da droga, o crime organizado, os fluxos financeiros ilícitos, a corrupção e o terrorismo. Disponível em <https://www.unodc.org/wdr2017/index.html>IDE.

<sup>7</sup> *World Drug Report* 2017.

países como a Guiné-Bissau e, com o beneplácito das elites dirigentes locais acabaram por transformar a região num significativo centro de trânsito para a rota de distribuição da Europa<sup>8</sup>.

No relatório de 2014 da *West Africa Commission on Drugs* são apresentados dados relativos a 2010 que revelam que nesse ano a maior parte do fluxo da cocaína oriunda da América Latina para a África Ocidental atravessou o arquipélago de Cabo Verde, um dos principais pontos de trânsito entre a América Latina e o continente africano, de onde se dirigiu para a costa atlântica da região (Santos, 2014).

Neste tráfico que também engloba a porosa região Sahara-Sahel, não são só as OCT que estão envolvidas. As tendências mostram que grupos extremistas ou redes terroristas também estão envolvidos de forma independente ou em cooperação com o crime organizado. Nesta região os diferentes grupos subversivos mantêm ligações económicas e simbióticas com tribos Tuaregues e Berberes, colaborando no tráfico de vários produtos e, sobretudo, na cobrança de impostos sobre estes tráficos, como é exemplo o movimento de trabalhadores não documentados, especialmente da Nigéria, Burkina Faso e Gana (Harmon, 2015), ou como é o caso da *Al-Qaida no Maghreb* (AQUM) ou mais a sul, do *Boko Haram*, de quem também há indicação de envolvimento com o tráfico de droga ou pelo menos com a proteção dos traficantes<sup>9</sup>, tendo como objetivo fundamental financiar as suas operações ou contrabandear terroristas ou materiais terroristas para um país alvo.

Um outro tráfico de extrema importância que é controlado pelo crime organizado é o das armas ligeiras que, de acordo com o *Council on Foreign Relations* (2013), é estimado representar um negócio global de mil milhões de dólares por ano. Estas armas vão depois alimentar quer o crime quer as diversas guerras do caos um pouco por todo o planeta, com as consequências para a estabilidade e segurança internacional, mas e sobretudo para a segurança humana.

Curioso notar que as OCT que operam por exemplo na África atlântica, numa procura da conquista das populações, assumem algumas formas de responsabilidade social, substituindo-se ao Estados na construção de estradas, escolas e hospitais.

A tudo isto, em África crescem as disparidades económicas e o exponencial crescimento demográfico. Este caldo de cultura na Costa Ocidental africana desperta fatores que acabam por fomentar a imigração irregular, forçando as populações a deslocarem-se na procura de segurança e bem-estar.

O fator migratório (como elemento gerador de tensão e de alguma instabilidade), com o fluxo orientado predominantemente para os países do Ocidente, onde as novas comunidades que se instalam dificilmente são integradas nas sociedades locais, potencia o acréscimo

---

<sup>8</sup> Sobre este assunto podemos detalhar no relatório de 2014 da *West Africa Commission on Drugs*, onde se analisa a transformação da Guiné-Bissau num grande centro de distribuição de droga na África Ocidental.

<sup>9</sup> Sobre estes dados podemos aprofundar no volume cinco do já referido *World Drug Report* de 2017. Também obtemos dados muito interessantes em *U.S. Agency for International Development* (2013) – *The development response to drug trafficking in Africa: a programming guide*. Washington.



de desencantados e de potenciais filiados e combatentes pela alternativa apresentada pela subversão global.

A imigração irregular, da qual as OCT se aproveitam, conduz à exploração da miséria humana. Vejam-se as situações dramáticas daqueles que procuram no eldorado europeu uma miséria doirada. Nas *pateras* que se dirigem para a margem norte do mediterrâneo ou para as Canárias encontramos pessoas de todo o Continente africano. Vem sobretudo da África Ocidental, mas também do Sudão, Chade, Corno de África e mesmo da África Austral. Estes imigrantes na busca de segurança e bem-estar correm enormes riscos de vida. Muitos dos que não conseguem permanecem nos países de trânsito, que se transformam em destino. Chegam a ficar anos e a fasear a sua “operação de salto”, o que lhes permite também terem diversos empregos informais durante a viagem, que lhes assegurará o pagar da etapa seguinte (IOM, 2005).

### 2.3. Pirataria marítima

A pirataria marítima não é um fenómeno novo. As suas origens remontam há milhares de anos, tendo-se verificado a sua generalização a todos os pontos do planeta a partir do século XV, no momento em que se iniciaram as trocas comerciais por via marítima entre os novos territórios descobertos e as metrópoles, bem como entre o oriente e o ocidente.

No nosso século o fenómeno ressurge com novo vigor sobretudo no estreito de Malaca e, entre 2008 e 2011 no corno de África sendo que a sua manifestação atual mais vigorosa com interesse para o nosso ensaio incide na região do Golfo da Guiné<sup>10</sup>. Com muito menor expressão indicamos como segundo *hotspot* para pirataria na bacia do Atlântico, a costa da América do Sul e as águas do Caribe. Contudo, os eventos relatados nas margens do Brasil, Perú, Equador e Venezuela, ou em torno de campos petrolíferos *offshore* na América do Sul são considerados sobretudo assaltos à mão armada contra-navios e não pirataria<sup>11</sup>.

Para Bruno Lété (2015) a pirataria marítima “*is the biggest threat against open and secure maritime transportation routes in the Atlantic Ocean*”. No espaço do Golfo da Guiné a pirataria constitui um exemplo claro de ameaça que pode colocar em causa a segurança económica e energética ocidental, pois aquela atividade criminosa persistente impede a livre circulação de mercadorias nas linhas de comunicação marítima.

A pirataria que se manifesta hoje na região do Golfo da Guiné contabiliza entre 2002 e 2012, 600 ataques, afetando severamente a economia local e as atividades portuárias (Grevi, 2016). Em 2012, o governo nigeriano estimava que 400.000 barris fossem roubados diariamente (Chatam House, 2013).

Em 2016 o aumento da violência no mar nesta região foi significativo, em contraste

---

<sup>10</sup> Sobre este tema podemos consultar o livro de Levin, John-Clark; Pitney, John (2014) – *Private Anti-Piracy Navies: How Warships for hire and Changing Maritime Security*. Lexington Books. Maryland, e em português destacamos a obra de Guedes, Henrique (2015) – *A Pirataria Marítima Contemporânea – as duas últimas décadas*. Revista de Marinha. Lisboa.

<sup>11</sup> Sousa (2014) e Guedes (2014) nas obras citadas detalham sobre as diferenças jurídicas destas situações.



com os dados globais de pirataria e assalto à mão armada contra navios, que diminuiram significativamente. O *International Maritime Bureau* (IMB) registrou 55 ataques ou tentativas de ataque no Golfo da Guiné, região onde ocorreram mais da metade dos sequestros e resgate nesse ano, com 34 marinheiros sequestrados de um total de 62 em todo o mundo, sendo o Delta do Níger a zona com maior incidência de ataques, (26%). Este aumento segue-se um período em que se acreditava que o fenómeno estava a regredir na região dado um declínio gradual nos ataques de embarcações na área entre 2013 e 2015<sup>12</sup>.

A forma de atuação dos piratas na África Ocidental diferencia-se muito da que ocorre no corno de África onde essencialmente os piratas, com apoio das instituições informais locais capturam navios e tripulação e solicitam um resgate. No Golfo da Guiné, atuam com apoio de diversas instituições e seus funcionários, de forma a obterem localização dos navios, horários, tipo de carga e mesmo, no momento decisivo “fecharem os olhos” e deixarem o navio e tripulação assaltado à sua sorte. Aqui, a carga dos navios, por norma, é roubada e transferida para outros navio, sendo posteriormente armazenada e colocada no mercado internacional, situação que induz a complexidade da operação bem como dos apoios e corrupção das instituições e autoridades locais (Hastings e Phillips, 2015)<sup>13</sup>.

Tradicionalmente apontam-se como estando na origem da pirataria causas de desordem político económica e fraqueza institucional, ou a pesca ilegal e não regulamentada, pelo que o apelo para a pirataria decorre em grande parte da pobreza, e onde as capacidades do poder formal para fazer face ao fenómeno são muito débeis (Hastings e Phillips, 2015)<sup>14</sup>. No que ao Golfo da Guiné diz respeito, Hasan e Hassan (2016) apontam como estando na origem e causas da pirataria: a fraqueza legal e jurisdicional; o fato de existir uma geografia favorável; o débil financiamento para a capacitação das forças e serviços de segurança; o conflito e a desordem; a prometida recompensa material; um ambiente político e legal, permissivos; a aceitação cultural; a pesca ilegal; a degradação do ambiente e o fácil acesso a armamento<sup>15</sup>.

Os atos de violência no mar do Golfo da Guiné encerram em si um pesado fardo político, securitário e económico às escalas local, regional e mesmo global. Estima-se que o seu custo económico seja muito significativo, pois além dos resgates ou perdas pelo roubo, devemos contabilizar, entre outros, os prémios de seguros que são agravados, os encargos com novos equipamentos de segurança, o custo indireto nas economias locais, o empenho

---

<sup>12</sup> De acordo com os números do IMB, os ataques na região caíram de 52 incidentes em 2013 para 41 incidentes no ano seguinte, ou seja 21%, e para 31 incidentes em 2015, ou seja decaíram mais 24%. Podemos obter dados estatísticos atualizados em: <https://www.safety4sea.com/imb-reports-decline-in-piracy-numbers-in-first-half-of-2017/>

<sup>13</sup> Justin Hastings e Sarah Phillips (2015) têm um importante estudo intitulado *Maritime Piracy business networks and institutions in Africa*, onde fazem uma análise comparativa entre a pirataria no corno de África e no Golfo da Guiné, salientando os diferentes apoios institucionais, formais e informais existentes, e caracterizando detalhadamente o *modus operandi* dos piratas.

<sup>14</sup> Timothy Walker (2013) apresenta dados segundo os quais no Golfo da Guiné a Pesca ilegal está estimada em 37% das capturas totais.

<sup>15</sup> Para aprofundar estes tópicos devemos consultar o texto de Hasan, Sayed; Hassan, Daud (2016) – *Current arrangements to combat piracy in the Gulf of Guinea Region: an evolution. Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 47, N.º 2, April., pp. 171 – 217.

de forças navais, o que, de acordo com o relatório da *One Earth Future Foundation* de 2014, se pode estimar em cerca de mil milhões de dólares ano<sup>16</sup>.

As ações violentas também se fazem sentir nos ataques às infraestruturas energéticas críticas. Na região em análise são sobretudo levadas a cabo pelo movimento independentista do Delta do Níger (MEND), tendo-se registado o maior número de ataques a plataformas *offshore* no mundo (Léte, 2015), provocando estragos de milhares de milhões de dólares, o derrame de petróleo e todo o conseqüente desastre ambiental, bem como o destabilizar dos preços da própria energia e ainda o desinvestimento por parte das multinacionais.

Os ataques a infraestruturas energéticas críticas fazem-se sentir um pouco por toda a Bacia do Atlântico; na Colômbia só em 2013 registaram-se 213 ataques por parte de grupos subversivos; e no México, em 2007 foram atacados seis *pipelines*, afetando o abastecimento da capital e de nove países na região (Lété, 2015).

#### 2.4. Disputas na fronteira marítima

Na bacia do Atlântico as disputas na fronteira marítima, contabilizadas num total de 20, podem evoluir para situações de crise e de conflito com todas as implicações para a segurança regional e de todo o espaço do Atlântico. Estas tensões ou mesmo disputas pela fronteira marítima têm raízes históricas múltiplas, contextos políticos, sociais, económicos e de segurança muito diversos e, incidem por norma sobre a posse e soberania de uma determinada área geográfica, envolvendo assim uma complexa rede de recursos jurídicos, científicos e questões políticas<sup>17</sup>.

Lembramos o conflito nos anos oitenta do século passado entre a Argentina e o Reino Unido em torno da posse do arquipélago das ilhas Malvinas/Falkland. Apesar de ser difícil prospetivar um conflito militar, há um risco da escalada de tensão face à disputa fronteiriça decorrente das negociações da extensão da plataforma continental extremamente rica em recursos naturais.

As 20 disputas identificadas podem ser categorizadas de acordo com três diferentes tipos de causa: dez são relativas a questões da definição de fronteiras marítimas; seis surgiram de sobreposições reivindicações territoriais, e quatro de situações de soberania contestada (sousa, 2014).

Estas disputas terão tendência a aumentar uma vez que muitas se prendem com diferendos de limites derivados da extensão da plataforma continental, e, recordamos, que

---

<sup>16</sup> O relatório da *One Earth Future Foundation* de 2014, *The State of Maritime Piracy Report*, é ilucidativo quanto aos custos económicos e humanos por região. Devemos no entanto ter a noção que os diversos estudos existentes diferem em termos de metodologia e abordagem não sendo diretamente comparáveis, nem fornecem uma avaliação definitiva dos custos relacionados com a pirataria.

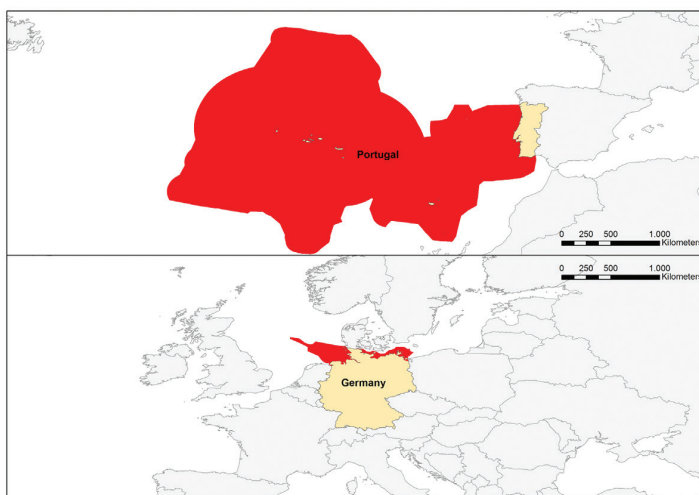
<sup>17</sup> Estão identificadas as seguintes disputas: Grécia /Turquia; Gibraltar; Letónia/Lituânia; Bahamas/US; Costa do Marfim/Gana; Guiné Equatorial/Gabão; Guiné Equatorial/Camarões; Guiana/Suriname; Barbados/Trinidad e Tobago; Colômbia/Nicarágua; Guiana/Barbados/Trindade e Tobago/Venezuela; Argentina/Chile; Argentina/RU; Guatemala/Belize; UK and Iceland dispute Denmark's claim that the Faroe Islands' continental shelf extends beyond 200 nm; El Salvador/Honduras; Canadá/Dinamarca. In; Sousa, Inês, ob cit.

até julho de 2014 a Comissão dos Limites para a Extensão da Plataforma Continental (CLPC) recebeu 74 pedidos de apreciação<sup>18</sup>.

A gestão destas situações seria muito mais simples na Bacia do Atlântico se todos os países fossem Estados partes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), uma vez que caso as negociações falhem, esta prevê mecanismos de resolução pacíficos, sejam bilaterais, sejam através de recurso a tribunais internacionais ou mesmo tribunais arbitrais. O desafio é acrescido dado que o principal poder naval, os EUA, bem como a Venezuela, não são Estados partes da Convenção e, a Colômbia assinou o texto mas não o ratificou (Sousa, 2014).

O processo de extensão da plataforma continental e a resultante expansão jurisdicional altera a territorialidade dos Estados, que passa a ser dominada pelo meio marinho e também conduz a uma modificação dos espaços geopolíticos. Os Estados passam a ter potencialmente acesso a mais recursos e as suas responsabilidades internacionais também são aumentadas. Por outro lado, o aumento do número de fronteiras nacionais e internacionais (alto mar e aérea) aumenta o potencial de disputas territoriais.

Numa perspetiva mais estritamente geopolítica, a correlação de forças entre os Estados também é substancialmente modificada, como acontece com Portugal, com a sua expressiva presença no Atlântico Norte (Vivero e Mateos, 2014), e que se vir consideradas as suas pretensões, o seu solo soberano será aumentado em 2,15 milhões de km<sup>2</sup>, totalizando cerca de 4 milhões de km<sup>2</sup> (Silva, 2014). A Figura 2 é ilustrativa da comparação da dimensão territorial ambicionada por Portugal com a dimensão da Alemanha. Ao mesmo tempo, a aplicação da Convenção transformará a União Europeia na organização política com maior território, com todas as implicações para o equilíbrio geopolítico mundial.



**Figura 2 – Dimensão territorial de Portugal/Alemanha**

Fonte: Viveo e Mateos (2014).

<sup>18</sup> Ao abrigo do art.º 76º, parágrafo 8º, da Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar.

### 3. As Organizações Internacionais e a resposta possível

Para fazer face aos inúmeros desafios e às ameaças que se manifestam no espaço do Atlântico a resposta deve ser coletiva, envolvendo os diversos Estados mas sobretudo as Organizações Internacionais que têm políticas e práticas relevantes para a segurança do Atlântico.

A bacia do Atlântico é dos espaços com maior integração política e económica, englobando inúmeras organizações internacionais, regionais e sub-regionais, de diversa tipologia, estrutura jurídica, objeto que prosseguem. Sem ser exaustivo: União Europeia, União Africana (AU), Comunidade Económica de Estado da África Ocidental, Comunidade de Países de Língua Oficial Portuguesa, Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (CDA/SADC), a Organização do Tratado do Atlântico Norte e Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). Estas Organizações acabam por constituir uma rede de plataformas de ligação dos países atlânticos e ao mesmo tempo *“contributed to the diversification of foreign relations for many countries of the global South”* (Ridout e Goerg, 2016).

#### 3.1. União Europeia

O mar tem um valor muito significativo na economia europeia, representando as regiões marítimas mais de 40% do PIB europeu; é através do mar que a UE que detém 40% da frota mundial de transporte marítimo processa 90% do seu comércio externo e 40% do seu comércio interno (Rodrigues, 2014). A UE também depende energeticamente das importações de petróleo (88.4%) e de gás (65.3%) oriundo sobretudo do médio-oriente e da eurásia (Eurostat 2015), estando no entanto a diversificar as suas fontes de abastecimento, incluindo a proveniente do Atlântico, tendo crescido de 18% para 23 % entre 2006 e 2014 a importações provenientes de África; só em 2014 a Europa contava para 45% das exportações nigerianas e 20% das angolanas (Grevi, 2016). Estes dados são o demonstrativo da importância vital do Atlântico para a segurança e o bem-estar da UE, sendo assim imperioso garantir a liberdade de circulação no mar e a segurança do seu abastecimento.

Um outro exemplo claro da importância que a UE atribui ao mar é a existência de diversas agências que se preocupam com assuntos do mar (Frontex, EDA, EMSA, EEA, ESA) (Correia, 2010), existindo ainda uma plêiade de políticas dispersas relacionadas com o mar, das quais destacamos o chamado Livro Azul (uma política marítima integrada para a União Europeia), a Estratégia Marítima para a Região Atlântica e o respetivo Plano de Ação, e a Estratégia de Segurança Marítima.

A Estratégia Marítima para a Região Atlântica definida pela Comissão Europeia em 2011, está limitada apenas aos cinco estados-membro da costa Atlântica (França, Irlanda, Portugal, Espanha e o Reino Unido), inclui uma componente de segurança marítima e, a sua execução exige um grande empenhamento quer das instituições comunitárias quer dos Estados-Membro e mesmo de entidades privadas (COM, 2011). No Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica, a ser aplicado até 2020, são estabelecidas as prioridades em matéria de investigação, investimento e reforço de competências, que os

Estados podem seguir de forma a fomentarem a “economia azul” na Região Atlântica de uma maneira sustentável e inclusiva nas zonas costeiras (COM, 2013).

Com a Estratégia de Segurança Marítima adotada em 2014, enformada por elementos geopolíticos (Germond, 2015) e que abrange aspetos internos e externos da segurança marítima da União, pretende-se a defesa dos interesses marítimos que a Europa precisa de salvaguardar na área marítima próxima (a dos espaços sob jurisdição dos Estados membros e a das suas aproximações pelo alto mar) bem como os interesses marítimos distantes (segurança de rotas de navegação vitais que possam estar ameaçadas) (Rodrigues, 2014).

A Estratégia de Segurança Marítima procura também criar um quadro coerente para contribuir para a estabilidade e a segurança nos mares procurando ser coerente com outras políticas relevantes da UE relacionadas com o mar, nomeadamente a Política Marítima Integrada. Os três objetivos gerais da estratégia são: identificar e articular os principais interesses estratégicos marítimos da UE; Identificar e articular as ameaças marítimas, desafios e riscos para os interesses estratégicos da UE; organizar a resposta apropriada (*Council of the European Union, 2014a*).

Esta estratégia que apela a uma atuação da União quer autonomamente, quer em parceria, promove uma abordagem regional da segurança marítima e integra cinco grandes áreas: ação externa; alerta marítimo, vigilância e partilha de informação; desenvolvimento de capacidades; gestão de risco, proteção de infraestruturas marítimas críticas; resposta a crises e ainda, inovação e investigação em segurança marítima, educação e treino (*Council of the European Union, 2014a*).

A UE adotou em 2007, em Lisboa, uma estratégia conjunta com a União Africana (UA)<sup>19</sup>, tendo por base os princípios de pertença e de responsabilidade conjunta, e ao mesmo tempo desenvolveu diversos mecanismos de diálogo e cooperação com organizações sub-regionais africanas. No âmbito da segurança há inúmeras iniciativas, sobretudo para a região da África Ocidental e do Sahel<sup>20</sup>, envolvendo a ECOWAS, para conter o tráfico ilícito, a pirataria e o terrorismo, tendo também tido papel de destaque no apoio à definição de uma Arquitetura de Paz e Segurança Africana (APSA), e projetado forças militares ao abrigo da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD) no apoio à reforma do setor de segurança e defesa no Níger e no Mali.

Foi também a partir de 2007 que a UE passou a dispor de um mecanismo de financiamento rápido, para a prevenção de conflitos, a gestão de crises e as iniciativas de construção da paz, quando outras fontes de financiamento da União não estão disponíveis, o Instrumento de Estabilidade (IfS).

Ao promover uma abordagem regional, a estratégia de segurança marítima liga-se diretamente à Estratégia da União para o Golfo da Guiné, que cobre uma linha de costa

<sup>19</sup> Sobre as relações EU-África e sua evolução, bem como toda a documentação pode ser consultada em <http://www.consilium.europa.eu/en/policies/eu-africa/>

<sup>20</sup> Podemos detalhar os planos de ação específicos: *EU Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020* e *Sahel Action Plan 2015-2020*.

de 6000 quilómetros, do Senegal a Angola. Esta estratégia, procura em coordenação com parceiros locais e internacionais, atuar de uma forma abrangente para fazer face às ameaças identificadas, tendo sido definidos quatro grandes objetivos<sup>21</sup>, sendo de destacar a capacitação institucional local de forma que a segurança marítima e a Lei e Ordem possam ser garantidas (*Council of the European Union, 2014b*).

A esta estratégia podemos acrescentar a criação em dezembro de 2016 da rede inter-regional do Golfo da Guiné (GoGin), que engloba 19 países da região. Esta rede tem como objetivo melhorar a segurança marítima no Golfo, nomeadamente através de uma eficiente partilha de informação, e foi edificada a partir do Programa de Rotas Marítimas Críticas (CRIMGO), financiado pelo IFS, e apoia a implementação dos processos e código de conduta de Yaoundé<sup>22</sup>.

A forma de a UE fazer face à pirataria na região do Golfo da Guiné mostra que teve em consideração as lições aprendidas no corno de África, onde uma ação concertada da comunidade internacional com uma intervenção militar inicial e depois com uma atuação mais compreensiva, combatendo o fenómeno também em terra, sobretudo nas suas origens e causas profundas. Essa experiência adquirida também “(...) sugere que uma ação preventiva precoce, em estreita coordenação com os países da região e as organizações regionais africanas, é muito mais eficaz em termos de custos do que medidas curativas posteriores (...)”, bem como o valor da “(...) integração de todos os aspetos para obter um maior efeito cumulativo; vertente política, boa governação/luta contra a corrupção, segurança, vertente institucional, dimensão económica e desenvolvimento (...)”, como se pode ler no documento que serve de base para a resposta estratégica da UE aos desafios no Golfo da Guiné (*Council of the European Union, 2014b*).

A União também desenvolveu vários instrumentos de cooperação inter-regional com a América Latina, nomeadamente para o combate ao crime organizado, sendo de destacar o Programa de Cooperação em Políticas de Drogas (COPOLAD).

### **3.2. A NATO**

A NATO na procura de garantia dos seus interesses, desde a sua criação que usa o seu instrumento militar para contribuir para a segurança marítima, pelo menos no Atlântico Norte.

---

<sup>21</sup> Esses objetivos são: 1. *Building a common understanding of the scale of the threat in the Gulf of Guinea and the need to address it among the countries in the region and the international community*; 2. *Helping governments of the region build robust institutions, maritime administrations and multiagency capabilities to ensure maritime awareness, security and the rule of law along the coast*; 3. *Supporting prosperous economies in this region in line with national and regional development strategies, to create employment and assist vulnerable communities to build resilience and resist criminal or violent activities*; 4. *Strengthening cooperation structures between the countries of the region and the regional organisations to take the necessary actions to mitigate the threats at sea and on land* (*Council of the European Union, 2014b*).

<sup>22</sup> O sítio do GoGin é esclarecedor quanto às atividades desenvolvidas pela rede na área da coordenação, da capacitação institucional, do desenvolvimento e da partilha de informação entre os seus membros.

No atual ambiente de segurança marítimo, surgem ameaças mais complexas e dinâmicas e híbridas, pelo que a Aliança adotou em 2011 uma Estratégia Marítima que lhe permite contribuir para a Defesa e Segurança e a promoção dos seus valores. Esta estratégia materializa-se através das suas operações navais em quatro áreas: Dissuasão e defesa coletiva; gestão de crises; segurança cooperativa e, segurança marítima (NATO, 2011).

Quanto à segurança marítima em si, sempre dentro do estreito respeito da Lei, a NATO pode vigiar e patrulhar em qualquer área definida pelo Conselho do Atlântico Norte, e contribuir para a segurança energética, incluindo nisso as infraestruturas críticas e as linhas de comunicação marítimas (NATO, 2011).

As Forças Navais da Aliança têm contribuído para a manutenção de um ambiente marítimo mais seguro, sendo de destacar a operação ao abrigo do Art.º 5º do Tratado de Washington, *Active Endeavour*, lançada logo após o 11 de Setembro de 2001, substituída na cimeira de Varsóvia de 2016 pela *Sea Guardian*, operação não-Artigo 5º, capaz de desempenhar o amplo espectro de operações de segurança marítima, e que atua conjunta e coordenadamente com a operação *Sophia*, da UE.

As operações marítimas da OTAN são o demonstrativo da capacidade da Aliança de alcançar objetivos estratégicos definidos em contextos muito diferentes, sendo disso exemplo as operações *Allied Provider* e *Allied Protector*, em resposta à solicitação das Nações Unidas para apoiar os esforços internacionais para combater a pirataria no Golfo de Aden; ou a partir de agosto de 2009 e até dezembro de 2016, através da Operação *Ocean Shield*, que continuou a ajudar a dissuadir os ataques de piratas, ao mesmo tempo em que protegeu navios e apoiou o aumento do nível geral de segurança na região<sup>23</sup>. No Corno de África a Aliança trabalhou em estreita cooperação com outros atores na região, incluindo a Operação Atalanta da UE e a Força-Tarefa Combinada 151 liderada pelos EUA.

O seu envolvimento ativo na segurança marítima mantém-se através da operação *Sea Guardian*, garantindo o conhecimento da situação marítima bem como vínculos estreitos com outros atores internacionais como a UE, através do apoio às operações *Triton* e *Poseidon* da agência Frontex, bem como às autoridades gregas e turcas nos seus esforços para fazer face à torrente de refugiados no Mar Egeu (Dibenedetto, 2016).

### 3.3. A ZOPACAS

No âmbito da segurança do Atlântico Sul destaca-se a ZOPACAS, organização criada por iniciativa do Brasil durante a Assembleia-Geral das Nações Unidas em 1986 e que integra 24 países. Esta Organização é mais um fórum “to discuss the management of the South Atlantic space than a military or political entity” (Ridout, 2016) e tem como principal objetivo a promoção da cooperação regional e a manutenção da paz e segurança na região do Atlântico Sul.

<sup>23</sup> No sítio oficial da Aliança podemos aprofundar dados sobre as suas operações contra a pirataria.



Além das iniciativas de cooperação, destacam-se as iniciativas de caráter político-diplomático, em especial no campo da proteção ambiental, do evitar a proliferação nuclear e de encontrar uma solução pacífica de conflitos entre seus integrantes.

A ZOPACAS não é uma organização de integração regional e apresenta-se mais como a estrutura que reúne todos os países dessa região, fomentando acordos de cooperação e interação no Atlântico Sul, do que um espaço para ação conjunta (Guerra, 2011), ao mesmo tempo que constitui para o Brasil um importante instrumento para a sua projeção de poder no Atlântico Sul (Rucks, 2014). No contexto africano a ZOPACAS acaba por representar um fórum multilateral, “(...) que permite que os países membros se alinhem em algumas questões mais com o sul, de que com o norte (...)” (Gonzalez, 2014).

A Organização surge revitalizada em 2013 após a VII Reunião Ministerial em Montevideo, num contexto em que o Brasil já havia descoberto as suas jazidas petrolíferas no pré-Sal do litoral de S. Paulo; em que os Estados Unidos ressuscitaram a IV frota, quase 60 anos depois da sua dissolução em 1950; bem como se verifica uma crescente presença da China na América do Sul.

A VIII Reunião Ministerial da ZOPACAS realizou-se na cidade do Mindelo, em Cabo Verde, entre 20 e 21 de maio de 2015, tendo os participantes abordado os temas de cooperação na área da segurança marítima, da investigação oceanográfica, dos transportes marítimos, da cooperação universitária, e de tecnologias de informação e comunicação (Panapres, 2015).

Neste complexo contexto pela afirmação no espaço do Atlântico Sul, o Brasil aposta numa cooperação Sul-Sul, sendo central o progressivo reforço do papel da ZOPACAS, mas também de outros Fórum como o IBAS (Índia, Brasil e África do Sul). A cooperação marítima entre as Marinhas do Brasil, da Argentina, do Uruguai e da África do Sul tem sido uma realidade através dos exercícios navais regulares, como o ATLASUR, mas também através do IBASMAR que em 2008 e 2010 exercitou conjuntamente forças navais do Fórum IBAS (Pereira, 2013). Apesar destas ações de cooperação não existe ainda uma articulação institucional das duas margens do Atlântico, onde circulam as mais diversas ameaças.

No espaço do Atlântico Sul as preocupações crescentes com a segurança em África levaram a que os EUA criassem em 2008 o AfriCom, e de forma a atenuar o desvanecimento de sua hegemonia na região de todo o Atlântico Sul, foi reativada a IV frota, como já foi referido. O reativar da IV frota sem qualquer consulta aos parceiros regionais não deixou de preocupar vários estados sul-atlânticos. Para o Brasil esta apresenta-se como uma ameaça às reservas de petróleo no mar (Bandeira, 2008).

No espaço do Atlântico Sul podemos ainda considerar que está centrada a lusofonia, e que a CPLP, através das reuniões de Ministros responsáveis pelos assuntos do mar, bem como das regulares reuniões dos seus Ministros da Defesa e de Chefes Militares, pode ter um papel distintivo para a definição das políticas de desenvolvimento e de cooperação, mas e também na definição de uma arquitetura estável de segurança.

#### 4. Organizações regionais e sub-regionais africanas

As medidas adotadas individualmente pelos estados não conseguem reduzir de forma duradoura as ameaças marítimas na região e têm-se revelado insuficientes para conter o aumento de incidentes no Golfo da Guiné (Biziouras, 2013). A maioria dos países tem capacidades navais muito limitadas, falta de infraestruturas, de equipamento e um quadro legal pouco adequado (Hasan e Hassan, 2016).

Como resposta às crescentes ameaças, em 2008 a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC/ECCAS) desenvolveu uma estratégia de segurança marítima integrada, tendo em 2009 ativado o Centro Regional para a proteção do transporte marítimo na África Central (CRESMAC), responsável pelo comando de três centros para a coordenação multinacional, um por cada zona das águas da África Central. Em 2010 a Comissão do Golfo da Guiné (CGG) também criou a sua estratégia marítima e em 2014 a ECOWAS, seguindo o modelo da ECCAS, também aprova uma estratégia marítima integrada e cria um centro regional de coordenação de segurança marítima para a África Ocidental, com três zonas (Osinowo, 2015).

As Nações Unidas viriam em junho de 2013 apoiar uma iniciativa regional lançada com a Declaração de Yaoundé<sup>24</sup>, que reuniu os países do golfo, bem como a ECOWAS, a ECCAS e a CGG.

Estes esforços são complementados ao nível do Continente, tendo a UA aprovado em 2012 a sua Estratégia Marítima Integrada Africana “(...) entendida como uma ferramenta para enfrentar os desafios marítimos da África para o desenvolvimento sustentado e competitividade (...)” (*African Union*, 2012). Esta estratégia tem como visão global a promoção e “(...) o aumento da criação riqueza a partir dos oceanos e mares da África através do desenvolvimento sustentado de uma economia azul próspera de uma maneira segura e ambientalmente sustentável (...)” (*African Union*, 2012), oferecendo um amplo quadro para a proteção e exploração sustentável do Domínio Marítimo Africano e para a criação de riqueza.

Como objetivos estratégicos são elencados entre outros a criação da Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África (CEMZA) bem como a garantia da segurança e proteção dos sistemas de transporte marítimo. No quadro de ações estratégicas identificadas para implementar a estratégia salienta-se a promoção da Cooperação Interagências/ Transnacional e Coordenação sobre Defesa e Segurança Marítima e a criação de Centros Marítimos Regionais Operacionais (*African Union*, 2012).

Em outubro de 2016, na cimeira extraordinária da UA que decorreu em Lomé, no Togo, 32 países assinaram a que ficou conhecida por Carta de Lomé. Este documento vinculativo, que será incorporado na Estratégia Marítima Integrada Africana, propõe medidas de

---

<sup>24</sup> Em Yaoundé foi adotado um código de conduta para a prevenção e supressão de atos de pirataria, roubo armado contra navios e outras atividades ilícitas realizadas no mar na África Central e Ocidental. Foi ainda aprovado um Memorando de Entendimento entre a ECCAS, ECOWAS e a CGG sobre segurança na área marítima da África Central e Ocidental.

coordenação entre os países africanos para combaterem a pirataria e os tráficos de droga, armas e seres humanos.

Mas o combate à pirataria e às outras ameaças na região continuará a ser um esforço prolongado no tempo. O surgimento de um sistema de segurança coletiva regional é dificultado pela rivalidade política entre países. Há desconfiança por causa das disputas fronteiriças em curso (Gana / Costa do Marfim, Angola / Congo, Gabão / Guiné Equatorial) (Hasan e Hassan, 2016), e surgem também dificuldades de entendimento quanto ao compartilhar dos encargos financeiros.

No entanto, as iniciativas e atividades desenvolvidas e os múltiplos os instrumentos criados quer pelos Estados quer pelas diversas organizações internacionais configuram o emergir de um complexo regime de segurança marítimo em África (Buerger, 2013).

### **Possível conclusão**

Na bacia do Atlântico, espaço marcado por uma acentuada heterogeneidade, mas ao mesmo tempo por crescentes fatores de interdependência económica e securitária, os desafios são complexos, multidimensionais e de uma escala global. A dinâmica económica e comercial deste imenso espaço de circulação de pessoas e bens e todo o potencial energético que detém, conferem-lhe hoje de novo um lugar central nas Relações Internacionais.

Neste imenso espaço manifestam-se diversas ameaças à segurança internacional, destacando-se o fracasso do Estado como a mais gravosa, pois, sem poder as unidades políticas ficam permeáveis a que dentro de si germinem e se desenvolvam outras ameaças à segurança transnacional, como as mais diversas formas de terrorismo e criminalidade organizada, que com as suas múltiplas atividades desgastam os poderes formais e debilitam ainda mais as fracas estruturas dos Estados, como é o caso evidente da porosa região do Sahara-Sahel, incluindo o ressurgimento com grande vigor daquela que constitui a maior ameaça para as rotas de transporte marítimo, a pirataria, colocando em causa a segurança económica e energética ocidental. Os atos de violência no mar bem como os ataques a infraestruturas energéticas críticas sobretudo na região do Golfo da Guiné encerram em si um pesado fardo político, securitário, económico e humano às escalas local, regional e mesmo global. Por fim, são também hoje inúmeras as disputas na fronteira marítima, tendo tendência para aumentar devido ao processo de extensão das plataformas continentais e às consequentes modificações dos espaços geopolíticos, podendo evoluir para situações de crise e de conflito com todas as implicações para a segurança regional e de todo o espaço do Atlântico.

As ameaças estão bem diagnosticadas, as medidas para lhe fazer face estão profusamente estudadas, passando forçosamente pelo fortalecimento da autoridade do Estado e pela capacitação institucional. Na nossa análise identificámos inúmeros instrumentos de atuação e de cooperação e coordenação internacional que envolvem sobretudo as Organizações Internacionais que possuem políticas e práticas no âmbito da segurança e que procuram

garantir a liberdade de circulação marítima, de forma segura, neste imenso espaço geopolítico.

Para a UE e para a NATO o Atlântico tem uma importância vital para a segurança e bem-estar das suas populações, e nesse sentido ambas as organizações desenvolveram diversos instrumentos políticos nesta área, marcados por uma diferença de base: se para a NATO a política se materializa através de operações navais, a UE tem uma abordagem mais compreensiva para defender os interesses marítimos que a Europa precisa salvaguardar, promovendo uma abordagem regional da segurança marítima, tendo mesmo adotado uma estratégia conjunta com a UA ao mesmo tempo que desenvolve diversos mecanismos e iniciativas de diálogo, cooperação e coordenação com organizações sub-regionais africanas e vários instrumentos de cooperação inter-regional com a América Latina.

No espaço do Atlântico Sul destaca-se a ZOPACAS, um importante instrumento para a projeção do poder brasileiro e seu braço fundamental para a cooperação Sul-Sul. Por outro lado, os EUA de forma a garantir uma presença em todo o Atlântico Sul reativaram a IV frota, e as suas preocupações crescentes com a segurança em África levaram à criação do AfriCom.

A maioria dos países africanos tem capacidades navais muito limitadas, falta de infraestruturas, de equipamento e um quadro legal pouco adequado, mostrando-se incapazes de conter ou reduzir de forma duradoura as ameaças marítimas, sobretudo na região do Golfo da Guiné. No entanto, as políticas e práticas regionais já implementadas configuram o emergir de um complexo regime de segurança marítimo em África, sendo um bom exemplo a Estratégia Marítima Integrada Africana com as suas proposta de medidas de coordenação entre os países africanos para combaterem a pirataria e os tráficos de droga, armas e seres humanos.

Apesar de todas as iniciativas e atividades desenvolvidas e os múltiplos instrumentos criados quer pelos Estados quer pelas diversas Organizações Internacionais, evidencia-se a falta de coordenação efetiva e de partilha de informação, o que dificulta a edificação de um efetivo Regime de Segurança Marítima inclusivo de todo o espaço do Atlântico.

### Referências bibliográficas

- African Union, 2012. *2050 Africa's integrated maritime strategy*.
- Bandeira, M., 2008. *A importância geopolítica da América do Sul na estratégia dos Estados Unidos*. Revista Espaço Acadêmico, 89. Disponível em: <<http://www.espacoacademico.com.br/089/89bandeira.htm>> no texto de uma Conferência apresentada na Escola Superior de Guerra.
- BP, 2015. *Statistical Review of World Energy*. June.
- Biscop, S., et al., 2015. *European Strategy, European Defence, and the CSDP*. Clingendael Report. The Hague.
- Biziouras, N., 2013. Piracy, state capacity and root causes. *African Security Review*, 22:3, pp. 111-122.

- Buerger, C., 2014. Communities of Security practice at work? The emerging African Maritime Security Regime. *African Security*, 6:3-4, pp. 297-316.
- Chatam H., 2013. *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. Report of the conference held at Chatham House, London, 6 December 2012, March.
- COM, 2011. Comunicação da comissão ao parlamento europeu, ao conselho, ao comité económico e social europeu e ao comité das regiões. *Desenvolver uma estratégia marítima para a Região Atlântica*. Bruxelas, 21.11.2011 COM (2011) 782 final.
- COM, 2013. Comunicação da comissão ao parlamento europeu, ao conselho, ao comité económico e social europeu e ao comité das regiões. *Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica. Para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo*. Bruxelas, 13.5.2013 COM (2013) 279 final.
- Correia, A., 2010. O Mar no século XXI. *Contributos pra uma análise estratégica aos desafios marítimos nacionais*. Aveiro, FEDRAVE.
- Council on Foreign Relations, 2013. *The Global Regime for Transnational Crime*. June 25. Disponível em: <<http://www.cfr.org/transnational-crime/global-regime-transnationalcrime/p28656>>, [Consult. em 2 de novembro de 2016].
- Council of the European Union, 2014a. *European Union Maritime Security Strategy*, Brussels, 24 June, 11205/14.
- Council of the European Union, 2014b. *EU Strategy on the Gulf of Guinea*, Brussels, 17 March 2014.
- Council of the European Union. *EU-Africa relations*. Disponível em: <<http://www.consilium.europa.eu/en/policies/eu-africa>>, [Consult. em 2 de novembro de 2016].
- Dibenedetto, A., 2016. *Implementing the Alliance Maritime Strategy in the Mediterranean: NATO'S Operation Sea Guardian*. *Research Paper*, n.º 134, December. NATO Defense College, Rome.
- Eurostat, 2015. Disponível em: <<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>>, [Consult. em 2 de novembro de 2016].
- Freedom House, 2015. *Freedom in the World 2015. Discarding Democracy: Return to the Iron Fist*. Freedom House. Disponível em: <<https://freedomhouse.org/report/freedom-world/freedom-world-2016>>, [Consult. em 2 de novembro de 2016].
- Garcia, F. e Ferro, M., 2013. A Crise do Estado e a Segurança Internacional. *Revista de Direito e Segurança*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. Nº. 1, ano I, pp. 37 – 63.
- Germond, B., 2015. *The Geopolitical dimension of maritime security*. *Marine Policy*, 54 pp. 137-142.
- Gonzalez, R., 2014. *Brasil e a ZOPACAS: projeção de poder ou cooperação estratégica?* Rio Grande do Sul: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Gratius, S., 2015. *Political, social and cultural trends in the Atlantic*. *Atlantic Future Scientific Paper*, 35.

- Grevi, G., 2016. Power and Interdependence. In: Bacaria, J. e Tarragona, L., *Atlantic Future. Shaping a new hemisphere for the 21st century; Africa, Europe and the Americas*. CIDOB, Barcelona, pp. 103-115.
- Guerra, W., 2011. O Brasil e a Segurança do Atlântico Sul. *Nação e Defesa*, Nº 128 – 5.a Série, pp. 77-91.
- Geneva Convention, 2015. *Global Burden of Armed Violence: Lethal Encounters*. Cambriedge University Press.
- Guedes, A., 2012. Da desregulação ao recentramento no Atlântico Sul, e a construção da “Lusofonia”. *Observare*, Universidade Autónoma de Lisboa. Vol. 3, n.º 1 (Primavera), pp. 1-37.
- Guedes, H., 2015. A Pirataria Marítima Contemporânea – as duas últimas décadas. *Revista de Marinha*. Lisboa.
- Hasan, S. e Hassan, D., 2016. Current arrangements to combat piracy in the Gulf of Guinea Region: an evolution. *Journal of Maritime Law & Commerce*, April, Vol. 47, N.º 2, pp. 171-217.
- Hanson, S., 2008. *Energy Bottlenecks in South America*. Council on Foreign Relations.
- Harmon, S., 2015. *Securitization Initiatives in the Sahara-Sahel region in the twenty-first century*. *African Security*, 8:4, p. 227-248, DOI: 10.10.80/19392206.2015.1100503.
- Hastings, J. e Phillips, S., 2015). *Maritime Piracy business networks ad institutions in Africa*. *African Affairs*, 114/457, 555-576. Oxford University Press.
- Heidelberg Institute For International Conflict Research, 2015. *Conflict Barometer 2015. Disputes, non-violent crisis, violent crisis, limited wars, wars*. Nº 24. Heildelberg.
- International Organization For Migrations, 2005. *World Migration*. Disponível em: <[http://www.iom.int/jahia/Jahia/pid/8/wmr\\_annexes.pdf](http://www.iom.int/jahia/Jahia/pid/8/wmr_annexes.pdf)>, [Consult. em 2 de novembro de 2016].
- Kotsopoulos, J., 2014. The Atlantic as a new security area? Current engagements and prospects for security cooperation between Africa and its Atlantic counterparts. *Atlantic Future Scientific Paper*, 2014, 6.
- Kraemer, A. e Stefes, C., 2016. The changing energy landscape in the Atlantic Space. In, Bacaria, Jordi e Tarragona, Laia (2016) - *Atlantic Future Shaping a New Hemisphere for the 21st century: Africa, Europe and the Americas*. CIBOD. pp. 88-102.
- Leté, B., 2015. Addressing the Atlantic’s Emerging Security Challenges. *Atlantic Future Scientific Paper*, 34, Barcelona Centre for International Affairs.
- Levin, J. e Pitney, J., 2014. *Private Anti-Piracy Navies: How Warships for hire and Changing Maritime Security*. Lexington Books. Maryland.
- Lima, B. P. de, 2016. *Portugal e o Atlântico*. Fundação Francisco Manuel dos Santos, Lisboa.
- Monteiro, N., 2015. *África, a nova fronteira estratégica no desenvolvimento global: a geopolítica de Cabo Verde no contexto da CEDEAO*. REVISTA – Bogotá (Colombia) – Julio-diciembre, Vol. 11 N.º 2, pp. 93-109.

- Moreira, A., 1993. O Oceano Moreno. *Ciência e Trópico*, Recife, v. 21, nº 2, jul/dez, pp. 239-251.
- NATO, 2011. *Aliance Maritime Strategy*. Disponível em: <[www.nato.int/cps/eng/natohq/official\\_texts\\_75615.htm](http://www.nato.int/cps/eng/natohq/official_texts_75615.htm)>, [Consult. em 2 de novembro de 2016].
- Oceans Beyond Piracy, 2014. *The State of Maritime Piracy Report*. Denver, CO: One Earth Future Foundation.
- Osinowo, A., 2015. *Combating piracy in the Gulf of Guinea*. *Africa Security Brief*. Africa Center For Strategic Studies.
- Panapress, 2015. *Cabo Verde acolhe Encontro da Zona de Paz do Atlântico Sul*. [Em linha] Disponível em: <<http://www.panapress.com/Cabo-Verde-acolhe-Encontro-da-Zona-de-Paz-do-Atlantico-Sul---3-630436760-41-lang4-index.html>>, [Consult. em 5 novembro 2016].
- Pereira, A., 2013. O Atlântico Sul, a África Austral e a América do Sul: cooperação e desenvolvimento. *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais* v.2, n.4. Jul/Dez. pp. 33-48.
- Santos, G., 2014. *Cabo Verde e o narcotráfico: um desafio muito sério ao estado de direito*. Instituto Português de Relações Internacionais e Segurança.
- Ridout, G., 2016. *Institutions, interaction and idea flow in the Atlantic Space*. In: Bacaria, J. e Tarragona, L., *Atlantic Future Shaping a New Hemisphere for the 21st century: Africa, Europe and the Americas*. CIBOD. pp. 59-68.
- Rodrigues, R., 2014. Estratégia de segurança marítima europeia. Porquê e para quê? *Nação e Defesa*, N.º 137 – 5.ª Série, pp.168-176.
- Ruck, J., 2014. *A geopolítica do Atlântico Sul: a importância da ZOPACAS para o Brasil*. Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território. Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 147-158.
- Silva, F. da, 2014. *O Potencial do Mar português: Uma análise estratégica*. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares.
- Sousa, I., 2014. *Maritime Territorial Delimitation and Maritime Security in the Atlantic*. *Atlantic Future Scientific Paper*, 7. Barcelona: Centre for International Affairs.
- UNODC, 2011. *Estimating illicit financial flows resulting from drug trafficking and other transnational organized crimes*. *Research Report*. Viena.
- US energy information administration. Disponível em: <<https://www.eia.gov/>>, [Consult. em 2 de novembro de 2016].
- U.S. Agency for International Development, 2013. *The development response to drug trafficking in Africa: a programming guide*. Washington.
- Walker, T., 2013. Maritime Security in West Africa. *African Security Review*, 22.2, June, pp. 85-91.



West Africa Commission on Drugs, 2014. *Not just in transit: Drugs, the State and Society in West Africa*. Kofi Annan Foundation. Disponível em: <<http://www.wacommissionondrugs.org/report/>>, [Consult. em 2 de novembro de 2016].

Vivero, J. e Mateos, J., 2014. *Changing maritime scenarios. The geopolitical dimension of the EU Atlantic Strategy*. In: *Marine Policy*, 48, pp 59-72.