

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG (FN) PEDRO LUIZ GUEIROS TAULOIS

O PODER NAVAL BRASILEIRO E A SEGURANÇA MARÍTIMA DE ANGOLA.
Oportunidades para a Marinha do Brasil.

Rio de Janeiro

2013

CMG (FN) PEDRO LUIZ GUEIROS TAULOIS

O PODER NAVAL BRASILEIRO E A SEGURANÇA MARÍTIMA DE ANGOLA.
Oportunidades para a Marinha do Brasil.

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para conclusão
do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG(RM1-FN) José Cláudio da
Costa Oliveira

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2013

AGRADECIMENTOS

Durante a elaboração da presente monografia, particularmente por ter abordado tema que se caracteriza pela relevância e contemporaneidade - no qual pretendi aproveitar a experiência pessoal adquirida como integrante de duas Operações de Paz da Organização das Nações Unidas na África Ocidental, Angola e Costa do Marfim -, pude contar com a prestimosa colaboração de autoridades e o apoio solidário de amigos, que muito contribuíram para a realização deste trabalho.

À Embaixadora do Brasil em Angola, Ana Lucy Gentil Cabral Petersen, ao Diretor de Cooperação Técnica para a África da Agência Brasileira de Cooperação, Conselheiro João Frederico Abbott Galvão Junior, ao Chefe do Departamento de Comércio Exterior do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, Sr. Márcio Nobre Migon, e ao Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico em Angola, Coronel Gerson de Moura Freitas, pelo tempo despendido e pelas ricas e fundamentais informações transmitidas.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1-FN) José Cláudio da Costa Oliveira, meu orientador, pela disponibilidade e pelas sempre pertinentes indicações dos rumos a seguir e, sobretudo, pelo permanente incentivo, desde 1987, quando o autor ainda era Guarda-Marinha a bordo do Navio-Escola Brasil.

Aos meus pais Cecília e Pedro, por tudo.

À minha esposa Mirza e à minha filha Gabriella, pelo amor, paciência e, especialmente, pela tolerância e compreensão, oferecendo-me o tempo necessário para que pudesse dedicar-me a este importante trabalho.

RESUMO

O processo de globalização caracteriza-se, entre vários aspectos, pela interdependência econômico-financeira entre Estados e organizações e pelo crescimento do comércio internacional, em que os insumos energéticos, em especial hidrocarbonetos, assumem capital importância. Nesse contexto, destaca-se a importância do mar, particularmente na região localizada no Atlântico Sul, na costa ocidental africana, denominada Golfo da Guiné, onde vêm sendo descobertas significativas reservas de petróleo e gás no litoral dos países limítrofes. Apesar do enorme potencial econômico e da importância estratégica da região, as Marinhas e as Guardas-Costeiras dos países envolvidos ainda não estão capacitadas a enfrentar as crescentes ameaças à segurança marítima do Golfo da Guiné, registradas pelo *International Maritime Bureau*, e que se refletem negativamente no comércio marítimo internacional. Nesse contexto, ressalta-se a crescente presença, na costa oeste africana, de potências internacionais, como EUA, França e China, que buscam assegurar seus interesses econômicos na região. Consoante a presente orientação da política externa brasileira para a África Ocidental, este trabalho aborda um tema atual e de relevância estratégica para o Brasil, no qual considera as recentes solicitações de apoio internacional por parte de Estados africanos, para garantir a segurança marítima do Golfo da Guiné. Dentre esses, destaca-se a condição de Angola, país integrante da Comunidade de Países de Língua Portuguesa e com fortes laços históricos e culturais com o Brasil. Para tanto, aproveitando a experiência adquirida em duas Operações de Paz na África Ocidental, sob a égide da Organização das Nações Unidas, ambas na região do Golfo da Guiné, Angola e Costa do Marfim, o autor identifica as principais ameaças à segurança marítima ora presentes no Golfo da Guiné, principalmente por se tratar do contexto marítimo no qual Angola se encontra inserida. A seguir, procede-se a análise do Poder Naval angolano, constatando a necessidade de reedificá-lo e, a partir daí, são identificadas oportunidades que se descortinam para que a Marinha do Brasil contribua com essa edificação da Marinha de Guerra Angolana e, conseqüentemente, para a segurança marítima das águas jurisdicionais daquele país. O estudo da organização e da estrutura do Poder Naval angolano tem o propósito de evidenciar as atuais condições de garantia da segurança marítima nas águas jurisdicionais de Angola. Essa cooperação entre países lusófonos, caso seja bem sucedida, poderá ser futuramente estendida às outras Marinhas dos países da região, valendo-se dos laços cooperativos estabelecidos com Angola. Na elaboração desta monografia, o autor optou pelo emprego do método de raciocínio indutivo, fundamentado em pesquisas bibliográfica, documental e descritiva, para levantar os dados pertinentes e, separadamente, analisá-los.

Palavras-chave: África Ocidental, Angola, Brasil, Marinha do Brasil, Poder Naval, Segurança Marítima.

ABSTRACT

The process of globalization is characterized by, among many other aspects, economic and financial interdependence between states and organizations and growth of international trade, on which energetic inputs, particularly hydrocarbons, assume major importance. In this context, the importance of the sea is highlighted, particularly in the region located in the South Atlantic, along the West African coast, known as the Gulf of Guinea, where significant reserves of oil and gas have been discovered, along bordering countries coastal area. Despite that area's enormous economic potential and strategic importance, navies and coastguard forces of involved countries are not able to address growing threats to maritime security in the Gulf of Guinea, as records of International Maritime Bureau and with negative effects on international maritime trade. In contrast, it is highlighted the growing presence of international powers such as USA, France and China on African west coast, seeking to ensure their economic interests in the region. Accordingly to Brazilian foreign policy's guidelines for West Africa, this paper addresses a current and strategically important topic to Brazil, which considers the recent requests for international support by African States to ensure safe maritime Gulf of Guinea. Among these, Angola's status is enhanced, as a country member of the Community of Portuguese Language Countries with strong historical and cultural ties with Brazil. Therefore, using his own experience obtained from two peacekeeping operations in West Africa, under the auspices of the United Nations, both in the Gulf of Guinea, Angola and Ivory Coast, the author identifies the main threats to maritime security currently present in the region, mainly because it deals with the maritime context in which Angola is inserted. The analysis of Angola's Naval Power has proved necessary that it is rebuilt, and from this, opportunities are identified for Brazilian Navy to contribute with Angolan Navy and, consequently, for the safety of maritime territorial waters of that country. The study of the organization and structure of Angolan Naval Power aims to highlight its actual conditions of to ensure maritime safety in that country's territorial waters. The cooperation between lusophone countries, if successful, can be further extended to other countries navies in the region, taking advantage of the established cooperative ties with Angola. In developing this paper, the author chose to use the method of inductive reasoning, based on bibliographical, documentary and descriptive, to raise the relevant data and separately analyze them.

Keywords: West Africa, Angola, Brazil, Brazilian Navy, Naval Power, Maritime Security.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABC	- Agência Brasileira de Cooperação
AJ	- Águas Jurisdicionais
APRAN	- Ataque de Piratas e Roubo Armado contra Navios
AQMI	- Al-Qaeda no Maghreb Islâmico
BNDES	- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BOM	- Boa Ordem no Mar
CAAML	- Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão
CASNAV	- Centro de Análise de Sistemas Navais
CEEAC	- Comunidade Econômica dos Estados da África Central
CEEAO	- Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental
CFOMA	- Curso de Formação de Oficiais para Marinhas Amigas
CGG	- Comissão do Golfo da Guiné
CIAA	- Centro de Instrução Almirante Alexandrino
CIAGA	- Centro de Instrução Almirante Graça Aranha
CIAMPA	- Centro de Instrução Almirante Milcíades Portela Alves
CIASC	- Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo
CIAW	- Centro de Instrução Almirante Wandenkolk
CMV	- Círculo Marítimo Virtuoso
CNUDM	- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
C-PEM	- Curso de Política e Estratégia Marítimas
CPLP	- Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC	- Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima da África Central
CRIMGO	- <i>The Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme</i>
EEN	- Escola de Especialistas Navais

EFN	- Escola de Fuzileiros Navais
EGN	- Escola de Guerra Naval
EMGEPRON	- Empresa Gerencial de Projetos Navais
EUA	- Estados Unidos da América
FAA	- Forças Armadas Angolanas
FIG	- Figura
GG	- Golfo da Guiné
IMB	- <i>International Maritime Bureau</i> - Escritório Marítimo Internacional
IMO	- <i>International Maritime Organisation</i> - Organização Marítima Internacional
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ISNG	- Instituto Superior Naval de Guerra
LAR	- Lancha de Ação Rápida
LRIT	- <i>Long-Range Identification and Tracking of Ships</i>
MB	- Marinha do Brasil
MD	- Ministério da Defesa
MEND	- <i>Movement for the Emancipation of the Niger Delta</i> - Movimento de Emancipação do Delta do Niger.
MGA	- Marinha de Guerra Angolana
MONUSCO	- Missão da Organização das Nações Unidas para a Estabilização da República Democrática do Congo
MPLA	- Movimento Popular de Libertação de Angola
MRE	- Ministério das Relações Exteriores
NPa	- Navio-Patrolha
ONU	- Organização das Nações Unidas
PC	- Plataforma Continental
PDN	- Política de Defesa Nacional
PEPCA	- Projeto de Extensão da Plataforma Continental Angolana

PIB	- Produto Interno Bruto
PN	- Poder Naval
PRESP	- Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite
QP	- Quadro Permanente
RDC	- República Democrática do Congo
RNN	- Região Naval Norte
RNS	- Região Naval Sul
SAR	- <i>Search and Rescue</i> - Busca e Salvamento
SENAI	- Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SiAvIn	- Simulador de Aviso de Instrução
SimCIAGA	- Simulador de Passadiço do CIAGA
SimPASS	- Simulador de Passadiço do CAAML
SINAVIM	- Sistema Nacional de Vigilância Marítima
SISTRAM	- Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
SMO	- Serviço Militar Obrigatório
STP	- São Tomé e Príncipe
UE	- União Europeia
UNAVEM	- <i>United Nations Angola Verification Mission</i>
UNITA	- União Nacional para a Independência Total de Angola
USAFRICOM	- <i>United States Africa Command</i>
VANT	- Veículo Aéreo Não Tripulado
ZEE	- Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS	- Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Distâncias marítimas no Golfo da Guiné	121
Figura 2 - Zona Econômica Exclusiva de São Tomé e Príncipe	121
Figura 3 - Sobreposição de Zona Econômica Exclusiva	121
Figura 4 - Sobreposição de limites	121
Figura 5 - Península de <i>Bakassi</i>	122
Figura 6 - Recursos naturais no continente africano	123
Figura 7 - Bacias hidrográficas.....	124
Figura 8 - Potencial agrícola.....	124
Figura 9 - Poluição ambiental por refinarias ilegais.....	125
Figura 10 - Presença estrangeira na África.....	128
Figura 11 - Forças militares estrangeiras na África - 2010	130
Figura 12 - Círculo Marítimo Virtuoso	134
Figura 13 - Ataques terroristas e sequestros na Nigéria e Camarões, entre 2012 e 2013.....	137
Figura 14 - Recursos financeiros disponibilizados pela Agência Brasileira de Cooperação .	143
Figura 15 - Projetos de cooperação da Agência Brasileira de Cooperação.....	144
Figura 16 - Recursos financeiros disponibilizados para países da CPLP.....	144
Figura 17 - Evolução do orçamento da ABC no período de 2003 a 2010.....	145
Figura 18 - Golfo da Guiné na perspectiva mais ampla	147
Figura 19 - Países da Comunidade Econômica dos Estados da África Central	148
Figura 20 - Países da Comissão do Golfo da Guiné.....	149
Figura 21 - Recursos minerais na África Subsaariana.....	150
Figura 22 - Ações de pirataria e roubo armado na área marítima da CGG.....	151
Figura 23 - Zonas de segurança marítima da CEEAC	152
Figura 24 - Área marítima contestada entre Angola e a República Democrática do Congo..	156
Figura 25 - Militares da MONUSCO em combate às APRAN nas AJ da RDC.....	157
Figura 26 - Militares da MONUSCO em combate às APRAN nas AJ da RDC.....	157
Figura 27 - Militares da MONUSCO em combate às APRAN nas AJ da RDC.....	158
Figura 28 - Militares da MONUSCO em combate às APRAN nas AJ da RDC.....	158
Figura 29 - Organograma da Marinha de Guerra Angolana.....	159
Figura 30 - Divisão administrativa da Marinha de Guerra Angolana	160
Figura 31 - Região Naval Norte	161

Figura 32 - Região Naval Sul	161
Figura 33 - Proposta para instalação dos radares do SINAVIM	162
Quadro 1- Comparação entre os períodos de construção de um Navio-Patrolha Classe "Macaé" e a formação de sua tripulação.....	146

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ.....	17
2.1 O GOLFO DA GUINÉ - BREVES CONSIDERAÇÕES	17
2.2 A BOA ORDEM NO MAR NO GOLFO DA GUINÉ	20
2.2.1 O Poder Naval dos principais países do Golfo da Guiné	23
2.2.2 As ameaças à boa ordem no mar no Golfo da Guiné	27
2.2.3 A Comissão do Golfo da Guiné	30
2.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	31
3 OS ESFORÇOS POR UMA POLÍTICA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ	33
3.1 A PRESENÇA DE ESTADOS ESTRANGEIROS NO GOLFO DA GUINÉ	33
3.2 OS ORGANISMOS REGIONAIS E OS INTERNACIONAIS	35
3.2.1 Organismos regionais	35
3.2.2 Organismos internacionais	38
3.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	43
4 A SEGURANÇA MARÍTIMA E O PODER NAVAL DE ANGOLA.....	46
4.1 CONJUNTURA DE ANGOLA - BREVES CONSIDERAÇÕES	46
4.1.1 Aspectos econômicos.....	47
4.1.2 Aspectos políticos e sociais	49
4.2 A SEGURANÇA MARÍTIMA DE ANGOLA	51
4.2.1 As águas jurisdicionais de Angola.....	52
4.2.2 As ameaças à segurança marítima de Angola.....	53
4.3 O PODER NAVAL ANGOLANO	55
4.3.1 O atual Poder Naval angolano.....	56
4.3.2 O desenvolvimento da Marinha de Guerra Angolana	59
4.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	64
5 OPORTUNIDADES PARA A MARINHA DO BRASIL	66
5.1 A COOPERAÇÃO COM ANGOLA	66
5.1.1 Ampliação da cooperação com a Marinha de Guerra Angolana.....	69
5.1.2 A capacitação de recursos humanos	73
5.1.3 O reaparelhamento da Marinha de Guerra Angolana	76
5.2 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS	79

6 CONCLUSÃO.....	82
REFERÊNCIAS	87
GLOSSÁRIO	95
APÊNDICE A – Entrevistas e questionários	101
APÊNDICE B - Aspectos geopolíticos do Golfo da Guiné.....	120
APÊNDICE C - Presença estrangeira no Golfo da Guiné.....	126
APÊNDICE D - Círculo Marítimo Virtuoso.....	133
APÊNDICE E - Resumo do Poder Naval dos principais países do Golfo da Guiné	135
APÊNDICE F - Ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné	136
APÊNDICE G - Sistema de ensino naval da Marinha de Guerra Angolana.....	139
APÊNDICE H - Agência Brasileira de Cooperação.....	142
APÊNDICE I - Análise comparativa	146
ANEXO A - Golfo da Guiné	147
ANEXO B - Comunidade Econômica dos Estados da África Central	148
ANEXO C - Comissão do Golfo da Guiné.....	149
ANEXO D - Recursos minerais na África Subsaariana.....	150
ANEXO E - Ações de pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné.....	151
ANEXO F - Zonas Marítimas - Comunidade Econômica Estados da África Central... 	152
ANEXO G - Aspectos históricos, políticos, sociais e econômicos de Angola.....	153
ANEXO H - Área contestada entre Angola e a República Democrática do Congo	156
ANEXO I - Ação da MONUSCO contra a pirataria e roubo armado contra navios ...	157
ANEXO J - Organização administrativa da Marinha de Guerra Angolana	159
ANEXO L - Sistema Nacional de Vigilância Marítima	162

1 INTRODUÇÃO

As Marinhas têm que fazer o seu melhor para defendê-lo [o comércio marítimo] no mar e a partir do mar, em conjunto com as outras agências, com seus aliados e em cooperação com outros organismos governamentais e até mesmo não governamentais.

Admiral Sir Jonathon Band¹

Durante a década de 1970, enquanto o mundo vivenciava duas crises mundiais do petróleo², no Atlântico Sul, a região do Golfo da Guiné³ (GG) começava a se destacar no cenário internacional, pelo seu potencial como fonte de recursos naturais. Nigéria, Angola, Gabão e Camarões sobressaíam por disporem de relevantes depósitos de hidrocarbonetos no mar, e empresas petrolíferas internacionais, recebendo incentivos governamentais, iniciavam a exploração dessa matéria-prima na região (CHATHAM, 2012a).

Somente na década de 1980, com o conflito entre o Irã e o Iraque⁴, os grandes consumidores mundiais de petróleo decidiram diversificar suas fontes de abastecimento, dentre elas a costa oeste africana. Assim, a partir do final do século XX, o entorno do GG começa a receber a presença chinesa, seguida posteriormente pelos Estados Unidos da América (EUA) e Índia, além do Reino Unido e da França, que já se faziam presentes econômica e militarmente em suas ex-colônias africanas (LUNTUMBUE, 2011).

Atualmente, o GG é a região de maior produção de petróleo e gás na África subsaariana e tem na prospecção de hidrocarbonetos sua principal atividade econômica. Essa crescente valorização regional, especificamente do seu litoral, decorre do longo processo de desenvolvimento do homem, que busca no mar suas fontes de recursos e o utiliza como

¹ Primeiro Lorde do Almirantado e Chefe do Estado-Maior da Marinha Real Britânica no período de 2006 a 2009. Texto original no idioma inglês. Tradução do autor (TILL, 2009, prefácio).

² Em 1973, com a Guerra do *Yom Kippur*; e, em 1979, com crise política no Irã e a queda do Xá Reza Pahlevi.

³ O ANEXO A apresenta a região do GG. Neste trabalho, será considerada como GG a região continental e sua respectiva área marítima, compreendida desde a Nigéria até Angola, inclusive. Não há uma definição oficial dos países que compõem o GG, mas "na sua definição mais ampla, inclui a região desde a Guiné até Angola, inclusive"(CHATHAM, 2012a, p.V).

⁴ Houve reflexos no fornecimento de petróleo para os países importadores desses dois Estados e no preço internacional do produto.

importante via para o intercâmbio de mercadorias e integração dos povos (CHATHAM, 2012a; TILL, 2009).

Entretanto, o incremento da produtividade petrolífera no GG não caminhou sozinho. Houve também a ampliação das ameaças⁵ à segurança marítima regional, uma vez que problemas políticos, econômicos e sociais permeiam quase todos os Estados da região e acabam por se refletir nas atividades produtivas no mar. Tais ameaças têm provocado recorrentes interrupções nos fluxos do comércio marítimo internacional, causando atrasos nas entregas dos produtos, aumento do custo do frete e prejuízos de toda ordem às economias locais e mundial (CHATHAM, 2012a).

Isso se deve, segundo Till⁶ (2009, p.2-4), ao atual estágio da globalização e à interdependência entre os Estados, que impõem ao comércio marítimo internacional a necessidade de ser "previsível [...] e com prazos de entrega seguros", uma vez que atrasos nas entregas acarretam grandes prejuízos a todos os integrantes do sistema. Decorrente dessa dinâmica, a manutenção da Boa Ordem no Mar (BOM)⁷ se torna imperativa para o harmonioso fluxo do comércio marítimo internacional e do sistema econômico globalizado. Exige-se, então, uma segurança marítima⁸ diligente e proativa, que proporcione um ambiente seguro contra ameaças a essa boa ordem no mar.

No contexto do GG, observa-se que, mesmo com o emprego de suas Marinhas e Guardas-Costeiras, os Estados limieiros encontram dificuldades para se oporem às ameaças marítimas. Consequentemente, houve o aumento da presença e da influência estrangeira na região, constatadas pela pluralidade de atores internacionais e nacionais, públicos e privados,

⁵ Neste trabalho, o termo "ameaças" à segurança marítima abarca as seguintes atividades ilícitas: pirataria, roubo armado contra navios, pesca ilegal, imigração ilegal, tráfico ilícito de drogas, armas e pessoas, terrorismo e poluição ambiental. O Glossário define as principais ameaças presentes no GG.

⁶ Geoffrey Till é o Decano da *Academic Studies at the UK Joint Services Command and Staff College* e chefia o *Defense Studies Department*.

⁷ O conceito da BOM, de Geoffrey Till, encontra-se definido no Glossário e será detalhado no próximo capítulo.

⁸ O Glossário apresenta o conceito de Segurança Marítima utilizado neste trabalho, pautado na definição de Operações Marítimas de Segurança da Marinha Real Britânica.

com potencialidades e interesses distintos na região, que arquitetam esforços para garantir a segurança marítima regional. Um exemplo é o projeto *The Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme*⁹ (CRIMGO), anunciado em janeiro de 2013, pela União Europeia (UE), para alavancar a BOM no GG, destinando 4,5 milhões de euros para custeá-lo¹⁰.

Esse incremento da presença e da influência estrangeira no GG demanda um acompanhamento continuado do Brasil, devido à relevância estratégica da costa oeste africana e aos interesses nacionais naquela região, apontados em documentos do nível político brasileiro. O Plano BRASIL 2022, da Secretaria de Assuntos Estratégicos, explicita a disposição do país em "expandir nossas relações econômicas e políticas com os países africanos, em especial aqueles da África Ocidental, que se encontram por assim dizer em nossa fronteira leste, diante do Atlântico Sul" (BRASIL, 2010, p.22). No campo militar, esse valor atribuído à região também é percebido no Livro Branco de Defesa Nacional¹¹ (LBDN):

A política externa brasileira considera o diálogo e a cooperação internacional instrumentos essenciais para a superação de obstáculos e para a aproximação e fortalecimento da confiança entre os Estados. Na relação com outros países, o Brasil dá ênfase a seu entorno geopolítico imediato, constituído pela América do Sul, o Atlântico Sul e a costa ocidental da África (BRASIL, 2012c, p.12).

Nessa mesma vertente, a Política de Defesa Nacional¹² (PDN), além de projetar os limites do entorno estratégico brasileiro na África Ocidental¹³, sublinha a importância daquela região, ao acrescentar que uma das diretrizes da política externa brasileira é intensificar a cooperação com os Estados da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP)¹⁴, quatro dos quais situados na costa oeste africana: Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau e São Tomé e Príncipe (STP) (BRASIL, 2005, p.5).

⁹ As Rotas Marítimas Críticas no Programa do Golfo da Guiné. Tradução do autor.

¹⁰ Disponível em: < http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_en.htm>. Acesso em: 12 fev. 2013.

¹¹ O LBDN foi chancelado pela Presidente da República e enviado ao Congresso Nacional para aprovação.

¹² Neste trabalho, será utilizada a denominação de Política de Defesa Nacional.

¹³ Segundo a PDN, o entorno estratégico "extrapola a massa do subcontinente [América do Sul] e incluiu a projeção pela fronteira do Atlântico Sul e os países limítrofes da África" (BRASIL, 2005, p.5).

¹⁴ O Glossário define CPLP.

Assim, a segurança marítima no GG assume acentuada importância para o Brasil devido a dois aspectos: aos interesses estratégicos que possui na África Ocidental, ampliados pela presença de dois países da CPLP, Angola e STP; e à crescente presença estrangeira na região, por interesses econômicos ou por cooperação militar, para garantir a BOM no GG.

Nesse arranjo político africano, destaca-se Angola, país da CPLP que possui históricos laços culturais e étnicos¹⁵ com o Brasil, e que anseia edificar seu Poder Naval¹⁶ (PN), a partir da implementação de uma "estratégia¹⁷ marítima contra as ameaças presentes em suas águas jurisdicionais" (AJ)¹⁸ (CUNHA, 2012b). É importante realçar que, nas três edições do Simpósio das Marinhas da CPLP - Lisboa, em 2008; Luanda, em 2010; e no Rio de Janeiro, em 2012 -, o Comandante da Marinha de Guerra Angolana apresentou temas que relacionavam o PN angolano às ameaças presentes no GG¹⁹, explicitando claramente sua preocupação com a segurança marítima daquela região e com a limitada capacidade da Marinha de Guerra Angolana (MGA) em contribuir para a BOM.

Constatada, portanto, a contemporaneidade e a relevância do assunto para os interesses do Brasil, o presente trabalho tem o propósito de analisar o Poder Naval angolano, de modo a identificar suas principais demandas em segurança marítima e apontar oportunidades para que a Marinha do Brasil (MB) contribua para a edificação da MGA.

Para tanto, a presente pesquisa está estruturada em uma introdução, quatro capítulos intermediários e a conclusão. Inicialmente, utilizando-se como marco teórico os fundamentos de Geoffrey Till, estudar-se-á a segurança marítima no GG, destacando-se a importância atual da manutenção da BOM na região, para o fluxo do comércio marítimo

¹⁵ Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/temas/mecanismos-inter-regionais/cplp>. Acesso em: 3 jun. 2013.

¹⁶ O Glossário apresenta, para este trabalho, o conceito de Poder Naval, à luz da Doutrina Básica da Marinha.

¹⁷ O Glossário apresenta, para este trabalho, a definição da palavra estratégia, à luz de Zgbiniew Brzezinski.

¹⁸ O Glossário apresenta a definição de Águas Jurisdicionais empregada neste trabalho.

¹⁹ Os temas apresentados em 2008, 2010 e 2012 foram, respectivamente: "Angola no contexto da Defesa e Segurança Marítima do Golfo da Guiné", "Golfo da Guiné: Oportunidades, Desafios e o Papel das Marinhas da Região" e "A segurança sobre o Golfo da Guiné e o papel de Angola".

internacional de hidrocarbonetos; e identificando-se os PN dos principais países limítrofes e as predominantes ameaças à segurança marítima local. Esse estudo prévio é fundamental para a compreensão do contexto no qual Angola está inserida. Há que se apresentar, ainda, a importância da Comissão do Golfo da Guiné (CGG) como o principal fórum de debates e articulações para os problemas de segurança marítima regional.

A seguir, discorrer-se-á sobre a crescente presença e influência de países exógenos ao GG, além da atuação dos organismos regionais e internacionais, que tentam mitigar a propagação das ameaças à segurança marítima pela região, porém esbarram no problema fulcral: a inexistência de um PN regional capacitado a se contrapor a essas ameaças.

Posteriormente, na passagem para o penúltimo capítulo, é o momento de realizar uma segmentação, concentrando-se apenas na análise do atual PN angolano. Este recorte se faz necessário para estudá-lo mais detalhadamente, de modo a identificar suas necessidades e, ainda sob o constructo teórico de Till, propor um gradativo desenvolvimento para a MGA.

A partir dessa proposta e de posse dos elementos investigados serão delineadas, no último capítulo, oportunidades para o Brasil, em particular para a MB, contribuir para a edificação da MGA e, em consequência, fomentar a indústria brasileira de material de defesa²⁰.

Por fim, a conclusão consolidará os principais aspectos que contribuam para ampliar a segurança marítima de Angola e algumas oportunidades que se descortinam para a MB, por meio dessa cooperação.

Ao final de cada capítulo, serão apresentadas considerações parciais, que, espera-se, permitam obter-se um adequado encadeamento de análises e argumentos em prol de um melhor entendimento do trabalho como um todo.

²⁰ Indústria brasileira de material de defesa é a terminologia empregada na Estratégia Nacional de Defesa.

2 A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

Estados costeiros fracos [...] são frequentemente mal preparados para salvaguardar seu comércio marítimo, sua infraestrutura energética e proteger suas fontes de recursos da exploração ilegal [...] essas vulnerabilidades não ameaçam apenas sua população, suas fontes de recursos e seu desenvolvimento econômico, mas também ameaçam a segurança marítima comum e a continuidade do comércio global²¹.

U.S. Coast Guard Strategy

Neste capítulo, com o propósito de compreender o contexto de segurança marítima da região onde Angola está inserida, será enfatizada a relevância da BOM no GG para o comércio internacional, bem como serão apontadas algumas dificuldades que enfrentam as embrionárias Marinhas dos Estados limieiros e identificadas as principais ameaças à segurança marítima que permeiam esses países. Para tanto, serão utilizados os fundamentos teóricos de Geoffrey Till, em *Seapower - A Guide for the Twenty-First Century*, que consideram os efeitos da globalização, da interdependência econômica e do comércio marítimo internacional sobre a segurança marítima e o emprego do PN.

Ao final do capítulo, será apresentada a Comissão do Golfo da Guiné (CGG) como o principal fórum de debates e articulação de soluções para os assuntos afetos ao mar naquela região, apesar de coexistirem outros organismos regionais, como a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC)²².

2.1 O GOLFO DA GUINÉ - BREVES CONSIDERAÇÕES

O GG se estende por cerca de 3.300 km, da Nigéria até Angola, apresentando graves problemas estruturais, que permeiam a sociedade africana e enfraquecem o tecido social local. Essas dificuldades sociais cobrem um largo espectro, que inclui aglomerações

²¹ O Glossário define a expressão "Estados fracos", sob a lente de Barry Buzan. Texto original no idioma inglês. Tradução do autor (TILL, 2009 p.10).

²² Os ANEXOS B e C apresentam os países-membros da CEEAC e da CGG. O Glossário define a CEEAC.

urbanas densamente povoadas, desemprego, tensões sociais causadas pelo contraste entre a pobreza de grande parte da população e uma elite rica, imigrações ilegais através de fronteiras porosas, e a dificuldade de implantar a ordem contra o comércio ilegal de armas, drogas, seres humanos e petróleo²³ (CHATHAM, 2012b, p.1; LUNTUMBUE, 2011, p.3-6).

Essa combinação de fatores resulta em instabilidade política e insatisfação popular, que, aliada à presença de grupos terroristas na Nigéria, Camarões e na República Democrática do Congo (RDC), favorecem a migração para países vizinhos e podem ampliar o problema para uma instabilidade regional²⁴ (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.13-15).

Problemas decorrentes da sobreposição dos espaços marítimos e da contestação de soberania de alguns países insulares e continentais também estão presentes na região, especificamente entre Angola e RDC, questão que será abordada posteriormente, e entre STP e Nigéria²⁵.

Acrescente-se, ao instável cenário do GG, a descoberta de significativas reservas de petróleo de qualidade superior (baixo teor de enxofre) e de depósitos de gás natural ao longo da costa²⁶. Consequentemente, a presença estrangeira na região, anteriormente limitada à França, Bélgica, ao Reino Unido e a Portugal, que mantinham laços com suas ex-colônias, agora se amplia com os investimentos de empresas públicas e privadas do Brasil, EUA e China²⁷, para a exploração *onshore* e *offshore*²⁸ (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012).

A região do GG é responsável por cerca de 60% da produção diária de nove milhões de barris na África subsaariana, distinguindo-se pelo transporte marítimo mais

²³ O APÊNDICE B detalha os principais problemas políticos, econômicos e sociais da região do GG.

²⁴ As principais ações dos grupos terroristas, na região do GG, são citadas nos APÊNDICES B e F.

²⁵ O APÊNDICE B descreve e ilustra a sobreposição das Zonas Econômicas Exclusivas de STP e Nigéria. A questão entre Angola e a RDC será abordada no penúltimo capítulo.

²⁶ O ANEXO D ilustra os principais recursos minerais presentes ao longo da costa oeste africana.

²⁷ O APÊNDICE C apresenta aspectos da importância do GG para Brasil, EUA e China, bem como a presença militar de alguns países na região.

²⁸ O Glossário define as expressões *onshore* e *offshore*.

econômico e seguro para os EUA e Europa, sem a necessidade de navegar por estreitos e canais, como ocorre no Golfo Pérsico. Ademais, novas reservas estão sendo descobertas entre a Nigéria e Angola, de modo a caracterizar a região como um enorme reservatório de petróleo e gás, com a expectativa dos países atingirem a produção de oito milhões de barris diários até 2015. A região é um dos vértices do "Triângulo do Ouro Negro"²⁹, sendo Nigéria e Angola os principais produtores, seguidos por Gabão e Guiné Equatorial (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.1-3; REIS, 2010 e 2013; STRATFOR, 2013).

Cabe ressaltar a magnitude da produção do GG no mercado internacional de petróleo, cujo fornecimento totalizou aproximadamente 40% do petróleo consumido na UE e 29% do consumo norte-americano, em 2011. Angola e Nigéria respondem atualmente por 15% do petróleo importado dos EUA, com previsão de alcançar 25% até o ano de 2015³⁰ (CHATHAM, 2012a, p.1; INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.1-3).

Segundo Leandro *apud* Atangane (2011, p.41-43), o interesse internacional pelo Golfo da Guiné pode ser sintetizado em quatro pontos: 1) na produção petrolífera, concentrada quase que exclusivamente na região *offshore*, posição que minimiza os riscos, para as empresas petrolíferas, decorrentes das crises políticas características das nações africanas; 2) na proximidade dos principais centros de consumo, União Europeia e EUA; 3) na maior segurança no transporte marítimo, uma vez que os navios petroleiros não navegam por estreitos; e 4) na carência de recursos financeiros e humanos qualificados nos países detentores do recurso natural, para realizar as diversas fases da extração do petróleo, abrindo o mercado às empresas estrangeiras.

A segunda maior atividade econômica no GG, após a exploração de hidrocarbonetos, é a atividade pesqueira, com potencial de 1.800.000 toneladas por ano e

²⁹ Segundo Reis (2010, 2013), atualmente destaca-se no cenário internacional o novo "Triângulo do Ouro Negro", que possui como vértices: o GG, o pré-sal brasileiro e o Golfo do México. São as três áreas mais promissoras para a exploração de petróleo, além das áreas do Oriente Médio.

³⁰ Disponível em: <http://www.eia.gov/petroleum/imports/companylevel>. Acesso em: 12 abr. 2013.

valor estimado entre 10 e 20 bilhões de dólares. Contudo, a presença de grandes navios pesqueiros de origem europeia, norte-americana e asiática, realizando pesca ilegal, acarreta o desequilíbrio da fauna da região, o aumento do preço do peixe, o desemprego de pescadores regionais e a deficiência de fonte de proteína na dieta alimentar local (CHATHAM, 2012b, p.1-16; REIS, 2013 p.29).

Constata-se, dessa forma, que a relevância do espaço marítimo do GG e seu entorno pode ser caracterizada, atualmente, por dois aspectos: trata-se de importante região fornecedora de matéria-prima vital - o petróleo - para a economia de Estados exógenos, em particular UE e EUA; e a presença de fatores sociais, econômicos e políticos próprios, que, combinados, fomentam a criminalização da região³¹, em especial sua porção marítima, uma vez que as principais atividades econômicas estão situadas no mar.

2.2 A BOA ORDEM NO MAR NO GOLFO DA GUINÉ

Segundo Till (2009, p.2-4), "o comércio marítimo internacional necessita ser previsível, controlado e com prazos de entrega seguros", uma vez que os sistemas logísticos modernos não permitem armazenamentos de insumos em grandes quantidades, em particular petróleo e alimentos, e trabalham sob o conceito de *just in time*³², em que atrasos nas entregas acarretam grandes prejuízos a todos os integrantes do sistema. Aderente a essa linha de pensamento, Reis (2013, p.31) enfatiza a crescente importância das linhas de comunicação marítimas no século XXI e, sobretudo, a necessidade de proteção dos fluxos do sistema de comércio internacional. É possível observar que o atual estágio da globalização, a interdependência entre os Estados e a preponderância do comércio marítimo nas transações

³¹ Cf. APÊNDICES B e F.

³² Sistema logístico que se caracteriza por produzir e entregar itens específicos no tempo e volume acordados.

internacionais trazem implicações à segurança marítima (TILL, 2009).

Outro fato, que corrobora essa perspectiva, é a tendência mundial do comércio marítimo internacional de utilizar navios projetados para transportar maior capacidade de carga,³³ que demandem portos maiores e centrais e, a partir desses terminais, as mercadorias sejam distribuídas para o interior dos Estados. Esse contexto transforma "os navios em alvos vantajosos e facilita o planejamento e a execução de ações ilícitas" em pontos localizados predominantemente nos litorais, vistos como os "campos de batalha do século XXI"³⁴ (TILL, 2009, p.2-4).

Em decorrência desse dinamismo atual do comércio marítimo internacional, torna-se indispensável a manutenção da BOM para o harmonioso funcionamento do sistema econômico globalizado, de modo a proporcionar um ambiente seguro contra as ameaças e vulnerabilidades presentes no mar (TILL, 2009, p.2-4). Verifica-se que esse conceito sobre a BOM se adequa à conjuntura marítima do GG, haja vista a necessidade de os produtos comercializados na região, particularmente o petróleo, serem prospectados e transportados sem interrupções, até seu destino nos EUA e na UE.

Till (2009, p.10) ainda ressalta que a BOM deve ser assegurada não apenas nas AJ de um Estado, mas também fora delas. À luz da globalização, as interrupções no comércio marítimo, ainda que distantes das águas soberanas de um Estado, poderão prejudicar os interesses e o comércio marítimo desse Estado. Essa percepção foi externada nas palavras do então Primeiro-Ministro Britânico Tony Blair, em 2007:

As fronteiras de nossa segurança não se limitam ao Canal [da Mancha]. O que acontece no Oriente Médio nos afeta [...] As novas fronteiras para nossa segurança são globais. Nossas Forças Armadas serão desdobradas em outros Estados distantes daqui, sem uma iminente ameaça ao nosso território³⁵.

³³ *Ultra Large Crude Carrier (ULCC)* e *Very Large Crude Carrier (VLCC)*.

³⁴ Almirante Vern Clark, Comandante de Operações Navais da Marinha dos EUA, até meados de 2005. *Remarks in the International Sea Power Symposium. Naval War College, Newport, RI. 27 out. 2003.*

³⁵ Texto original no idioma inglês. Tradução do autor (TILL, 2009, p.3).

Esse emprego da Marinha Britânica na garantia da BOM, dentro e fora de seus limites jurisdicionais, está intimamente ligado ao conceito de Círculo Marítimo Virtuoso³⁶ (CMV), que se deve manter ininterrupto para impulsionar o desenvolvimento industrial e tecnológico do país, do seu poder marítimo e, igualmente, alavancar seu PN.

A necessidade de se garantir a continuidade do comércio marítimo entre o GG e a Europa, e conseqüentemente o CMV de países europeus, foi evidenciada na reunião do Comitê Econômico e Social Europeu, realizada em fevereiro de 2013, com o propósito de elaborar uma nova concepção de estratégia marítima para a União Europeia. O Presidente do Comitê, Stéphane Buffetaut, enfatizou que "se a onda de pirataria [no GG] não for controlada, a cadeia de fornecimento de energia [para a Europa] poderá ser interrompida"³⁷.

Alinhado a esse pensamento, durante a 15ª Reunião de Chefes de Estado-Maior Geral das Forças Armadas dos Países da CPLP, realizada em abril de 2013, o Chefe do Estado-Maior Geral das Forças Armadas Portuguesas, General Luís Evangelista Esteves de Araújo, referiu-se às ameaças presentes no GG:

A preservação das trocas comerciais entre os países e a segurança das designadas rotas de transporte de hidrocarbonetos [no GG] são absolutamente vitais para assegurar a sustentabilidade econômica dos Estados, afetando sua capacidade de prosperar e de garantir o bem-estar aos seus cidadãos. É por essas razões que, para a UE, para os EUA e para os países africanos, ou para qualquer país que dependa das matérias-primas transportadas por via marítima, não é aceitável que fenômenos como a pirataria, condicionem ou impeçam a livre circulação de bens (CPLP, 2013).

Os exemplos citados atestam não apenas a importância da prospecção de hidrocarbonetos do GG para a União Europeia, mas, sobretudo, a necessidade de ser esse produto transportado sem interrupções até seu destino, implicando na manutenção da BOM na região.

Para garantir a continuidade desse fluxo, o Almirante Jonathon Band, da Marinha Real Britânica, defende que os Estados devem empregar seus PN em operações de segurança

³⁶ O APÊNDICE D apresenta o conceito de Círculo Marítimo Virtuoso, de Geoffrey Till.

³⁷ Disponível em: www.marsecreview.com/2013/02/eu-needs-a-new-strategy-to-combat-maritime-piracy/. Acesso em: 26 maio 2013. Texto original no idioma inglês. Tradução do autor.

marítima³⁸ em cooperação com organismos governamentais, de modo a integrar os esforços necessários, inclusive das demais agências³⁹(TILL, 2009).

Segundo Till (2009, p.350), o emprego dos PN em atividades policiais, para garantir a BOM, ainda que questionado, ganhou nova dimensão ao longo do século passado, havendo propensão a que permaneça crescendo no século XXI. Comungando dessa tendência, Eric Grove⁴⁰ argumenta que o PN de um Estado pode ser aplicado nas tarefas relativas ao cumprimento de leis e regulamentos que digam respeito ao mar, pois embora sejam "construídas primariamente para a guerra, as Marinhas encontram sua maior utilidade nos períodos de paz, implementando e fiscalizando o cumprimento de leis e regulamentos no mar" (GROVE, 1990, p.187; SILVA, 2006, p.37).

2.2.1 O Poder Naval dos principais países do Golfo da Guiné

Segundo Till (2009, p.1-3), os Estados classificam-se em três tipos, de acordo com seu desenvolvimento econômico e suas relações com os efeitos da globalização: pré-modernos, modernos e pós-modernos⁴¹. A cada tipo de Estado, vinculou-se um determinado tipo de Marinha.

As Marinhas Pré-Modernas, associadas aos Estados Pré-modernos, possuem poucos e limitados meios navais, e seus recursos humanos carecem de capacitação para desempenharem até simples atividades policiais. Normalmente, vivenciam grandes

³⁸ Para efeito deste trabalho, as expressões "atividade policial" ou "atividade policial marítima" ou "operações de segurança marítima" terão o mesmo significado da expressão inglesa *constabulary*, constante da Doutrina Marítima Real Britânica (REINO UNIDO, 2004, p. 248), cuja definição encontra-se detalhada no Glossário.

³⁹ As agências consideradas neste trabalho são: Marinhas, Guardas-Costeiras, Aduanas, Polícias Portuária e Federal, Tribunais de Justiça, Agências Ambientais, Pesqueiras e Imigração.

⁴⁰ Analista de defesa britânico especialista em estratégia naval e autor do livro *The Future of Sea Power*, em 1990, em que categoriza as funções e missões das Marinhas.

⁴¹ O Glossário caracteriza, segundo Geoffrey Till, cada um desses tipos de Estados.

dificuldades financeiras e estruturais, para ampliar e desenvolver seus respectivos PN, sendo mais simbólicas e representativas do Estado (TILL, 2009, p.1-2).

As Marinhas Modernas estão centradas no Estado e se caracterizam pelo emprego do PN na defesa de seu território e de sua soberania. São menos inclinadas a colaborar e cooperar com outras Marinhas e com organismos regionais ou internacionais, para a manutenção do sistema comercial marítimo internacional. Seu PN é dimensionado, equilibradamente, considerando o emprego em Operações e Ações de Guerra Naval⁴² contra Forças Navais com múltiplas capacidades e diversidade de navios. Ademais, não é usual das Marinhas Modernas a obtenção de meios navais em outros países, como forma de estimular e desenvolver sua própria indústria nacional (TILL, 2009, p.14-17).

As Marinhas Pós-Modernas, vinculadas aos Estados Pós-Modernos, estão centradas na proteção do sistema comercial marítimo internacional, por constituir-se, segundo Geoffrey Till, em um dos pilares da globalização. Característica marcante das Marinhas Pós-Modernas é a possibilidade de cooperarem entre si, de modo a promover o desenvolvimento de capacidades navais para combater as ameaças ao sistema, participando, inclusive, de coalizões multinacionais. Além das Tarefas Básicas de um PN, também realizam atividades policiais marítimas, de forma mais abrangente⁴³, abarcando operações de segurança marítima, desde combate à pirataria e ao narcotráfico, até operações de ajuda humanitária e operações expedicionárias. Por fim, elas são mais flexíveis em relação à obtenção de meios navais produzidos em outros países, em detrimento da sua indústria de defesa (TILL, 2009, p.6-14).

Esta é uma escolha política fundamental [Marinhas Modernas ou Pós-Modernas] para proteger ou promover os seus interesses, uma vez que estas decisões orientarão a dimensão e o poder combatente de sua esquadra, sua estrutura política marítima e os recursos que terá que despende da economia nacional (TILL, 2006, p.15).

A BOM é importante para as Marinhas Modernas e Pós-Modernas, pois ambas

⁴² Para efeito deste trabalho, as Tarefas Básicas do Poder Naval e as Operações e Ações de Guerra Naval são as previstas pela MB, na publicação Doutrina Básica da Marinha.

⁴³ Cf. citação do então Primeiro-Ministro britânico Tony Blair, na página 21 deste trabalho.

necessitam assegurar o controle dos fluxos do comércio marítimo internacional, embora com abrangências distintas. As Marinhas Modernas estão direcionadas para a segurança nas suas AJ, e, normalmente, demonstram menor propensão para cumprir convenções marítimas internacionais e para colaborarem com outros Estados, o que dificulta as cooperações bilaterais ou multilaterais. As Marinhas Pós-Modernas, por outro lado, enfatizam a cooperação entre os PN, como modo de alcançar a BOM, tanto nas suas AJ, quanto fora delas (TILL, 2009, p.16).

No contexto do GG, para que a BOM e o CMV dos Estados sejam assegurados, necessita-se que os PN regionais sejam críveis e compatíveis com a área marítima a ser protegida e com as ameaças a serem enfrentadas. Entretanto, ao pesquisar os meios navais e os recursos humanos das principais Marinhas do GG, detalhados no APÊNDICE E, e compará-los com a dimensão das respectivas áreas a serem asseguradas, verifica-se a dificuldade desses países em garantir a BOM na região.

A explicação para os limitados PN do GG encontra justificativa nas prioridades dadas pelo poder político ao aparelhamento das forças terrestre e aérea, em detrimento das forças navais, durante o período das guerras de independência, consolidação das fronteiras terrestres, problemas políticos e étnicos internos, em que o palco dos conflitos ocorria no continente, e não no mar (CHATHAM, 2012b, p.33-34; FREITAS, 2013; LUIS, 2013, FARIA, 2013).

Ademais, os dirigentes políticos dos Estados do GG têm percepções distintas quanto à importância do mar para seus respectivos países e quanto aos custos com material e pessoal impostos a esses Estados, para estabelecer a segurança marítima em suas AJ. Muitos deles, por demonstrarem ser "incapazes de resolver seus próprios problemas internos, serão simplesmente consumidores da segurança provida por outros Estados" (TILL, 2006, p.13).

Em maio de 2012, o Comandante da Marinha de Guerra Angolana declarou, no III

Simpósio de Marinhas da CPLP, que:

No tocante à segurança da região do Golfo da Guiné, todos os países membros não têm capacidade tecnológica para garantir a defesa e segurança dos objetivos econômico-estratégicos no mar, por não possuírem meios navais eficazes. Podemos concluir que o GG é uma região muito vulnerável e que inspira cuidados e esforços (CUNHA, 2012b).

A Ministra da Defesa da Nigéria, Erelu Obada, declarou, em março de 2013:

Não há qualquer ilusão de que medidas de curto prazo poderão acabar com a pirataria [...] A solução para as questões que ameaçam a segurança no GG necessita de estratégias de longo prazo que **combinam a capacitação de pessoal nos estados costeiros, compra de meios adequados, no mar e em terra**⁴⁴ (grifo nosso).

Essas declarações, combinadas à constituição dos PN da região, apresentada no APÊNDICE E, evidenciam a fragilidade atual das Marinhas do GG e permitem classificá-las, segundo os fundamentos de Till (2009, p.2), como Marinhas Pré-Modernas, que mais lutam para sobreviver e simbolizam seu país do que tenham, efetivamente, capacidade de prover a segurança marítima contra as ameaças, que serão detalhadas a seguir. Os conceitos de Marinhas Moderna e Pós-Moderna, apresentados neste capítulo, serão posteriormente aplicados, por ocasião da análise do PN angolano.

Assim, ao analisar o contexto do GG e as instituições governamentais de segurança de seus Estados, particularmente seus PN, verifica-se que, para promover a BOM na região, será necessário um nível maior de consciência política e de governança integrada em cada Estado africano. Seus governos precisarão destinar recursos financeiros, para promover a edificação dos respectivos PN. As diversas atividades, que se estendem do monitoramento marítimo, interceptação, apreensão, enquadramento jurídico até a aplicação da lei, devem estar holisticamente integradas, por meio das distintas agências, de modo a permitir que a sinergia de esforços proporcione resultados positivos à segurança marítima regional.

⁴⁴ Disponível em: <http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Meetings/Meeting%20Transcripts/180713Obada.pdf>. Acesso em: 30 maio 2013. Texto original no idioma inglês. Tradução do autor.

2.2.2 As ameaças à boa ordem no mar no Golfo da Guiné

Buzan (1991, p.84) introduziu novos temas às discussões sobre ameaças na agenda internacional de segurança dos Estados, incluindo assuntos como economia, terrorismo, meio ambiente, imigração ilegal, crime organizado e crimes transnacionais, pois acabam por reverberar nas relações entre os Estados. A segurança internacional adquiriu, então, um conceito mais abrangente.

Dentro desse escopo, neste trabalho, serão entendidas como ameaças presentes no GG as que foram reconhecidas no *Maritime Safety and Security Seminar*, em março de 2012, no Benin: pirataria, roubo armado contra navios, pesca ilegal, imigração ilegal, tráfico ilícito de drogas, armas e pessoas, terrorismo e poluição ambiental. O APÊNDICE F relata algumas das recentes atividades contra a segurança da região.

Os registros de ataques de piratas e roubos armados contra navios (APRAN) na África, processados na *International Maritime Organization* (IMO) e no *International Maritime Bureau* (IMB) entre 2003 e 2011, apontam que 30% dos ataques ocorreram no GG e que a tendência é de crescimento. Os relatórios dessas organizações listam 39 ataques no ano de 2010, 53 no ano seguinte e 58 em 2012⁴⁵. Em junho de 2013, o número de APRAN no GG, divulgado pelo IMB⁴⁶, superou os registros da África Oriental, particularmente na costa da Somália e no Golfo de Aden⁴⁷ (CHATHAM, 2012a, p.1; INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.35; INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2013, p.5).

Entretanto, ao considerar-se apenas o histórico da Nigéria, o movimento é inverso. Até o ano de 2008, as ações de APRAN no GG estavam restritas ao litoral nigeriano, com os

⁴⁵ Disponível em: www.marsecreview/2013/03/watching-the-gulf-of-guinea. Acesso em: 13 maio 2013.

⁴⁶ Disponível em: <http://www.chathamhouse.org/media/comment/view/192581>. Acesso em: 30 jun. 2013.

⁴⁷ Os APRAN assumiram maior dimensão na região da Somália e no Golfo de Aden a partir de 1997, quando então a comunidade marítima internacional adotou medidas de segurança marítima, inclusive com a presença de Forças Navais multinacionais (INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2013).

registros do IMB apontando 42 ataques em 2007, contra 27 em 2012⁴⁸. Essa redução decorre de algumas ações antipirataria adotadas para reprimir o ilícito (STRATFOR, 2013a, 2013c). Assim, apesar de pontualmente os números na Nigéria diminuírem, no GG como um todo eles crescem, o que permite inferir que ocorrências de APRAN começam a se espalhar pelos países vizinhos: Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, até a fronteira da RDC com Angola⁴⁹. Até 2011, foram estimados 150 casos de APRAN a leste da Nigéria, envolvendo os citados países, tendo sido planejados por diversos grupos oriundos do delta do Rio Níger (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.16-17).

Essas ameaças têm causado interrupções no comércio marítimo internacional, particularmente nos litorais, prejudicando a integração comercial dos países do GG com os EUA, a China e a UE (CHATHAM, 2012).

De maneira análoga aos APRAN, os grupos terroristas e movimentos revolucionários também expandem suas atividades da Nigéria para os Estados vizinhos, aumentando as preocupações de segurança da região⁵⁰, as quais foram externadas nas palavras do Presidente da Nigéria, Goodluck Jonathan: "É necessário conter o Boko Haram⁵¹, pois será uma ameaça não só para a Nigéria, mas para toda África Central e Oeste".

Dessa forma, constata-se que o fenômeno da globalização também incide sobre as ameaças no GG, tornando-as difusas, interconectadas e com facilidade de migrar para os demais Estados. A posição geográfica central dos países da CGG facilita essa migração em várias direções, mas serão enfatizadas neste trabalho as migrações que se movem da Nigéria para o sul, em direção a Angola, causando preocupações à MGA⁵² (CHATHAM, 2012a;

⁴⁸ Disponível em: <http://csis.org/publication/emerging-threat-piracy-gulf-guinea>. Acesso em: 13 maio 2013.

⁴⁹ O ANEXO E ilustra os principais APRAN na área marítima da CGG, em 2012.

⁵⁰ Cf. APÊNDICE F.

⁵¹ Grupo terrorista apresentado nos APÊNDICES B e F. Texto original em inglês. Tradução do autor. Disponível em: <http://www.marsecreview.com/2013/03/watching-the-gulf-of-guinea/>. Acesso em: 20 maio de 2013.

⁵² Conforme anteriormente mencionado, o Comandante da MGA apresentou temas relacionando Angola às ameaças do GG, nas três edições do Simpósio de Marinhas da CPLP, 2008, 2010 e 2012.

CUNHA, 2012b).

O combate às ameaças à segurança marítima no GG exige soluções no nível político nacional e regional, com a participação cooperativa entre os Estados da região e investimentos financeiros imediatos, de modo a promover a capacitação de pessoal e reaparelhamento de meios navais de suas Marinhas Pré-Modernas⁵³. Esse processo envolve três dimensões: desenvolvimento de uma consciência marítima, desenvolvimento de uma política marítima e o desenvolvimento de integrada governança marítima (TILL, 2009).

A **consciência marítima** da liderança africana é ainda incipiente, decorrente da pouca importância atribuída ao mar, durante muitos anos, pois as principais preocupações de segurança estavam concentradas no continente. A limitada disponibilidade de recursos financeiros dos Estados africanos era direcionada para atender às demandas das forças terrestre e aérea. Questões de segurança envolvendo o mar surgiam esporadicamente, como no contencioso entre Nigéria e Camarões, sobre a questão da Península *Bakassi*⁵⁴. Somente o recente incremento dos problemas no mar do GG despertou a necessidade de se voltar a atenção para as questões de segurança marítima e estabelecer a BOM. Ainda assim, os diferentes governos da região têm percepções distintas quanto à importância da BOM, pois nem todos sofrem os impactos da insegurança marítima com a mesma intensidade (CHATHAM, 2012b, p.33-34; FREITAS, 2013).

A **política marítima** dos Estados do GG é reflexo da consciência marítima dos representantes do poder político local. Sua inexistência, durante muitos anos, impede sua implantação imediata, bem como a busca de respostas rápidas e eficientes pelas Marinhas desses países, as quais necessitam de aporte financeiro para capacitar recursos humanos e reequipar seus respectivos PN (FREITAS, 2013).

Por fim, a necessidade de **desenvolver uma governança marítima integrada**

⁵³ Cf. 2.2.1

⁵⁴ O APÊNDICE B apresenta a questão da Península *Bakassi*.

implica coordenar e integrar os diversos órgãos e agências internas dos países do GG que tratem de assuntos ligados ao mar, de modo a obterem a sinergia necessária para cumprirem a legislação no que diz respeito à segurança no mar. Isso deve ser aplicado tanto na dimensão nacional como na internacional, por meio da integração e cooperação entre os Estados africanos do GG (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.4-5; TILL, 2009, p.311).

2.2.3 A Comissão do Golfo da Guiné

Criada em 2001, a CGG é composta por oito países da região: Angola, STP, Camarões, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria e RDC, sendo os dois primeiros pertencentes também à CPLP. Sua sede está localizada em Luanda, Angola, e o atual Secretário-Executivo é o ex-Presidente de STP, Miguel Trovoada (CHATHAM, 2012a).

Sua estrutura prevê uma Assembleia de Chefes de Estados e de Governo e um Conselho de Ministros, o qual inclui os ministros responsáveis pelas pastas de Relações Exteriores, Hidrocarbonetos, Pesca e Defesa (COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ, 2005).

Apesar de os países liminhos do GG buscarem também orquestrar soluções junto aos organismos regionais, como a CEEAC⁵⁵ e a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental⁵⁶ (CEEAO), a CGG é o fórum específico para o trato de assuntos de caráter marítimo da região, conforme regulamentado no artigo 2º do seu tratado de criação:

A Comissão fornece um fórum para a concertação dos países do Golfo da Guiné, visando à cooperação e ao desenvolvimento no Golfo da Guiné, bem como a prevenção e gestão de conflitos relacionados com as delimitações das fronteiras marítimas, exploração econômica e comercial dos seus recursos naturais e sobreposição das Zonas Econômicas Exclusivas dos Estados membros⁵⁷.

⁵⁵ Os ANEXOS B e C apresentam respectivamente os países-membros da CEEAC e da CGG.

⁵⁶ O Glossário define a CEEAO.

⁵⁷ Original no idioma francês. Tradução do autor. Disponível em: <http://www.ecolex.org/server2.php/libcat/docs/TRE/Multilateral/Other/con66430.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2013.

O tratado de criação do CGG prevê como meta principal da organização a garantia da segurança e a estabilidade da região. A Embaixadora do Brasil em Angola, Ana Lucy Petersen (PETERSEN, 2013), identifica a CGG como o organismo para "aglutinar a cooperação dos países ribeirinhos [do GG] no domínio da segurança, do desenvolvimento dos recursos marítimos da região e da solução pacífica de reivindicações sobre o mar territorial".

Por fim, os países integrantes da CGG possuem o maior potencial regional de hidrocarbonetos. Ao observar-se a distribuição das principais reservas *offshore* de petróleo no GG, verifica-se que elas se encontram praticamente sob os limites marítimos dos oito países que compõem a CGG⁵⁸, sendo que sete deles produzem cinco milhões de barris de petróleo por dia, do total de 5,4 milhões produzidos no GG. Dessa forma, verifica-se a importância do espaço marítimo da CGG para o desenvolvimento socioeconômico dos países da região e para a manutenção do crescimento econômico de países exógenos ao GG.

2.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Neste capítulo, ao buscar caracterizar a região e o contexto marítimo no qual Angola está inserida, destacou-se a necessidade da BOM no GG para o comércio marítimo internacional, as limitadas Marinhas da região e as ameaças à segurança marítima regional.

A região do GG reúne vários elementos que caracterizam seu cenário marítimo: países pobres detentores de recursos naturais estratégicos no mar, interesses econômicos de países exógenos à região e ameaças marítimas difusas, além da fragilidade do PN dos Estados limítrofes em combatê-las.

Verificou-se que a combinação desses elementos possibilita a expansão dos crimes cometidos no mar, incluindo pirataria e roubo armado contra navio, e ameaça à BOM

⁵⁸ A região da CGG, no ANEXO C, transposta para o ANEXO D, permite comparar e evidenciar o fato.

no GG. Essa situação agrava-se em virtude de os Estados da região não disporem de Marinhas e Guardas-Costeiras capazes de coibir a insegurança marítima, pois, durante muitos anos, não alocaram o aporte financeiro necessário para o desenvolvimento de seus PN.

Este autor entende que o combate a essas ameaças marítimas, por parte dos Estados lindeiros, é tarefa de longo prazo e dependente do poder político regional, que deverá canalizar recursos financeiros para alavancar o reaparelhamento de suas Marinhas e para capacitar seus recursos humanos, de modo a viabilizar a cooperação entre os Estados da região.

Esse processo envolve três dimensões, que estão interligadas: o desenvolvimento de uma consciência marítima na classe política africana, responsável por salvaguardar os interesses dos Estados em suas AJ; o desenvolvimento de uma política marítima em cada um dos países lindeiros da CGG, de modo a desenvolver seus PN; e, por fim, o desenvolvimento de uma governança marítima integrada em cada Estado e entre os Estados da região, coordenando as ações das diversas agências que tratem de assuntos ligados ao mar.

A coordenação dessas atividades poderá estar a cargo da CGG, por se tratar do fórum adequado, na região, para tratar assuntos afetos ao mar.

3 OS ESFORÇOS POR UMA POLÍTICA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

Nós temos a responsabilidade coletiva de evitar a escalada das ameaças marítimas presentes no GG. Devemos aumentar nossos esforços e cooperar mais estreitamente. [...] A Organização das Nações Unidas continuará apoiando os Estados africanos do GG.

Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas, Ban Ki-moon⁵⁹

Antes de convergir o estudo especificamente para Angola, serão apontadas, neste capítulo, as principais ações adotadas pelos Estados exógenos e pelos organismos regionais e internacionais presentes no GG, para auxiliar no combate às ameaças à BOM na região.

Serão também ressaltados os recentes fóruns internacionais realizados, com a ativa participação angolana, com o propósito de conceber uma estratégia marítima para o GG e obter apoio externo para capacitar os PN regionais.

3.1 A PRESENÇA DE ESTADOS ESTRANGEIROS NO GOLFO DA GUINÉ

A diversidade de recursos naturais do GG⁶⁰ aliada à conjuntura descrita no capítulo anterior têm despertado a atenção da comunidade internacional para a segurança marítima da região. Essa preocupação tem implicado o deslocamento de navios e tropas de Estados exógenos à área⁶¹, para cooperarem com os países limieiros, visando a manutenção da BOM e a garantia do funcionamento dos seus CMV.

Por meio do *United States Africa Command* (USAFRICOM)⁶², foram coordenadas três edições de exercícios navais denominados *Obangane Express*⁶³, com o

⁵⁹ Trecho da mensagem de abertura da Cúpula de Chefes de Estado e Governo da CEEAO, CEEAC e CGG, em 24 de junho de 2013, em Yaoundé, Camarões.

⁶⁰ Os APÊNDICE B e ANEXO D apresentam a diversidade de recursos naturais no GG.

⁶¹ O APÊNDICE C detalha a presença estrangeira no GG, incluindo a militar.

⁶² O Glossário apresenta a definição de USAFRICOM.

⁶³ Em Douala - Camarões (2011), Calabar - Nigéria (2012) e novamente Douala - Camarões (2013).

propósito de construir capacidades navais regionais, para lidar com crimes no mar, em vez de empregar forças navais ocidentais para prover a segurança marítima no GG. No último evento, em fevereiro de 2013, participaram Marinhas de quinze nacionalidades⁶⁴ diferentes para, segundo David Rollo, representante do Secretário de Defesa dos EUA, promover a segurança marítima em "benefício de todas as nações [ameaçadas] pela pirataria, pesca ilegal [...] pois afeta o desenvolvimento e a economia, sendo um problema regional e global" (ODITA, 2013). Além desse tipo de adestramento, têm sido realizados exercícios bilaterais com diversos países do GG⁶⁵.

Os EUA também têm contribuído para a capacitação e o adestramento das Marinhas do GG, por meio dos programas *Africa Partnership Station* e *Africa Maritime Law Enforcement Partnership*⁶⁶, enviando meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, para realizarem operações combinadas com os países do GG. Cerca de US\$ 35 milhões já foram destinados para aprimorar a segurança marítima na área. Como exemplo de cooperação, foram cedidas ao Benin duas embarcações de patrulha da Classe *Defender*; e à Nigéria, o ex *Coast Guard Cutter Chase*, que pertencia à *United States Coast Guard*, além de cinco embarcações de patrulha. (NAÇÕES UNIDAS, 2012; STRATFOR, 2013c).

O Livro Branco de Defesa e Segurança Nacional da França (2013b, p.53-55) enfatiza que a África subsaariana é uma região prioritária para a política de cooperação francesa e reforça o desenvolvimento de uma arquitetura de segurança coletiva na região, concretizada por meio de sete Acordos de Parceria de Defesa e de Cooperação Técnica.⁶⁷ Além disso, a França apoia suas ex-colônias - Gabão, Camarões, Costa do Marfim e Togo -

⁶⁴ Dentre outros, os seguintes Estados participaram: Bélgica, Benin, Brasil, Camarões, Costa do Marfim, EUA, França, Gabão, Holanda, Nigéria, Togo, Gana, Guiné Equatorial, Portugal, RDC, e STP. Disponível em: <<http://www.marsecreview.com/2013/02/navies-to-tackle-piracy>>. Acesso em: 2 abr. 2013.

⁶⁵ Em fevereiro de 2011, à guisa de exemplo, o *USS Robert Bradley* permaneceu 15 dias apoiando a capacitação das Marinhas de Benin, Gana e Togo (STRATFOR, 2013a).

⁶⁶ O Glossário apresenta a definição dos dois programas norte-americanos.

⁶⁷ Texto original no idioma francês. Tradução do autor. Os sete países são: Camarões, República Centro-Africana, Costa do Marfim, Djibuti, Gabão, Senegal e Togo (FRANÇA, 2013b, p.58).

por meio de cooperação bilateral, como, por exemplo, o projeto denominado Apoio para a Segurança Marítima no Golfo da Guiné, visando a ampliar suas capacidades e integrar agências civis e militares (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.19-25).

O Reino Unido, por sua vez, além da cooperação bilateral com a Nigéria, trabalha, em conjunto com Gana, no estabelecimento do Centro de Compartilhamento de Inteligência para gerir o transporte marítimo em suas AJ (CHATHAM, 2012).

Assim, identifica-se a existência de países parceiros que empenham seus esforços em vários projetos nacionais e regionais, para colaborar na solução das questões de segurança marítima no GG. Contudo, as estatísticas regionais não demonstram redução das ameaças; ao contrário, registram seu crescimento e dispersão pelo GG⁶⁸, o que nos permite inferir que as ações ainda carecem de uma visão holística e sistêmica, que coordene e integre esses diversos projetos de apoio, de modo a obter resultados eficazes.

3.2 OS ORGANISMOS REGIONAIS E OS INTERNACIONAIS

3.2.1 Organismos regionais

No GG coexistem organismos regionais que muitas vezes se sobrepõem em suas ações, atividades e responsabilidades, desperdiçando esforços, e por isso não atingem os resultados almejados. Nesse contexto, abordar-se-á, com maior ênfase, a participação da CEEAC, da CEEAO, e da CGG, apresentada no capítulo anterior.

Em 2009, a CEEAC, fórum político cujos representantes são os Chefes de Estado e de Governo dos países da África Central, delineou alguns pontos para uma futura concepção

⁶⁸ Cf. 2.2.2 e APÊNDICE F.

de estratégia marítima para a região, a qual estava pautada em três pilares: na criação do Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima da África Central (CRESMAC), nas Zonas Marítimas da CEEAC⁶⁹ e na implantação de um arcabouço jurídico-legal comum⁷⁰ (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.19-25).

O CRESMAC deveria coordenar as ações a serem executadas pelas diversas agências civis e militares dos países-membros, de modo a integrá-las e obter-se a sinergia necessária para enfrentar as ameaças à segurança marítima na região. A localização da sua sede estava prevista para *Point-Noire*, na República do Congo, e o sistema seria financiado por meio de contribuições orçamentais de cada Estado-membro, além de receita de impostos advindos da exploração de hidrocarbonetos, mas que, até o presente momento, não foram liberados (CUNHA, 2012b; INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.19-25).

As Zonas Marítimas da CEEAC foram denominadas A, B e D e se estendem do sul de Angola até a fronteira marítima de Camarões com a Nigéria⁷¹. Ainda em 2009, foi assinado o acordo de vigilância marítima em toda a extensão das três zonas, e foram elaborados os Planos SECMAR 1 e 2, que deveriam integrar os meios navais dos países-membros, para realizar operações combinadas (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012).

Existe a previsão de ativação somente das zonas A e B ainda no ano de 2013. As operações na Zona D dependem de maior integração entre os países-membros, uma vez que abrangem as AJ de quatro países: Camarões, Gabão, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe⁷². Como elemento complicador, há que se considerar, ainda, que muitos ilícitos são cometidos na zona D, e os criminosos se refugiam em águas da Nigéria, que não pertence à CEEAC, mas à CEEAO, acarretando problemas de coordenação que precisam ser acordados

⁶⁹ O ANEXO F detalha as Zonas A, B e D.

⁷⁰ Dentre outras ações: tipificar conjuntamente crimes, como a pirataria, para padronizar o julgamento nos tribunais locais; permitir a presença e perseguição de meios navais de um país em AJ de outro Estado.

⁷¹ Cf. ANEXO F.

⁷² Cf. figura 4 do APÊNDICE B.

entre os interlocutores (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.19-25).

Um acordo jurídico-legal entre os Estados não foi celebrado. Ele permitiria que as patrulhas regionais exerçam o direito de perseguição aos transgressores, além de seus limites marítimos nacionais, e que, após a captura, os infratores sejam julgados, igualmente, pelos tribunais dos diversos países envolvidos (CUNHA, 2012a).

Apesar dessas ações delineadas nos níveis político e estratégico da CEEAC e dos planos elaborados no nível operacional, a estrutura do CRESMAC ainda não foi implantada, conforme afirmou o Comandante da MGA, no III Simpósio de Marinhas da CPLP:

O sistema está **num estado embrionário** [...] os países recebem a responsabilidade de implementar esses Centros de Controle Regional [...] agora precisamos ver em nosso nível que potencialidades podemos trazer para **Angola a quem os outros países depositam esperanças para ser o pioneiro para a segurança**, portanto, no Golfo da Guiné (CUNHA, 2012b, grifo nosso).

No que diz respeito ao outro organismo regional, a CEEAO, as ações que visam a implementar medidas de segurança marítima em sua área de jurisdição ainda estão em caráter embrionário e limitadas apenas às reuniões do nível político. Essas medidas, após ativadas, seguirão o modelo das Zonas Marítimas da CEEAC e serão denominadas Zonas E, F e G, que permitirão aos países organizarem seus espaços marítimos, para enfrentarem as ameaças (CHATHAM, 2012a, p.7).

Na tentativa de orquestrar uma solução conjunta, ocorreu, em março de 2012, o *CEEAC-CEEAO Maritime Safety and Security Seminar*, em que os três organismos regionais, CEEAC, CGG e CEEAO, estiveram presentes para discutir a segurança marítima da região como um todo. Na ocasião, os organismos enfatizaram a importância de os Estados desenvolverem políticas públicas, com o apoio da comunidade internacional, para fomentar o desenvolvimento de uma consciência marítima nacional e alavancar o crescimento do PN de cada país (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.19-25). Assim, observa-se novamente que o nível político, por meio dos Chefes de Estado que se reuniram nesse

seminário, reconhece a incapacidade estatal e regional de combater as ameaças e clama por mais ações de cooperação da comunidade internacional, para capacitar e reequipar seus PN.

Pode-se, então, constatar a necessidade primária de uma estreita coordenação entre as diversas ações cooperativas dos Estados exógenos ao GG e organismos regionais - neste caso CEEAC, CEEAO e CGG -, para enfrentar com eficácia as ameaças à BOM no GG. Neste ponto do trabalho, é importante observar que a CGG é, no nível regional, a que possui as melhores condições de coordenar essas ações interestaduais, pois, além de sua criação ser voltada para os assuntos de caráter marítimo do GG, sua composição reúne países-membros dos dois organismos regionais, CEEAC e CEEAO.

Compartilhando com a necessidade de cooperação estrangeira na região, a Embaixadora Florentina Adenike Ukonga, Subsecretária-Geral da CGG, afirmou, no Seminário sobre a Segurança Marítima no GG, promovido pela *Chatham House*⁷³, em Londres, em dezembro de 2012, que os diferentes tipos de iniciativas para equacionar o problema relativo às ameaças marítimas, nos níveis nacional, bilateral e regional, têm apresentado resultados limitados e que "é no nível das instituições internacionais que uma estratégia de segurança marítima no GG pode ser decidida, adotada e **implementada**" (CHATHAM, 2012b, p.9-13, grifo nosso).

3.2.2 Organismos internacionais

Alinhado com o mencionado pensamento da Subsecretária-Geral da CGG, o Presidente do Benin enviou uma carta ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), manifestando a preocupação com a expansão da pirataria no GG até as águas de seu

⁷³ Há mais de oitenta anos, o *Royal Institute of International Affairs*, com sede na *Chatham House*, tem por missão ser uma das principais fontes mundiais de análises e ideias independentes e debates informativos sobre temas internacionais (CHATHAM, 2012).

país, e solicitou apoio externo contra as ameaças à segurança marítima,⁷⁴ uma vez que não reunia condições de enfrentá-las. Em resposta, o Conselho de Segurança expediu a Resolução nº 2018, de 31 de outubro de 2011, condenando os atos de pirataria na região e concitando os Chefes de Estado e organismos regionais - CEEAC, CGG e CEEAO - a integrarem e intensificarem esforços e ações de segurança marítima, a partir da cooperação entre eles. É mister sublinhar que tais tratativas continuam situadas no nível político dos Estados, organismos regionais e, agora, da ONU, sem as decorrentes medidas operacionais.

Além da citada Resolução nº 2018, a ONU enviou uma Missão Oficial de Avaliação a quatro países do GG - Angola, Nigéria, Gabão e Benin -, sendo três deles pertencentes à CGG. Após duas semanas de trabalho, os avaliadores expediram, em 18 de janeiro de 2012, seu relatório ao Conselho de Segurança:

Devemos adotar medidas concretas destinadas a erradicar a pirataria no Golfo da Guiné, o que constitui uma clara ameaça à segurança e ao desenvolvimento econômico dos Estados da região [...] e que o fenômeno está **rapidamente se espalhando pela região** [...] e que as consequências da falta de ação poderão ser catastróficas para os países da região, **principalmente os produtores de petróleo**⁷⁵ (NAÇÕES UNIDAS, 2012, grifo nosso).

O relatório da missão sublinha, ainda, que as iniciativas isoladas dos Estados são temporárias e limitadas, devido às restritas capacidades de suas instituições, e que, quando elas obtinham algum sucesso, acabavam por desviar as ameaças para Estados vizinhos. Ressaltou, também, a necessidade de trabalhar conjuntamente para o desenvolvimento de uma "estratégia marítima regional integrada", em estreita cooperação com a CGG, a qual poderá ser a "ponte ou o elo" entre as iniciativas isoladas da CEEAC e da CEEAO (NAÇÕES UNIDAS, 2012). O Subsecretário-Geral da ONU para Assuntos Políticos, B. Lynn Pascoe, elogiou a iniciativa do Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima da África Central, em Angola, Camarões e RDC, mas alertou que esses Centros devem ser

⁷⁴ O mesmo apoio externo foi solicitado aos Presidentes Barack Obama, em julho de 2011, e Nicolas Sarkozy, em novembro de 2011 (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.16).

⁷⁵ Texto original no idioma inglês. Tradução do autor.

implementados para que a pirataria diminua (CHATHAM, 2012a, p.VII).

Após o recebimento do relatório final da Missão, o Conselho de Segurança, por meio da nota n° 10.588, de 27 de fevereiro de 2012, e da Resolução n° 2039, de 29 de fevereiro de 2012, reafirmou a necessidade de "ações holísticas e de longo prazo pelos países e comunidade internacional, com assistência técnica e cooperação para **aumentar suas capacidades**"⁷⁶ (grifo nosso).

Derivado dessa necessidade, em novembro de 2012, a cidade de Luanda, Angola, sediou o seminário sobre o tema "Angola e o Golfo da Guiné - Rumo a uma Estratégia Marítima Integrada", organizado pela *Chatham House* e com a participação da CGG, em que foi debatida a capacidade angolana em prover sua segurança marítima, combater integradamente as ameaças presentes no GG e conceber uma estratégia marítima para a região. Alex Vines, chefe do Programa da África na *Chatham House*, salientou que "Angola, como membro da CEEAC, da Comunidade para o Desenvolvimento para a África Austral⁷⁷ e como país-sede da Secretaria-Executiva da CGG, desempenha uma função central na segurança marítima regional" (CHATHAM, 2012a, p.10).

Ainda em decorrência das recomendações da ONU, a CGG coordenou outro evento, em dezembro de 2012, também em Angola, denominado Conferência de Luanda sobre a Paz e Segurança na Região do GG. Estiveram presentes os Ministros das Relações Exteriores dos Estados-membros da CGG; representantes de organismos internacionais, como a ONU, União Africana e União Europeia; e, em especial, convidados de países exógenos ao GG, como EUA, China, França, Portugal e Brasil⁷⁸. Já no discurso de abertura da Conferência, o Ministro das Relações Exteriores de Angola solicitava publicamente a esses representantes:

⁷⁶ Texto original no idioma inglês. Tradução do autor.

⁷⁷ O Glossário define a Comunidade para o Desenvolvimento para a África Austral.

⁷⁸ Os representantes brasileiros foram componentes do Ministério da Defesa e da Polícia Federal.

Estamos reunindo esforços para desenvolver a cooperação regional [...]. A tarefa que nos propusemos é grande e, por isso, além dos Estados-membros da Comissão do Golfo da Guiné, **convidamos organizações internacionais e países amigos interessados** na paz e segurança na região do Golfo da Guiné (CHIKOTI, 2013, grifo nosso).

Ao término da conferência, foram firmados dois documentos denominados "Comunicado Final" e "Declaração Luanda"⁷⁹. Neste último, os Estados-membros exortam os países da região do GG, e também outros parceiros, "tanto Estados como entidades relevantes internacionais, a apoiarem sem reservas" as ações que visem ao estabelecimento da confiança e da cooperação multilateral entre os Estados da região, desenvolvendo capacidades navais para enfrentar as ameaças e consolidar a paz, a segurança e a democracia na região do GG. O final do documento ainda aponta a necessidade de "desenvolver e implementar uma estratégia integrada, de longo prazo, de paz, segurança e desenvolvimento na região do GG, tanto no mar como em terra, em **estreita colaboração com os organismos internacionais**" (COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ, 2012a, 2012b, grifo nosso).

Em 10 de janeiro de 2013, apenas um mês após a Conferência de Luanda, a União Europeia respondeu com celeridade a esse clamor africano, por meio da *New EU Initiative to Combat Piracy in the Gulf of Guinea*⁸⁰, com o propósito de salvaguardar seus interesses econômicos na região e garantir o funcionamento de seu CMV⁸¹. Para tanto, o programa denominado *The Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme* (CRIMGO) apoiará governos da África Central e Ocidental a impulsionar a segurança das principais linhas de comunicação marítimas do comércio internacional no GG, por meio de capacitação de Marinhas e Guardas-Costeiras, estabelecimento de uma rede de inteligência compartilhada entre os Estados e agências da região, desenvolvimento de interoperabilidade entre as instituições estatais, incluindo a tipificação criminal e a aplicação da lei.

A UE destinou 4,5 milhões de euros para o CRIMGO, importância que favorecerá

⁷⁹ Disponível em: <<http://www.psgg.info/?lang=en>>. Acesso em: 31 maio 2013.

⁸⁰ Nova Iniciativa da UE para Combater a Pirataria no Golfo da Guiné. Tradução do autor.

⁸¹ Cf. 2.2.

sete países da região⁸², cinco deles pertencentes à CGG: Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria e São Tomé e Príncipe.

Outro fato que evidencia a importância, para os Estados da UE, da manutenção da BOM no GG e a manutenção do CMV é a declaração de Georgios Koumoutsakos, membro do Parlamento Europeu e do Comitê Socioeconômico Europeu, ao ressaltar que:

Embora apoiando a ONU na prorrogação do mandato da Força Naval da União Europeia na Somália (EU-NAVFOR-Atalanta) até 2014, [...] a amplitude geográfica deveria ser ampliada e incluir a África Ocidental [...] concentrar os esforços militares antipirataria apenas na Somália, traz o efeito colateral de reaparecer em outros pontos do globo terrestre, incluindo GG e África Ocidental⁸³.

Essa possível presença internacional na região foi apontada pelo Embaixador brasileiro Celso Amorim, Ministro de Estado da Defesa, durante a VII Reunião da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, ocorrida em Montevidéu, em janeiro de 2013:

Essas mesmas atividades ilícitas [pirataria, terrorismo, tráfico de drogas] podem **atrair, de maneira negativa** para nossa área [Atlântico Sul], a presença de intervenções externas [...] Se nós não nos ocuparmos da paz e segurança no Atlântico Sul, **outros vão se ocupar. E não da maneira que nós desejamos**: com a visão de países em desenvolvimento que repudiam qualquer atitude colonial e neocolonial (AMORIM, 2013, grifo nosso).

Por fim, o mais recente fórum de debates sobre o assunto ocorreu em Yaoundé, Camarões, em junho de 2013, sob a égide da Organização das Nações Unidas. A Cúpula de Chefes de Estado e de Governo da CEEAO, da CEEAC e da Comissão do Golfo da Guiné (CGG) contou, novamente, com a participação de representantes estrangeiros, como os da Alemanha, França, Reino Unido, EUA, Bélgica, Japão e Brasil, que discutiram o combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no GG.

Na ocasião, foram assinados o Tratado de Código de Conduta e o Memorando de Entendimento Trilateral para criar um Centro Inter-regional de Coordenação na Luta contra a

⁸² Benin, Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo. Disponível em: <<http://www.marsecreview.com/2013/01/new-eu-initiative-to-combat-piracy-in-the-gulf-of-guinea/>>. Acesso em: 30 maio 2013.

⁸³ Disponível em: www.marsecreview.com/2013/02/eu-needs-a-new-strategy-to-combat-maritime-piracy/. Acesso em: 30 mar. 2013. Texto original no idioma inglês. Tradução do autor.

Pirataria no Golfo da Guiné⁸⁴.

3.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

As questões de segurança marítima no GG assumiram nova dimensão a partir do crescimento da importância geopolítica e econômica da região e desencadearam a necessidade premente de os Estados da região adotarem céleres providências para combater as ameaças à BOM.

Em consonância, foram organizados seis⁸⁵ fóruns internacionais, no período de quatorze meses, com a ativa participação dos países-membros da CGG, com fulcro nos assuntos atinentes à segurança marítima, particularmente do GG, demonstrando não apenas a relevância atribuída ao assunto, mas também uma mudança de postura do nível político regional. Nessas ocasiões enfatizaram, na presença de representantes de países exógenos à região, que não possuíam condições de garantir a segurança marítima com meios próprios e manifestaram, claramente, àqueles países a necessidade de apoio internacional para capacitar suas Marinhas.

À luz desses fatos, verifica-se que garantir a segurança marítima no GG está além da capacidade atual de qualquer dos Estados limítrofes ou órgão regional e, tampouco, da soma dos PN desses Estados. Consequentemente, uma pluralidade de atores está atualmente envolvida com a segurança marítima no GG; mas ainda não resultaram na promoção da BOM regional.

⁸⁴ Declaração Final da Conferência de Yaoundé. Texto original no idioma francês. Tradução do autor. Disponível em: <http://www.golfedeguinee2013.cm/fr/mediatheque/document>. Acesso em: 02 jul. 2013.

⁸⁵ Em maio de 2012, no III Simpósio de Marinhas da CPLP, no Rio de Janeiro; em novembro de 2012, na Conferência de Luanda sobre a Paz e Segurança no GG; em dezembro de 2012, na Conferência da Chatham House, em Londres; em janeiro de 2013, na VII Reunião Ministerial da ZOPACAS, em Montevideu; em abril de 2013, na 15ª Reunião de Chefes de Estado-Maior Geral das Forças Armadas da CPLP, em STP; e em junho de 2013, na Cúpula de Chefes de Estados e de Governo dos países da CEEAO, CEEAC e CGG, em Yaoundé.

Na perspectiva deste autor, a solução para a segurança marítima dos Estados da CGG envolve, no nível político, quatro eixos estruturantes: 1) vontade política dos governantes, para destinar recursos financeiros para edificar o PN local e para mitigar os problemas sociais existentes; 2) concepção de estratégia marítima regional concertada; 3) cooperação da comunidade internacional; e 4) padronização do arcabouço jurídico-legal de cada Estado sobre entendimento comum dos crimes transnacionais. Neste trabalho, será abordado, doravante, apenas o eixo da edificação do PN, podendo os demais eixos estruturantes ser pormenorizados em trabalhos futuros.

O ponto fulcral é o desenvolvimento dos PN desses países litorâneos, o que demandará reaparelhamento e capacitação de pessoal. Contudo, as ações para o reaparelhamento desses PN encontram-se ainda estacionadas nos níveis político e estratégico dos Estados costeiros. Há uma nítida dissonância entre os discursos e as limitadas ações adotadas pelos líderes políticos, que não se traduzem em medidas práticas em termos de operacionalização. Como consequência, tem-se o crescimento quantitativo das ameaças e, o mais danoso, sua ramificação pelos países do GG.

Sob a ótica exclusiva da edificação do PN, faz-se necessária uma ação cooperativa, proativa e coordenada, com parcerias dos atores exógenos que possuem interesses na região, como o Brasil, os EUA e a UE. Nessa ocasião, buscar-se-á enfatizar o reaparelhamento e a capacitação dos PN e a uniformização de procedimentos operacionais entre as agências internas de um determinado Estado, propiciando a interoperabilidade entre os envolvidos. Seja na dimensão dos organismos regionais, seja na dimensão interna dos Estados, torna-se necessário orquestrar as referidas cooperações, de modo que, amalgamadas, forjem um sistema capaz de superar os obstáculos e as carências existentes.

Ainda nesse contexto, a ONU recomenda à CGG modelar uma estratégia marítima regional e concertar as ações com a CEEAC e a CEEAO, de modo a obter a sinergia

necessária para minimizar ou extinguir as ameaças à BOM. Entretanto, a questão principal converge novamente para a condição *sine qua non* de alavancar os PN dos Estados da região, que não possuem capacitação profissional e meios navais necessários para iniciar os primeiros passos em busca dessa estratégia integrada.

É importante lembrar que a UE já se articulou, em respostas aos apelos africanos, por meio do CRIMGO, para apoiar a capacitação do PN de sete países da costa oeste africana, região de reconhecido interesse estratégico para o Brasil⁸⁶, particularmente no que diz respeito aos países de língua portuguesa. Esse fato recomenda ao Estado brasileiro acompanhar a evolução das parcerias estrangeiras no GG, e sugere incrementar a presença brasileira em sua "fronteira leste" (BRASIL, 2010, p.22). Como Angola, país membro da CPLP e sede da CGG, solicitou, publicamente, na Conferência de Luanda sobre a Paz e a Segurança na Região do GG, apoio internacional e não foi contemplada pelo plano europeu CRIMGO, surge a oportunidade para que o Brasil, alinhado às atuais orientações da Política Externa brasileira para a África Ocidental e países lusófonos, intensifique as ações cooperativas no campo da segurança marítima com aquele Estado, que anseia edificar seu PN.

Identifica-se, então, o momento atual como oportuno para a MB ampliar a cooperação com a MGA. Assim, a partir do próximo capítulo, será realizada uma clivagem para limitar a abrangência do estudo apenas a Angola e, doravante, analisar o PN angolano com maior profundidade.

⁸⁶ Cf. apresentado na Introdução, no APÊNDICE C e no item 2.1.

4 A SEGURANÇA MARÍTIMA E O PODER NAVAL DE ANGOLA

Edificar e desenvolver capacidades militares, neste âmbito [segurança marítima], não significa apenas possuir meios militares modernos e bem equipados, significa acima de tudo possuir conhecimentos técnicos que nos habilitem a empregá-los e explorá-los convenientemente, de forma autónoma, ou integrada com os nossos parceiros e aliados [...] criação de procedimentos de interoperabilidade no combate às atividades ilícitas [...] como a imigração ilegal, pesca ilegal e pirataria.

General Luís Evangelista Esteves de Araújo⁸⁷

Após identificar que a gênese para se conceber uma estratégia marítima integrada no GG converge para a construção de PN críveis nos Estados limítrofes, a partir deste capítulo será realizada uma clivagem, com o propósito de analisar detalhadamente a MGA e identificar suas necessidades atuais. Posteriormente, de posse desses dados, será apresentada uma proposta para a edificação do PN angolano e, então, no capítulo seguinte, o escopo será apontar à MB oportunidades de cooperação que se descortinam junto à MGA.

Obtendo sucesso, essa cooperação poderá, futuramente, ser estendida para outras Marinhas dos países da região do GG, de modo a ampliar a influência brasileira na costa oeste africana.

4.1 CONJUNTURA DE ANGOLA - BREVES CONSIDERAÇÕES

Angola foi colônia portuguesa e teve sua independência proclamada em 1975, ocasião em que eclodiram os conflitos internos que perduraram até 2002. Desde então, vive um processo de estabilização democrática e de recuperação econômica pautada, sobretudo, na prospecção e exportação de hidrocarbonetos. Foi aquinhoada, também, com abundância de recursos, como água, terras férteis e diamantes (CHATHAM, 2012a).

⁸⁷ Chefe do Estado-Maior Geral das Forças Armadas Portuguesas, durante a 15ª Reunião de Chefes do Estado-Maior Geral das Forças Armadas da CPLP, em abril de 2013 (CPLP, 2013).

Os 27 anos de conflitos internos legaram sérios problemas ao tecido social angolano⁸⁸. Estima-se que, entre 1975 e 2002, cerca de 1,5 milhão de pessoas, quase 10% do total da população de Angola, tenham morrido, e aproximadamente um milhão de angolanos tenham sido mutilados por minas terrestres, tornando Angola o país com o maior número de amputados *per capita* em todo o mundo. Cerca de 500 mil angolanos fugiram para países vizinhos e mais de quatro milhões foram deslocados internamente. A população atual é de 18 milhões de habitantes, a maioria de jovens (ANGOLA, 2011b, CHATHAM, 2012).

Apesar do longo período de conflitos e da destruição de grande parte de sua economia, Angola conseguiu preservar importantes recursos de sua riqueza, como a fauna marinha e o petróleo, por estarem concentrados no mar e na sua plataforma continental, locais não atingidos pelas atividades bélicas.

4.1.1 Aspectos econômicos

O país é membro da CEEAC e da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral e, devido à sua posição geográfica, ponto de interseção desses dois blocos econômicos africanos. Constitui-se em importante elo para o Brasil ampliar seu intercâmbio comercial e cooperativo no entorno estratégico africano (BRASIL, 2012b).

No nível macroeconômico, a despeito da prolongada crise financeira internacional iniciada em 2007, Angola continua em expansão. Tendo o petróleo como principal produto de sua economia, o produto interno bruto (PIB) do país alcançou 104,6 bilhões de dólares em 2011, representando um crescimento de 3,4%, em relação ao ano anterior. O comércio exterior obteve uma variação positiva de 51% em relação a 2007, passando de

⁸⁸ O ANEXO G apresenta um sumário de Angola, abordando sua história, organização política, economia e aspectos socioculturais.

aproximadamente US\$ 51 bilhões para US\$ 77 bilhões, sendo o setor petrolífero responsável por 90% das exportações e 80% das receitas governamentais. Membro da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) desde 2007, atualmente sua produção é de cerca de 2 milhões de barris de petróleo diários e é considerada como a segunda maior reserva da África subsaariana. Praticamente 100% dessa produção de hidrocarbonetos está no mar, com aproximadamente 65% concentrada em águas profundas ou ultraprofundas (CONSELHO DE RELAÇÕES EXTERIORES, 2007, p.14; CUNHA, 2012b; THOMASHAUSEN, 2008).

Angola encontra no mar outra importante atividade produtiva geradora de riquezas: a pesca. Os recursos pesqueiros, além da relevância comercial para a economia angolana, geram 41000 empregos diretos, 85000 indiretos e constituem a principal fonte de proteína para a população da região. A sobrepesca⁸⁹ realizada por embarcações estrangeiras nas AJ angolanas desponta como ameaça à economia local, pois cerca de 40% da população angolana depende do pescado como alimento ou meio de subsistência (TRINTA..., 2010, p.8; CHATHAM, 2012a, p.7).

Assim, com 80% do PIB de Angola advindo da exploração de hidrocarbonetos no mar, 95% do comércio exterior do país realizado por sua área marítima, e a presença de rotas de navegação que interligam a Europa e os EUA à África Austral e ao Índico (CUNHA, 2008, p.32), pode-se constatar a significativa importância do mar para a atual economia angolana, tanto como fonte de riquezas como pelo seu caráter social, gerador de empregos e alimento para a população.

Decorrente dessa relevância, descortina-se claramente a necessidade de garantir a segurança marítima em suas AJ, de modo a assegurar o fluxo constante das riquezas provenientes das AJ angolanas e, conseqüentemente, garantir os recursos financeiros que sustentam o desenvolvimento do Estado. Para tanto, torna-se indispensável um Poder Naval

⁸⁹ É a retirada acima das quotas estabelecidas pelos órgãos ambientais para garantir a manutenção dos estoques pesqueiros. Disponível em: <http://www.zonacosteira.bio.ufba.br/sobrepesca.html>. Acesso em: 01 ago. 2013.

crível e capaz de combater as ameaças que possam migrar do GG ou de circunstâncias específicas e pontuais, como questões fronteiriças e imigração ilegal, que serão analisadas a partir do próximo subitem.

4.1.2 Aspectos políticos e sociais

A República de Angola possui uma área marítima de 555.644 km² e 1.600 km de costa, correspondendo sua soberania marítima a 45% da terrestre. Uma parte do território, a Província de Cabinda, está fisicamente separada do restante do país por uma estreita faixa de 32 km de largura, pertencente à RDC⁹⁰ (CUNHA, 2012b).

A fronteira norte, entre Angola e a RDC, possui a particularidade de ser constituída por uma componente marítima e outra fluvial, sendo esta delimitada pelo Rio Congo⁹¹. Na sua parte fluvial, é intensa a navegação mercante, tanto nacional como internacional, e na sua foz junto ao litoral, são explorados recursos petrolíferos⁹² e diamantes. Segundo a Embaixadora do Brasil em Angola, Ana Lucy Petersen, nessa parte do território surgem as principais questões entre os dois Estados, como a exploração de petróleo nos contestados limites marítimos e a imigração ilegal da RDC para Angola, pelo mar e através da fronteira fluvial do Rio Congo (FREITAS, 2013; LUIS, 2013; PETERSEN, 2013).

Diferentemente da fronteira sul com a Namíbia⁹³, não há um tratado internacional entre Angola e a RDC, delimitando as fronteiras marítima e fluvial. Ao contrário, os limites

⁹⁰ Os ANEXOS A e C destacam a localização do enclave de Cabinda.

⁹¹ O Rio Congo, também denominado Rio Zaire, é navegável em praticamente toda sua extensão de 4.700km. É o segundo maior rio africano, após o rio Nilo, e o segundo rio em caudal, após o Amazonas. Disponível em: http://www.wwf.pt/o_nosso_planeta/florestas/floresta_tropical/bacia_do_congo/. Acesso em: 19 maio 2013.

⁹² O ANEXO H apresenta a distribuição dos campos de petróleo, em que se evidencia a dificuldade da divisão do espaço marítimo no norte de Angola, particularmente, entre a RDC e o enclave de Cabinda.

⁹³ Na fronteira marítima sul, com a República da Namíbia, a situação é estável e pacífica, sendo o limite marítimo claramente definido, por meio do Tratado de Delimitação de Fronteiras Marítimas, celebrado entre as partes, em 04 de julho de 2002 (ANGOLA, 2010, p.1386).

são constituídos pela Linha Equidistante⁹⁴ (ANGOLA, 2010, p.1386). Em 2012, decorrente da 2ª Sessão Extraordinária do Conselho de Ministros da CGG, em Luanda, foi criada uma comissão mista, com representantes dos dois Estados, para avaliar os questionamentos quanto à exploração petrolífera angolana na fronteira com a RDC, uma vez que o governo de Kinshasa alega que o de Luanda explora petróleo em sua jurisdição⁹⁵.

Além da imigração ilegal e do questionamento sobre os limites da fronteira marítima, citados anteriormente, a fronteira norte de Angola possui mais um ponto polêmico: a Província de Cabinda. Enclave rico em petróleo, localizado na fronteira entre a RDC e a República do Congo, tem sido objeto de contendas desde o início do movimento pela independência de Angola⁹⁶. Com a posição geográfica de Cabinda dissociada do restante do país, o acesso independente à região está restrito às vias marítima e aérea. Ademais, limita a costa da RDC a apenas 32 km, em uma região de enorme potencial petrolífero⁹⁷ (CONSELHO DE RELAÇÕES EXTERIORES, 2007, p.28; LUIS, 2013).

Para solucionar essas questões políticas, econômicas e sociais, que foram herdadas do período de conflitos e geraram anos de estagnação ao país, o Poder Executivo angolano vem agindo integradamente em cinco dimensões distintas: **na dimensão política**, promovendo a reconciliação nacional através da unidade e da coesão popular e da consolidação das instituições do Estado democrático; **na dimensão econômica**, com a adoção de um programa de estabilização macroeconômica e de desenvolvimento social, permitindo reabilitar as infraestruturas para o exercício da atividade produtiva; **na dimensão social**, com a adoção de um programa de emergência de reintegração social, o reassentamento dos deslocados, o regresso dos refugiados, o enquadramento social dos militares desmobilizados e

⁹⁴ O Glossário define Linha Equidistante.

⁹⁵ Disponível em: <http://www.portugues.rfi.fr/africa/20120814-angola-debate-diferendo-fronteirico-com-rdc>. Acesso em: 30 maio 2013.

⁹⁶ Cf. ANEXO G.

⁹⁷ O ANEXO H aponta a região contestada.

o acolhimento dos deficientes de guerra e crianças órfãs; **na dimensão jurídica**, com a aprovação pela Assembleia Nacional de anistia para todos os crimes cometidos no período do conflito armado; e **na dimensão militar**, com a desmobilização da força terrestre de oposição e a integração seletiva de alguns dos seus membros às Forças Armadas Angolanas (FAA), inclusive a MGA (CHATHAM, 2012a; CONSELHO DE RELAÇÕES EXTERIORES, 2007).

4.2 A SEGURANÇA MARÍTIMA DE ANGOLA

O período de hostilidades em Angola, desenvolvido majoritariamente no continente, obrigou o Estado a deslocar sua atenção para as ameaças que advinham, basicamente, através das fronteiras terrestres com seus países vizinhos ou resultantes de questões internas. Consequentemente, delineou seu Poder Militar com feições de um Poder Terrestre⁹⁸ e descuidou de seu litoral de 1.600 quilômetros de extensão, com bons portos, grandes reservas de petróleo e rico em recursos pesqueiros: desconsiderou a importância do mar (BESSA, 2008; CUNHA, 2008, p.32; FARIAS, 2013; FREITAS, 2013; LUIS, 2013).

A partir do término dos conflitos, as preocupações do nível político, em relação aos assuntos afetos ao mar angolano, adquiriram gradativamente nova percepção, como retratado nas palavras do então Chefe do Estado-Maior Geral das Forças Armadas Angolanas, General de Exército Francisco Pereira Furtado (ANGOLA, 2011b, p.10), em 2011:

A defesa e proteção do mar requerem investimentos significativos, sob o perigo do país ver as riquezas dilapidadas [...] A direção política do país e a direção das Forças Armadas Angolanas, sob a direção do seu Comandante-em-Chefe, sua excelência José Eduardo dos Santos, têm plena consciência da importância do mar para o nosso país e daí os esforços no sentido do reequipamento e modernização da MGA.

Algumas ações práticas do governo angolano sinalizam nessa direção de assegurar

⁹⁸ Em 1975, o efetivo total das Forças Armadas Angolanas era de aproximadamente 140 mil homens, dos quais 130 mil pertenciam ao Exército Angolano (CONSELHO DE RELAÇÕES EXTERIORES, 2007, p.29).

os direitos no mar do Estado angolano e promover os assuntos afetos à segurança marítima, como será apresentado a seguir.

4.2.1 As águas jurisdicionais de Angola

O parlamento de Angola aprovou, em maio de 2010, a Lei dos Espaços Marítimos, que define os limites das fronteiras marítimas do país, pautada na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (CNUDM): Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental (PC), além das Águas Interiores⁹⁹. A lei define, ainda, os limites das zonas marítimas sob jurisdição nacional e as competências de jurisdição civil e criminal do Estado angolano nas AJ¹⁰⁰.

Alguns aspectos merecem ser destacados na citada lei. O primeiro deles diz respeito às fronteiras marítimas norte e sul, sendo que, como já apontado neste capítulo, a fronteira sul, com a Namíbia, encontra-se bem definida no artigo 13º; enquanto a norte, regulamentada no artigo 12º, carece de maior precisão, a fim de evitar contestação por parte da RDC. O segundo aspecto refere-se à plena jurisdição do direito interno civil e criminal do Estado angolano sobre os navios e embarcações estrangeiras e respectivos tripulantes, no mar territorial e em suas águas interiores, nos mesmos moldes como exerce a jurisdição sobre terra firme. O último ponto relaciona-se com o projeto de estender o direito de exploração do solo e subsolo da PC até o limite de 350 milhas náuticas¹⁰¹, junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental da CNUDM.

⁹⁹ A República de Angola subscreveu a CNUDM, em 10 de outubro de 1982, em Montego Bay, na Jamaica e a ratificou em 05 de dezembro de 1990 (lei n° 14/2010). O Glossário apresenta as definições de ZEE e PC.

¹⁰⁰ Disponível em: <http://www.macauhub.com.mo/pt/2010/05/20/9119/>. Acesso em: 31 maio 2013.

¹⁰¹ Nos termos dessa convenção da ONU, os Estados costeiros podem explorar os recursos no seu litoral até uma distância de 200 milhas náuticas do continente e, em certas condições, estender esse limite até 350 milhas náuticas. Disponível em: http://www.mar.mil.br/secirm/document/reg_cirm.pdf. Acesso em: 28 maio 2013.

Para tanto, em 14 de abril de 2011, foi assinado o Memorando de Entendimento Técnico entre o Ministério da Defesa Nacional de Angola e o Ministério da Defesa (MD) brasileiro, no âmbito da Cooperação sobre o Levantamento e o Projeto de Extensão da Plataforma Continental Angolana (PEPCA)¹⁰². Sua fase atual é a de interpretação dos dados preliminares obtidos ao longo da margem continental angolana e a elaboração do relatório final (GOMES, 2013; VANNI NETO, 2013).

Assim, observa-se que a aprovação da Lei dos Espaços Marítimos e o PEPCA revelam a evolução da consciência dos políticos angolanos para a importância das atividades no mar, regulamentando suas AJ de acordo com os padrões internacionais estabelecidos pela CNUDM. Entretanto, a mesma convenção também impõe responsabilidades ao Estado angolano, no que diz respeito à garantia da segurança marítima em suas AJ, sendo necessária a adoção de medidas para o reaparelhamento da MGA e a capacitação dos seus militares, como será ainda abordado neste capítulo.

4.2.2 As ameaças à segurança marítima de Angola

Em abril de 2013, o Vice-Presidente do Centro de Estudos Estratégicos de Angola, Manuel Correia de Barros, durante a abertura da Conferência Internacional "Atlântico Via Estratégica para a Ligação dos Povos e das Nações", alertou para as ameaças à segurança marítima angolana advindas do Oceano Atlântico, referindo-se à imigração ilegal, pirataria, pesca ilegal e o tráfico de drogas e pessoas (INACIO, 2013). Além dessas ameaças já abordadas nos capítulos anteriores, acrescenta-se, também, as questões sobre as

¹⁰² O contrato com o governo angolano prevê a organização e o planejamento do PEPCA, o estabelecimento de apoio científico e técnico, o processamento e a interpretação dos dados, a execução de um cronograma realista que atenda as datas indicativas da submissão do relatório à Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU, a preparação de quadros angolanos nas especialidades que facilitem a defesa da submissão, a ponderação sobre a racionalidade de custos (GOMES, 2013).

delimitações¹⁰³ das fronteiras marítimas.

O Governo de Angola pretende alcançar um acordo sobre as fronteiras marítimas com a vizinha RDC, a exemplo do realizado com a Namíbia, antes de requerer a extensão do limite da plataforma continental para 350 milhas náuticas à Comissão de Limites da Plataforma Continental da CNUDM. Esse acordo com a RDC proporcionará as condições adequadas para que Angola apresente seu pleito à ONU de forma legítima¹⁰⁴.

Por outro lado, a vizinha RDC, com a atenção voltada para problemas internos, praticamente não explora o potencial petrolífero, e seu limitado PN não reúne condições de patrulhar adequadamente sua reduzida costa de 32 km. Esses fatores criam circunstâncias favoráveis para que os APRAN, que migram da Nigéria em direção a Angola¹⁰⁵, se estabeleçam em seu litoral. Para defrontar-se com os crescentes índices registrados pelo IMB, que apontam, no período de 2008 a 2012, quinze APRAN nas costas da RDC e de Angola, sete deles ocorridos entre 2011 e 2012, os militares do contingente da Missão das Nações Unidas para a Estabilização da República Democrática do Congo (MONUSCO) estão sendo empregados, para reprimir os APRAN e garantir a navegação mercante na RDC¹⁰⁶ (INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2013, p.5).

Quanto às imigrações ilegais, marítimas ou fluviais, pode-se citar que o movimento de refugiados ao longo da fronteira do Rio Congo com a RDC, combinado ao crime transnacional, é outra vulnerabilidade a ser combatida (LUIS, 2013). O atual Chefe do Estado-Maior Geral Adjunto das Forças Armadas Angolanas, General Egídio de Sousa Santos, durante a 15ª Reunião de Chefes de Estado-Maior Geral das Forças Armadas da CPLP, realizada em abril de 2013, realçou que uma das maiores preocupações do Poder Executivo angolano, no momento, é o combate à imigração ilegal através do Rio Congo,

¹⁰³ Cf. 4.1.2

¹⁰⁴ Disponível em: <http://www.macauhub.com.mo/pt/2010/03/26/8814/>. Acesso em: 31 maio 2013.

¹⁰⁵ Cf. 2.2.2.

¹⁰⁶ O ANEXO I ilustra as ações da MONUSCO contra APRAN na RDC.

fronteira fluvial norte, e suas reais consequências:

Há aspectos da segurança que não devem ser ignorados [...] milhares de estrangeiros cruzam a nossa fronteira, a partir da República Democrática do Congo [...] instalando-se preferencialmente nos principais centros populacionais e nas áreas de produção de diamantes (CPLP, 2013).

Corroborando esse pensamento, o Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico do Brasil em Angola e STP afirma que o problema se repete no mar:

Para a MGA, a prioridade no momento é combater a imigração ilegal, por via marítima, missão para a qual não possui os meios necessários [e] a impressão que tenho é que a preocupação com a segurança marítima tende a aumentar, especialmente porque Angola este ano encaminha à ONU a sua submissão, no sentido de estender a sua plataforma continental até as 350 milhas náuticas (FREITAS, 2013).

Com o argumento de cooperar no combate às ameaças marítimas e realizar uma aproximação dos EUA com Angola, o Comandante da 6ª Esquadra dos EUA, Vice-Almirante Henry Herris, visitou oficialmente Luanda, em 2011, destacando o interesse do seu país em colaborar com a MGA. Afirmou, também, a exemplo da ex-Secretária de Estado dos EUA, Hillary Clinton¹⁰⁷, que Angola é um dos três Estados africanos com quem os EUA possuem uma parceria estratégica, e por isso reiterou o compromisso de reforçar a cooperação militar entre os dois países. Nesse contexto, em março de 2013, o USAFRICOM iniciou tratativas com o governo de Angola, para efetivar o intercâmbio com as FAA (FREITAS, 2013).

4.3 O PODER NAVAL ANGOLANO

Após discorrer sobre as ameaças à segurança marítima e fluvial em Angola, será descrito e, posteriormente, analisado como o PN angolano está estruturado para enfrentá-las, para então propor, à luz dos fundamentos de Geoffrey Till, um caminho para desenvolvê-lo.

Após quase três décadas de conflitos armados dentro dos marcos territoriais

¹⁰⁷ Cf. APÊNDICE C.

angolanos, tendo o Exército como principal vetor de atuação, as forças militares que se opuseram ao governo foram desmobilizadas e seletivamente integradas às Forças Armadas Angolanas. Os militares incorporados aos quadros da MGA pouca ou nenhuma experiência detinham sobre a vida no mar, sendo que alguns deles receberam postos e graduações de maior hierarquia dentro da instituição (FARIAS, 2013; FREITAS, 2013; LUIS, 2013).

4.3.1 O atual Poder Naval angolano

A MGA foi criada em 10 de julho de 1976, após a conclusão do primeiro Curso de Especialistas Navais, ministrado por instrutores cubanos. A participação da MGA, no período de conflitos de 1975 a 2002, limitou-se a apoiar, eventualmente, o Exército nos combates ao norte do país (CUNHA, 2012a).

Segundo o Comandante da MGA (CUNHA, 2012a), a missão atual da instituição é "participar da Defesa Nacional e [...] contribuir para a garantia da independência do país, da integridade territorial e segurança da população", e as tarefas básicas são: natureza militar, natureza diplomática e serviços públicos. A primeira tarefa relaciona-se à defesa e à integridade da soberania nacional e também à proteção das linhas de comunicação marítima. A segunda está vinculada ao apoio à Política Externa angolana; e, por fim, a terceira destina-se à busca e salvamento, à segurança da navegação, à fiscalização e proteção da pesca e de recursos vivos e não vivos do país. Verifica-se que essas tarefas básicas estão fundamentadas no conceito do "Triângulo sobre o Uso de Mar", de Ken Booth¹⁰⁸ (BOOTH, 1977, p. 15-16).

Não foram constatadas a centralização e a personificação da Autoridade Marítima

¹⁰⁸ Professor britânico de Política Internacional, autor do livro *Navies and Foreign Policy*, em 1977. Nele o autor, além de fornecer respostas à necessidade de um Estado possuir uma Marinha, apresenta o triângulo formado por três arestas, que especificam as formas como as Marinhas empregam seu Poder Naval: uma militar, outra diplomática e a última policial (BOOTH, 1977, p. 15-16).

angolana, mas sim uma compartimentação de responsabilidades, sobre o monitoramento e controle do seu espaço marítimo, entre os Ministérios da Defesa, da Pesca, dos Transportes e do Interior. O Ministério da Pesca efetua o controle pesqueiro; o Ministério do Interior é responsável pelo cumprimento das leis do direito civil e criminal nas embarcações; e, por fim, o Ministério dos Transportes, por meio das Capitânicas dos Portos, executa a fiscalização portuária. Ao Ministério da Defesa cabem as atividades relativas às tarefas básicas da MGA, explicitada no parágrafo anterior (CUNHA, 2008; FREITAS, 2013).

A estrutura e a organização da MGA foram recentemente remodeladas, constituindo-se de Comando e Estado-Maior, Região Naval Norte (RNN), Região Naval Sul (RNS), órgãos especializados, unidades operativas e estabelecimentos de ensino¹⁰⁹. A RNN, com sede do seu Comando e Estado-Maior na cidade do Soyo, compreende o Comando Naval de Cabinda e as províncias do Zaire, Bengo, Luanda e parcela de Kwanza Sul; a RNS, com sede do seu Comando e Estado-Maior na cidade de Lobito, compreende as províncias de Kwanza Sul, Benguela e Namibe¹¹⁰ (CUNHA, 2012a; LUIS, 2013).

Para monitorar toda essa área sob sua responsabilidade e combater as ameaças à BOM em suas AJ, a MGA conta com limitados meios navais, detalhados no APÊNDICE E, e mencionados pelo seu Comandante, durante o Simpósio das Marinhas da CPLP:

A MGA conta somente com [...] quatro lanchas de pequeno porte operacional, empregadas na **fiscalização e patrulhamento das águas interiores e territoriais**, sem autonomia nem capacidade técnica para o cumprimento da missão nas águas jurisdicionais do mar de Angola e nem o patrulhamento até à região do Golfo da Guiné [...] A MGA descarta a hipótese de comprar navios de menor porte, isto é, inferiores a 40 metros (CUNHA, 2008, p.34, grifo nosso).

Além disso, esses meios navais e seus equipamentos sofrem muitas avarias e, por falta de manutenção adequada e mão de obra qualificada, permanecem indisponíveis por longos períodos (CHATHAM, 2012a, p.3; LUIS, 2013).

¹⁰⁹ O ANEXO J apresenta o organograma e a divisão administrativa da MGA (CUNHA, 2012a; FREITAS, 2013).

¹¹⁰ Cf. figuras 30 a 32 do ANEXO J.

Durante os conflitos armados, a formação e a qualificação de pessoal da MGA ficaram estagnadas, devido à prioridade dada às componentes terrestre e aérea das FAA. O atual Subsistema de Ensino da MGA¹¹¹ se propõe a reconstruir, com qualidade, a formação de seus militares e está estruturado em torno de quatro instituições: Academia Naval, Escola de Especialistas Navais (EEN), Escola de Fuzileiros Navais (EFN) e Instituto Superior Naval de Guerra (ISNG) (CUNHA, 2012a; LUIS, 2013).

A Academia Naval é a instituição de ensino superior que, por meio dos Cursos de Formação de Oficiais das Classes e Especialidades, forma oficiais para as Classes da Marinha, Fuzileiros Navais, Administração Naval e Engenheiros Navais. Contudo, por ter sido criada em julho de 2011 e com instalações provisórias na Base Naval de Luanda, a formação de Oficiais está sendo efetuada basicamente no Exterior, por meio de acordos de cooperação com países amigos, como é o caso do Brasil, da Rússia e de Portugal. O Brasil, em 2013, apoia a formação de dois aspirantes na Escola Naval e onze Oficiais no Curso de Formação de Oficiais para Marinhas Amigas (CFOMA), no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk (CIAW) (COSTA, 2013; CUNHA, 2012a).

A EEN, por sua vez, está voltada para a formação, especialização e promoção de Praças, nas especialidades de Manobras, Mergulhadores, Administração, Artilharia, Minas e Torpedos, Eletricistas, Radaristas, Maquinistas, Mísseis e Comunicações (CUNHA, 2012a).

A EFN ministra, principalmente, os Cursos de Especialização de Oficiais do Quadro Permanente (QP) e do Serviço Militar Obrigatório (SMO), bem como para Praças na formação de Sargentos do QP e SMO (CUNHA, 2012a).

O ISNG, ainda em caráter embrionário, será um estabelecimento de ensino destinado a ministrar os Cursos de Altos Estudos Militares da MGA (CUNHA, 2012a).

Por fim, após discorrer sobre a missão, tarefas básicas, organização, meios navais,

¹¹¹ O APÊNDICE G detalha o Sistema de Ensino Naval da MGA.

e capacitação de recursos humanos, pôde-se conhecer a frágil estrutura da MGA para cumprir a pluralidade de atribuições em sua extensa área marítima¹¹². Dessa forma, ratifica-se a classificação inicialmente apresentada, sob à ótica de Till, de Marinha Pré-Moderna¹¹³. Ao utilizar outros critérios de categorização, como os de Eric Grove, em *The Future of Sea Power*¹¹⁴, ou de Joseph Henrotin¹¹⁵, em *Les Fondements de la Stratégie Navale au XXI Siècle*, conclui-se que a classificação é análoga à Pré-Moderna: uma Marinha Simbólica.

São essencialmente simbólicas e correspondem a maior parte das Marinhas africanas, exceto a da África do Sul e as do norte da África. Essas Marinhas operam nas "águas verdes" e "águas marrons"¹¹⁶, e podem, eventualmente, ter desenvolvido uma forte componente fluvial [...]. Na costa litorânea, elas estão confinadas a trabalhos de busca e salvamento e têm apenas algumas unidades de capacidade muito limitada (HENROTIN, 2011, p.147).

A partir dessa classificação da MGA, buscar-se-á apresentar alternativas para o desenvolvimento do PN angolano, de modo a capacitá-lo operativamente para assegurar a BOM em sua AJ, contribuindo, dessa maneira, para que a almejada estratégia marítima integrada, na região do GG, seja alcançada.

4.3.2 O desenvolvimento da Marinha de Guerra Angolana

O governo angolano, por meio do Despacho Presidencial n.º 06, de 15 de julho de 2012, autorizou um conjunto de ações interministeriais para efetivar o monitoramento da ZEE, criando o Sistema Nacional de Vigilância Marítima (SINAVIM), que será coordenado

¹¹² Cf. 4.1.2.

¹¹³ Cf. 2.2.1.

¹¹⁴ O Futuro do Poder Marítimo. Tradução do autor. Nesse livro, Eric Grove classifica as Marinhas, de acordo com sua capacidade de projeção de poder, em nove níveis distintos, que variam desde o nível 1 - Marinhas que projetam poder a nível global até o nível 9 - Marinhas simbólicas (GROVE, 1990, p.236-240).

¹¹⁵ Doutor em Ciências Políticas pela Universidade de Bruxelas, leciona na *École Supérieure de Guerre*, em Paris, e redator-chefe da revista *Défense & Sécurité Internationale*. Autor do livro "Os Fundamentos Navais no Século XXI". Texto original no idioma francês. Tradução do autor.

¹¹⁶ As expressões "águas azuis" e "águas marrons" referem-se às águas de alto-mar e águas litorâneas e interiores, respectivamente.

pelo Ministério da Defesa angolano. O sistema comporá o CRESMAC, compromisso assumido junto à CEEAC e à CGG de monitorar a Zona A¹¹⁷. Comportará radares de pequeno, médio e longo alcances, um centro principal de processamento de dados e quatro centros regionais distribuídos ao longo da costa angolana¹¹⁸, bem como meios navais e aéreos, incluindo os veículos aéreos não tripulados, para a fiscalização marítima (CUNHA, 2012b).

Assim, após a promulgação da Lei dos Espaços Marítimos, do levantamento da plataforma continental angolana e da criação do SINAVIM, instrumentos que resguardam os direitos no mar daquele Estado, o nível político enfrenta, agora, os desafios para reaparelhar seu PN, por meio da substituição de meios navais e equipamentos obsoletos e do aprimoramento da formação dos seus militares. Cômico dessa necessidade, o General Egídio de Sousa Santos, atual Chefe do Estado-Maior Geral Adjunto das Forças Armadas Angolanas, durante a 15ª Reunião de Chefes de Estado-Maior Geral das Forças Armadas da CPLP, em abril de 2013, afirmou que:

O principal desafio continua a ser a sua reedificação [da MGA], que se consubstancia na reestruturação, reequipamento, formação de quadros e modernização, para garantir a estabilidade e integridade territorial da nação, a segurança das populações e bens patrimoniais do Estado (CPLP, 2013).

Dentre as FAA, a MGA é a que mais carece de meios e equipamentos modernos e militares qualificados, devido à carência de investimentos durante vários anos. Necessita iniciar seu reaparelhamento, de modo a garantir de fato, e não apenas de direito, seus interesses no mar (FREITAS, 2013; LUIS, 2013; PAIVA, 2013; PETERSEN, 2013).

Classificada como Marinha Pré-Moderna e constatada a necessidade de sua reedificação, torna-se necessário, doravante, definir qual das tendências, apresentadas no subitem 2.2.1, deve nortear o crescimento da MGA: uma Marinha Moderna ou uma Marinha Pós-Moderna. A partir dessa definição, será possível identificar qual a prioridade **inicial** para

¹¹⁷ Cf. 3.2.1.

¹¹⁸ O ANEXO L apresenta a proposta da MGA para instalação do SINAVIM.

o delineamento dos meios navais a serem obtidos pelo governo angolano: direcionados para a defesa do Estado ou para a proteção do sistema do comércio marítimo internacional.

Assim, analisando a atual conjuntura de segurança marítima do GG, demonstrada ao longo deste trabalho, verifica-se que o cenário regional se caracteriza: 1) por ameaças **ao fluxo do sistema comercial marítimo internacional** e, conseqüentemente, impõe medidas de proteção à segurança marítima; 2) pela imperativa necessidade de **cooperação, coordenação e interação** entre as Marinhas e os organismos regionais e internacionais, para que, amalgamados, garantam a segurança marítima nas suas respectivas AJ e no GG como um todo; e 3) pela clareza dos clamores dos representantes do poder político local, particularmente de Angola, por apoio internacional para capacitar seus militares e obter meios navais modernos, mesmo com prejuízos ao desenvolvimento de sua indústria de defesa.

Além de tais considerações, essa decisão está relacionada também aos interesses e à área que o Estado angolano deseja resguardar no mar, pois haverá reflexos no tipo de operações e ações navais a serem desenvolvidas e no tipo de meio naval a ser adquirido:

Efetivamente, o que se deve considerar é que, para muitos países, esta é uma escolha política fundamental, intimamente ligada à [...] **área marítima que precisará proteger ou promover os seus interesses**, uma vez que estas decisões orientarão a dimensão e o poder combatente de sua esquadra, sua estrutura política marítima e os recursos que terá que despende da economia nacional para ser dotada da capacidade que considera necessitar (TILL, 2006, p.15, grifo nosso).

Comungando desse mesmo pensamento de Geoffrey Till, encontra-se Joseph Henrotin, ao afirmar, em *Les Fondements de la Stratégie Navale au XXI Siècle*, que a estruturação das Marinhas contemporâneas é dependente da relação de poder de sua área geográfica e do equilíbrio adequado entre os diferentes tipos de navios:

É um tema de estudo complexo e depende em grande medida das relações de poder na área geográfica em que elas [as Marinhas] têm a vocação e a ambição de operar. O equilíbrio adequado entre os diferentes tipos de navios que comporão a Força Naval é variável no tempo e no espaço (HENROTIN, 2011, p.148, tradução nossa).

Pautado nas considerações expostas, em particular na necessidade de proteger o

fluxo do sistema comercial marítimo internacional em suas AJ e na imperativa necessidade de interação com a comunidade internacional - seja para adquirir meios navais e capacitar seus militares, seja para garantir a segurança marítima no GG como um todo -, conclui-se, na perspectiva deste autor, que desenvolver o PN angolano orientado no modelo de **Marinha Pós-Moderna** é o mais apropriado à MGA. Deveria ainda priorizar, no curto prazo, as **operações policiais marítimas** em suas AJ, em decorrência de concentrarem 80% do PIB de Angola e do tipo de ameaças presentes¹¹⁹ em suas águas, que prejudicam a BOM na região.

Atualmente, muitas Marinhas vivenciam o dilema de se adequarem às operações de polícia marítima, como externado nas palavras do Primeiro Lorde do Almirantado e Chefe do Estado-Maior da Marinha Britânica, Almirante Jonathon Band:

Como na maioria das Marinhas, os estrategistas da Força Naval britânica estão divididos entre as demandas das grandes operações de combate, por um lado, e, por falta de uma palavra melhor, das operações de estabilização da ordem, de outro lado (TILL, 2009, Prefácio).

Essa resistência em realizar operações policiais marítimas, despendendo meios e recursos humanos para a manutenção da boa ordem nos mares, parece não se aplicar à MGA, considerando a estatura embrionária do seu PN e as atuais ameaças que deve combater.

Sintetizando esta análise, a atual conjuntura de segurança marítima no GG e a situação do PN angolano apontam para uma evolução gradual da posição de Marinha Pré-Moderna para a postura de Marinha Pós-Moderna, adequando-se, em um primeiro momento, à tendência contemporânea de pequenas Marinhas assumirem a defesa de seus litorais e de suas AJ. Para tanto, os meios navais a serem adquiridos serão menos onerosos, possuirão sistemas de menor complexidade e demandarão manutenção mais simples e barata. Ademais, a capacitação dos militares para o exercício das funções de bordo dessas plataformas navais, apesar de bastante especializada e técnica, será mais rápida e elementar do que a necessária para operar navios maiores e mais complexos (TILL, 2009). Paralelamente, valorizará na

¹¹⁹ Cf. 2.2.2 e 4.2.2.

própria MGA uma visão mais ambiciosa e atual do que significa proteger um litoral, "visto como o campo de batalha do século XXI"¹²⁰, principalmente quando possui valiosos recursos naturais a serem defendidos, como é o caso de Angola.

Com essa concepção de estratégia inicial, a MGA asseguraria a boa ordem no seu mar, garantindo a fiscalização contra as imigrações ilegais, o controle das contenciosas fronteiras marítimas com a RDC e, sobretudo, a proteção à prospecção petrolífera e ao comércio marítimo local, atividades que sustentam a atual economia angolana; e, progressivamente, ampliaria seu PN.

À medida que os Oficiais e Praças fossem adquirindo maior experiência, conhecimento técnico-profissional e capacidade de manutenção dos meios navais, a MGA, paulatinamente, incorporaria navios de maior dimensão e complexidade, ganhando a magnitude de Marinha Pós-Moderna. Simultaneamente, possibilitará que se amplie a consciência marítima da população angolana, de modo a respaldar o direcionamento do aporte financeiro indispensável para a aquisição de meios navais mais modernos e onerosos.

É importante enfatizar que não se trata de construir uma Guarda-Costeira, e sim edificar gradativamente a Marinha já existente, a qual exercerá também atividades policiais marítimas, até atingir o patamar de Marinha Pós-Moderna. Segundo Till, a defesa dos interesses vitais¹²¹ de um país, inclusive os econômicos, cabe às Marinhas, e não às Guardas-Costeiras. Especificamente, no caso angolano, sua atual sobrevivência econômica depende das riquezas presentes no mar, já que cerca de 80 % do seu PIB e 90% das exportações advêm de suas AJ (REIS, 2013, p.23; TILL, 2006, p.26-31; TILL, 2009, p. 330).

Por fim, sublinha-se que, concomitantemente ao reaparelhamento dos meios navais da MGA e da capacitação de seus recursos humanos, é essencial que, no nível político

¹²⁰ Almirante Vern Clark, Comandante de Operações Navais da Marinha dos EUA, até meados de 2005. Já citado no item 2.2 deste trabalho. Texto original no idioma inglês. Tradução do autor.

¹²¹ A expressão "interesse vital" se traduz como algo tão importante para a sobrevivência do Estado que não pode ser posta em risco, podendo resultar no uso da força militar para defendê-lo (SOUSA, 2005, p.106).

angolano, seja elaborada, implementada e integrada uma Política Marítima que abranja três outras dimensões¹²² (TILL, 2009): a **dimensão interna**, com os Ministérios da Pesca, do Interior e dos Transportes, que controlam outros sistemas de fiscalização úteis à BOM em Angola, aumentando a eficiência do sistema de vigilância e compartilhando inteligência; a **dimensão regional**, com os organismos regionais, CEEAC, CGG, CEEAO, além dos Estados vizinhos, como a RDC e a Namíbia; e a **dimensão global**, com organismos internacionais, como a ONU e países exógenos ao GG, como o Brasil, que podem contribuir para a construção de uma Política Marítima e uma MGA compatível com os seus desafios. Como a região de Cabinda não é contígua ao território angolano, a integração nas dimensões interna e regional avulta de importância para que, por exemplo, em caso de perseguição a embarcações suspeitas de APRAN, haja a necessidade de navegar pelas AJ da RDC.

4.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

O governo de Angola vem adotando providências no sentido de consolidar o direito do Estado à exploração das riquezas existentes no mar, com destaque para a delimitação do seu espaço marítimo e para a extensão dos direitos de exploração do solo e subsolo de sua PC.

Atualmente, busca-se a garantia da BOM em suas AJ, de forma a assegurar o desenvolvimento econômico e social do país, em especial por meio da exploração de hidrocarbonetos, maior fonte de recursos na composição de seu PIB. Em decorrência dessas preocupações com assuntos afetos ao mar e da limitada estatura da atual MGA, essa Força vivencia processos de reestruturação e modernização que, ao final, devem garantir a

¹²² Cf. capítulos 2 e 3. O estudo dessas dimensões não faz parte do escopo deste trabalho, podendo ser objeto de estudo de trabalhos futuros.

fiscalização e a segurança de suas AJ.

Após investigar o PN angolano, verificou-se que medidas administrativas internas à MGA - como a reestruturação da organização e a criação de estabelecimentos de ensino - foram recentemente adotadas, mas ainda são incipientes, visto que a MGA não dispõe de recursos humanos habilitados e capacitados para o emprego do PN. Tais fatos impõem à MGA a necessidade de recorrer à cooperação com países amigos, para formar e aperfeiçoar profissionalmente seus militares.

Assim, após conhecer a conjuntura de segurança marítima de Angola, a magnitude do seu PN e correlacioná-los à pluralidade de tarefas a serem cumpridas em uma área marítima de dimensões como a angolana, constatou-se que a edificação da MGA deve estar pautada nos conceitos contemporâneos de Marinha Pós-Moderna, com postura inicial voltada para as operações policiais marítimas, em particular em suas AJ.

Na avaliação deste autor, trata-se de uma concepção estratégica adequada e com elevada aceitabilidade porque a MGA terá como necessidades: proteger o fluxo do sistema comercial marítimo internacional em suas AJ; cooperar, coordenar e interagir com outras Marinhas e organismos regionais e internacionais, para assegurar a BOM no GG; e, sobretudo, adquirir no Exterior seus meios navais e intensificar o apoio oriundo da comunidade internacional para a capacitação de seus Oficiais e Praças. Dessa forma, garantirá a segurança necessária para a exploração e o transporte de hidrocarbonetos, a fiscalização contra as imigrações ilegais e o controle das suas fronteiras marítima e fluvial com a RDC.

No próximo capítulo, explicitar-se-ão as oportunidades que se descortinam para a MB contribuir para a edificação da MGA. Paralelamente, tais ações ampliarão a presença brasileira em seu entorno estratégico, que se encontra permeado por países exógenos ao GG, países que já demonstraram o interesse em fortalecer suas relações de cooperação, no campo da segurança marítima, com os Estados da região.

5 OPORTUNIDADES PARA A MARINHA DO BRASIL

O Brasil deve buscar estar mais presente em suas iniciativas de colaboração em projetos africanos [...] A realidade atual comprova que a disputa pela conquista de novos mercados está cada vez mais acirrada e é visível no continente africano. Na visão que tenho aqui de Luanda, nos dias de hoje pode-se considerar que a África é um território extremamente cobiçado.

Ana Lucy Gentil Cabral Petersen¹²³

Apresentada a proposta de desenvolvimento do PN angolano, este capítulo enfatizará os aspectos que aproximam o Brasil de Angola e apontará o amplo espectro de oportunidades de cooperação que se descortinam para a MB, desde a formação e a capacitação de recursos humanos até as relacionadas ao reaparelhamento da MGA.

Em caso de êxito, esse suporte prestado pela MB poderá ser estendido aos demais países da CGG, que buscam conceber uma estratégia marítima regional comum, em conformidade com a Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança no Golfo da Guiné.

5.1 A COOPERAÇÃO COM ANGOLA

Nas várias reuniões ocorridas nos anos de 2011 a 2013, sob a égide da CGG e da CPLP, particularmente na Conferência de Luanda sobre a Paz e Segurança no Golfo da Guiné¹²⁴, o governo angolano abordou a necessidade de parceiros internacionais para capacitar seus recursos humanos e concretizar o reaparelhamento de sua Marinha.

Contudo, desenvolver ações de cooperação e parceria é um desafio, "em função das dificuldades inerentes à diversidade de países envolvidos, sobretudo quanto ao compartilhamento dos mesmos ideais e de seus objetivos e métodos de ação". Essas ações trazem, no seu âmago, a necessidade de verdadeiramente compartilhar informações e

¹²³ Atual Embaixadora do Brasil em Angola, em entrevista concedida ao autor (PETERSEN, 2013).

¹²⁴ Cf. 3.2.2 e Capítulo 4.

inteligência entre os países cooperativos, de modo a construir uma confiança recíproca entre eles, a qual não se estabelece no curto prazo (TILL, 2006, p.20; 2010, p.175).

Na aproximação com a África Ocidental, o Plano BRASIL 2022 condensa e ressalta as principais vantagens do país em relação aos Estados europeus, norte-americano e asiáticos:

A primeira delas é a de **não ter o Brasil um passado de potência colonial** e sim ter sido, como os africanos, uma colônia europeia. A segunda vantagem é a **semelhança de desafios que têm de enfrentar** o Brasil e os países da África nas mais diversas áreas [...] A terceira vantagem é ser o Brasil um país com **fortes raízes africanas**, com metade de sua população que se declara negra [...] A quarta vantagem é **o idioma**, que nos une aos países de língua portuguesa e a identidade cultural e étnica [...] A quinta vantagem é que os países africanos veem o Brasil como um país que, ainda subdesenvolvido, tem conseguido avançar na senda do desenvolvimento e que pode e está disposto a compartilhar com eles os resultados de seu progresso tecnológico em muitas áreas, sem impor condicionalidades políticas ou econômicas. A sexta vantagem é a de **compartilharmos o Atlântico Sul de forma pacífica**, sem pretensões de domínio militar (BRASIL, 2010, p.54-55, grifos nossos).

Na mesma medida, a Estratégia Nacional de Defesa enfatiza as atividades de cooperação internacional, particularmente com os países da América do Sul e África, e a Diretriz Ministerial n.º 7/2012, do MD, as traduz em medidas práticas de fomento à confiança mútua, como, por exemplo, a intensificação das operações combinadas, visitas, intercâmbios, cursos e encontros bilaterais.

Alinhado a esse pensamento, o então Chefe do Estado-Maior da Armada¹²⁵ afirmou que a MB tem interesse em aumentar a projeção no Atlântico Sul e a aproximação com os países da costa oeste africana. Naturalmente, por ser um país de projeção no continente africano e membro da CPLP, Angola é um potencial parceiro.

Com histórico de presença militar naquele país, a MB integrou a *United Nations Angola Verification Mission III*¹²⁶ (UNAVEM III), nos anos de 1995 a 1997, representada por um Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais e um Pelotão de Engenharia de Fuzileiros

¹²⁵ Almirante-de-Esquadra Fernando Eduardo Studart Wiemer durante a Aula Inaugural do Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) de 2013, realizada na Escola de Guerra Naval (EGN), em 16 de fevereiro de 2013.

¹²⁶ Missão de Verificação das Nações Unidas em Angola (UNAVEM III).

Navais que realizou a desminagem de cerca de 200 km de estradas e pontes por todo o país. Acrescente-se a esse efetivo o envio de Observadores Militares da ONU para as missões UNAVEM I, II e III no período de 1992 a 1999 e a Unidade Médica Nível II¹²⁷.

Em setembro de 2011, dois meses após a criação da Academia Naval da MGA, o Ministro da Defesa de Angola, General Cândido Pereira dos Santos Van-Dumem, propôs ao Ministro da Defesa, Embaixador Celso Amorim, que o Brasil colaborasse na reestruturação da MGA, atribuindo ênfase na logística e na formação de pessoal, a exemplo do que estava sendo realizado na Namíbia¹²⁸ (GOUVEIA, 2013). Nesse mesmo viés, o Comandante da MGA se tem manifestado, repetidamente, sobre o assunto, solicitando o apoio às Marinhas da CPLP, conforme ocorreu durante os Simpósios de 2008 a 2012:

Sendo o nosso espaço marítimo de grande extensão e não havendo possibilidade de garantir o exercício, em permanência, da vigilância de todo esse espaço [...] reforçam-se as necessidades de intensificar a cooperação de modo que [...] as Marinhas e Guardas-Costeiras necessitam desenvolver programas de reequipamento e que as **assimetrias registradas no desenvolvimento das Marinhas da CPLP recomendam ações mais profícuas na cooperação entre si** (CUNHA, 2012b, grifo nosso).

Em duas ocasiões no ano de 2013, em fevereiro, na cidade de Luanda, e em abril, no Rio de Janeiro, o Ministro da Defesa do Brasil manifestou, respectivamente, junto ao Presidente da República Angolana, José Eduardo dos Santos, e ao já citado Ministro da Defesa de Angola, o interesse de que seja ampliada a parceria celebrada entre os dois países, em 2011, que deu início ao PEPCA. Enfatizou, particularmente, os aspectos de capacitação de recursos humanos no âmbito militar e a "cooperação com vista a alavancar a indústria de defesa e a produção nacional em Angola"¹²⁹ (REAFIRMANDO..., 2013).

Norteados por esses ditames e ancorados na experiência adquirida pelo Acordo de Cooperação Naval Brasil-Namíbia, será apontado, a seguir, como a MB poderá intensificar

¹²⁷ Informações decorrentes da experiência pessoal do autor na UNAVEM III.

¹²⁸ O Glossário define o Acordo de Cooperação Naval Brasil-Namíbia.

¹²⁹ Disponível em: www.defesa.gov.br/arquivos/2013/pronunciamentos/comunicados/_conjuntos/decl_conj_brasil_angola.pdf. Acesso em: 13 jul. 2013.

sua cooperação com Angola. Essa intensificação assume relevância especial, sob a perspectiva deste autor, pois, caso seja exitosa, poderá influenciar positivamente sua extensão aos demais países da CGG, de modo a padronizar equipamentos e procedimentos de suas Marinhas, que buscam delinear uma estratégia marítima integrada.

5.1.1 Ampliação da cooperação com a Marinha de Guerra Angolana

Um harmônico reaparelhamento na MGA requer a aquisição de meios navais sincronizada com a formação do pessoal que irá empregá-los, de modo que, na ocasião do recebimento de um navio, por exemplo, os marinheiros angolanos estejam qualificados tecnicamente a operá-lo, evitando que o meio naval permaneça subempregado e ocioso por falta de qualificação de pessoal. Por outro lado, possuir Oficiais e Praças habilitados, mas sem navios para promover o contínuo adestramento, trará, no curto prazo, a perda da qualificação das tripulações. Esses militares, que ora carecem de conhecimento técnico e experiência no mar¹³⁰, precisarão, portanto, de ampla e criteriosa formação.

Para esse fim, apresentar-se-á uma proposta de cooperação com a MGA, que compatibilize a aquisição de meios navais (brasileiros) com a capacitação de suas tripulações. Tal modelo, está norteado na gradual evolução para uma Marinha Pós-Moderna, apontada no capítulo anterior, e privilegiará as operações policiais marítimas em suas AJ e a aquisição de plataformas navais adequadas a essas ações. Nas tratativas comerciais desses produtos da indústria de defesa, a MB estaria representada pela Empresa Gerencial de Projetos Navais¹³¹ (EMGEPRON).

A proposta fundamenta-se, por conseguinte, em dois pilares: na aquisição de

¹³⁰ Cf. 4.2 e 4.3.

¹³¹ O Glossário conceitua a EMGEPRON.

Navios-Patrolha Classe "Macaé", por meio da formação de uma Sociedade de Propósitos Específicos e do apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); e nos projetos de cooperação da Agência Brasileira de Cooperação (ABC), que apoiarão a formação profissional, no Brasil, das respectivas tripulações dos meios navais a serem adquiridos¹³².

O Navio-Patrolha Classe "Macaé", projetado para o emprego em atividades de segurança marítima, tem sido operado com sucesso pela MB¹³³ no patrulhamento de suas AJ e se adequa aos atuais desafios que a MGA enfrenta em seu litoral. Quanto à formação de uma Sociedade de Propósitos Específicos, exclusiva para financiar a construção desse meio naval, o atual Chefe do Departamento de Comércio Exterior do BNDES destaca que, inicialmente prevista para empresários e instituições nacionais, a participação poderia ser estendida a Angola e outros países. Tal medida facilitaria a aquisição dessa plataforma naval e aumentaria a competitividade do produto internacionalmente, pois permite a redução dos custos de produção, fretes, bem como a eliminação de intermediários.

Deve-se enfatizar a existência de ganho adicional nas aquisições realizadas no Brasil: por orientação do governo brasileiro, não há restrição para a transferência de tecnologia ou de conhecimento de construção desse navio, e de outros produtos, para o Estado angolano. Assim, além de reaparelhar seu PN, agregará um importante valor intangível àquele país, pois contribuirá para fomentar sua indústria e proporcionará maior autonomia e independência ao país, convergindo com as demandas do governo de Angola¹³⁴ (MIGON, 2013; REAFIRMANDO..., 2013; VANNI NETO, 2013).

Quanto à formação profissional, sugere-se que, em contrapartida à compra de cada

¹³² O Glossário define Sociedade de Propósitos Específicos e o APÊNDICE H apresenta a ABC.

¹³³ A MB possui dois navios em operação, cinco em construção e outros vinte devem ser licitados por meio da Sociedade de Projetos Específicos e financiamento do BNDES. Entrevista do Contra-Almirante Petrônio Aguiar à revista Defesa.net. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/bid/noticia/8461/mb---20-navios-patrolha>. Acesso em: 05 ago. 2013.

¹³⁴ Cf. 5.1. e disponível em: embaixada-angola-marrocos.org/. Acesso em 01 ago. 2013.

Navio-Patrolha Classe "Macaé", seja ofertada à MGA a formação da respectiva tripulação nos estabelecimentos de ensino da MB. É importante frisar que essa proposta vai ao encontro das atuais necessidades de formação de militares da MGA que, no momento, apoia-se em outros países¹³⁵.

Para que o referido custo com essa formação profissional não incida sobre o orçamento anual da MB, os recursos financeiros necessários poderão ser subsidiados pela ABC, por meio de projetos específicos que podem ser enquadrados na área de cooperação técnica para estrangeiros no Brasil. A ABC prioriza os projetos da área de educação e ensino destinados à África, em especial aos países da CPLP. Acolhe solicitações de cooperação internacional de diversos setores do governo federal e está acessível aos projetos advindos do MD, por meio do Acordo de Cooperação Técnica na Área de Defesa firmado entre as partes, em 2010. Esse Acordo prevê a possibilidade de custear hospedagem e alimentação para os militares angolanos que estejam realizando cursos de até dois anos no Brasil, desde que inseridos no programa de cooperação¹³⁶ (AGÊNCIA BRASILEIRA DE COOPERAÇÃO, 2010; GALVÃO JUNIOR, 2013).

Em linhas gerais, essa proposta de cooperação entre a MB e a MGA teria início a partir da assinatura do contrato de aquisição de um determinado meio naval entre a EMGEPRON e o órgão responsável da instituição angolana. A partir de então, com o apoio financeiro da ABC, a MB encarregar-se-ia da formação da respectiva tripulação angolana em seus estabelecimentos de ensino, paralelamente à construção do navio em estaleiro brasileiro.

O período necessário para a construção do navio é equivalente ao da formação de sua tripulação nos estabelecimentos de ensino. Após analisar o cronograma de construção de um Navio-Patrolha Classe "Macaé", fornecido pela Diretoria de Engenharia Naval, e compará-lo ao programa e às cargas horárias das disciplinas para a formação acadêmica de

¹³⁵ Cf. 4.3.1 e o APÊNDICE G.

¹³⁶ O APÊNDICE H apresenta a dimensão dos projetos da ABC e suas principais atividades na África Ocidental.

sua tripulação, fornecido pela Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha, foi possível elaborar o quadro comparativo do APÊNDICE I, que sintetiza os dois cronogramas e estabelece uma comparação temporal entre eles. Assim, verifica-se que existe a sincronia necessária entre os dois períodos. O detalhamento da formação será apresentado no próximo subitem.

Ainda dentro desse escopo de cooperação, seria criada a 1ª Missão de Assessoria Naval-Angola, com o propósito de prestar assessoria direta à alta administração naval da MGA, no que diz respeito à construção do navio e à formação acadêmica da respectiva tripulação. Transmitiria conceitos considerados fundamentais, com ênfase no planejamento, emprego e manutenção de meios navais, e auxiliaria na elaboração das Organizações Administrativa e de Combate, Dotação do Material e Dotação de Bordo do meio naval¹³⁷.

Apesar de não estarem relacionados diretamente ao propósito deste trabalho, vislumbra-se alguns possíveis derivados que adviriam dessa cooperação entre a MB e a MGA. **No campo político**, a MB contribuiria para a garantia da imagem positiva de cooperação, parceria e integração com os Estados africanos e, simultaneamente, para o incremento da presença brasileira na África Ocidental, entorno estratégico brasileiro. **No campo comercial**, fomentará a indústria brasileira de material de defesa, criando reais possibilidades para futuras obtensões de outros meios navais construídos no Brasil, como, por exemplo, a Corveta Classe 'Barroso'.

Sob a perspectiva angolana, essa cooperação proporcionaria, não apenas desenvolver e modernizar seu PN, mas também adquirir tecnologia na área da indústria de defesa, particularmente na construção naval.

Por fim, outras formas de cooperação bilateral entre a MB e a MGA poderão coexistir paralelamente à explicitada anteriormente.

¹³⁷ Essas sugestões advêm da experiência adquirida pela MB no Acordo de Cooperação Naval Brasil-Namíbia, em que, em caráter de rodízio semestral, os Grupos de Apoio Técnico permaneceram prestando assessoria àquela Marinha. O Glossário define Dotação do Material e Dotação de Bordo.

5.1.2 A capacitação de recursos humanos

A tripulação de um Navio-Patrolha Classe "Macaé" é composta por cinco oficiais e 26 praças, sendo oito sargentos e dezoito cabos. Pautada na maneira já consagrada pelas experiências anteriores com militares estrangeiros, a formação das praças angolanas ocorreria por meio dos cursos de especialização, formação e aperfeiçoamento no Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA), nos moldes do que já ocorre com os namibianos, com duração máxima de 42 semanas; e a formação dos Oficiais, no CIAW, por meio do CFOMA, com duração de dezoito meses, incluindo estágios a bordo de navios (COSTA, 2013).

Os seguintes cursos poderiam também ser incluídos na proposta apresentada, uma vez que possuem baixo custo operacional, curto período de duração e agregariam conhecimentos específicos necessários para garantir a segurança marítima angolana: Expedito de Controle Naval do Tráfego Marítimo para Oficiais; Patrulha e Inspeção Naval; Expedito de Busca e Salvamento; e Expedito de Sobrevivência no Mar. O primeiro curso possui duração de quinze dias e é ministrado no Comando do Controle do Tráfego Marítimo, Organização Militar que já possui experiência em acolher alunos estrangeiros, haja vista que, desde o ano de 2003, tem recebido Oficiais da Marinha da Namíbia. Os três últimos cursos são ministrados no Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), com duração variando entre cinco e dezesseis dias, e contribuiriam para a capacitação e qualificação do pessoal da MGA para assegurar a BOM, além de habilitá-los em Operações de Busca e Salvamento (SAR) (COSTA, 2013).

Para reforçar os laços de cooperação entre as duas Marinhas, sugere-se também prosseguir com a matrícula de militares angolanos no Curso de Graduação na Escola Naval e nos Cursos de Estado-Maior para Oficiais Intermediários e Estado-Maior para Oficiais Superiores da EGN, além do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais do Corpo de Fuzileiros

Navais, com o intuito de prover a base necessária para o aprimoramento de cursos análogos na Academia Naval e no Instituto Superior Naval de Guerra, quando for ativado.

Outros instrumentos de capital importância para aprimorar os conhecimentos técnicos e habilidades marinheiras dos profissionais da MGA são os estágios práticos a bordo dos navios da MB. Desse modo, complementa-se a formação dos Oficiais e Praças angolanos, embarcando-os nos Navios-Patrolha Classe "Grajaú" e "Macaé", sediados nos diversos Grupamentos Navais, além de navios da Esquadra, em especial na Corveta Barroso. Esses estágios deverão proporcionar ampla gama de conhecimentos nas áreas de máquinas, eletrificadas, comunicações e, principalmente, manobra do navio. Os custos com os estágios seriam também arcados pela ABC.

Exercícios combinados entre a MB e a MGA também são mecanismos úteis para disseminar e absorver conhecimentos operativos, além de estreitar os laços de amizade. Estão previstas as realizações dos exercícios "Felino", ainda em 2013, na região de Itaoca, com a participação das Marinhas de Angola e Moçambique; e, em 2014, "*Atlantic Tidings*", com a participação das Marinhas de Angola e da RDC, envolvendo controle de área marítima e operações ribeirinhas no Rio Congo¹³⁸. Nesses exercícios, sugere-se incluir, também, a participação da Marinha da Namíbia, de modo a demonstrar o sucesso da parceria com os namibianos e criar um ambiente favorável e contagiante, para que as outras Marinhas da costa oeste africana intensifiquem sua aproximação com a MB (PETERSEN, 2013).

Quanto à formação de Praças do Corpo de Fuzileiros Navais, pode-se aproveitar e repetir a bem-sucedida experiência com as praças da Namíbia, no Centro de Instrução Almirante Milcíades Portela Alves (CIAMPA) e no Grupo de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais na Namíbia que, desde 2009, presta assessoria para a criação do Batalhão de Infantaria e para a condução do Curso de Formação de Soldados. Ainda, acerca das demandas do Corpo

¹³⁸ Informação divulgada pelo Contra-Almirante Flavio Augusto Viana Rocha, Subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada, em palestra ministrada ao C-PEM -2013, realizada em 22 de abril de 2013.

de Fuzileiros Navais angolano, pode-se prestar o assessoramento para a aquisição de equipagens e para a elaboração do projeto de ampliação da EFN, a fim de transformá-la no Centro de Formação de Recrutas Fuzileiros Navais da MGA.

Quanto à melhoria do setor de ensino, uma ferramenta instrucional importante a ser adquirida pela MGA, para a capacitação dos Cadetes da Academia Naval, é o Simulador de Aviso de Instrução (SiAvIn). Empregado com sucesso pela MB, na Escola Naval, foi desenvolvido pelo Centro de Análise de Sistemas Navais (CASNAV) e reproduz, em três dimensões, um ambiente virtual do passadiço de um Aviso de Instrução ou de um Navio-Patrolha Classe "Macaé". Possibilita a simulação de diversos exercícios e manobras em variadas condições atmosféricas, de mar e maré, além de situações de emergência, propiciando um ambiente seguro, reduzindo riscos, economizando meios e criando diversos cenários para a qualificação das equipes de manobras. Ademais, possui tecnologia dual, podendo ser aplicado para fins militares ou civis, e suas condições de operação e manutenção são de baixa complexidade e custo. O SiAvIn também contribuirá para o adestramento contínuo das tripulações dos Navios-Patrolhas Classe "Macaé" (MORAES, 2011).

De maior complexidade são o Simulador de Passadiço do CAAML (SimPASS) e o Simulador de Passadiço do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (SimCIAGA), também desenvolvidos pelo CASNAV. Tais simuladores poderão contribuir para a instrução e o adestramento dos militares angolanos, por meio da modelagem de ambientes mais complexos, permitindo a interação da equipe de manobra com a equipe de instrução, que, remotamente, altera as configurações do cenário. Oferecem ferramentas para instrução e adestramento de navegação visual, radar, atracação e fundeio (MORAES, 2011).

Ainda no contexto do setor de ensino, a habilitação e o aprimoramento dos instrutores seriam desenvolvidos por meio de estágios nas escolas e centros da MB, a fim de habilitá-los nos diversos cursos de formação, especialização e aperfeiçoamento, capacitando-

os para a condução dos cursos análogos a serem realizados nos estabelecimentos de ensino da MGA¹³⁹. Os custos dos militares para a realização desses estágios no Brasil podem ser subsidiados pela ABC.

Nesse sentido, este autor considera relevante incrementar a cooperação com a MGA por meio do suporte financeiro provido pela ABC. Essa Agência prioriza os programas com diversos países africanos, em especial os da CPLP, destinando recursos orçamentários específicos para projetos de várias áreas de conhecimento, entre elas, como uma das prioritárias, a do ensino e educação. O APÊNDICE H detalha os percentuais de cada área do conhecimento. A possível objeção feita a esse tipo de cooperação, pelo seu caráter militar - formação de tripulação de navio de guerra -, é suplantada pelo apelo social intrínseco à atividade que exercerá: patrulhar AJ e protegê-las contra ameaças do tipo pirataria, roubos, terrorismo, pesca ilegal e poluição ambiental (GALVÃO JUNIOR, 2013).

5.1.3 O reaparelhamento da Marinha de Guerra Angolana

Os principais meios navais necessários à MGA para promover seu gradativo desenvolvimento à condição de Marinha Pós-Moderna, com ênfase no combate às ameaças em suas AJ, podem ser construídos pela indústria brasileira de material de defesa. As ameaças à BOM, conforme já apresentadas, advêm tanto do litoral angolano quanto das águas interiores, particularmente no Rio Congo.

Dessa forma, os seguintes meios navais poderiam ser adquiridos pelo Governo de Angola, em virtude de suas características serem compatíveis com os desafios impostos à MGA: Corveta Classe "Barroso", Navio-Patrolha Classe "Macaé", Navio-Patrolha Classe

¹³⁹ As OM da MB envolvidas seriam: Escola Naval, CIAA, CIAW, CIAMPA e o Centro de Instrução e Adestramento Almirante Sylvio de Camargo (CIASC).

"Grajaú", Aviso de Patrulha Classe "Marlim" e Lancha de Ação Rápida (LAR), nas versões convencional e blindada. A EMGEPRON, caso solicitada, está capacitada a preparar um Plano Estratégico para aquisição dessas unidades navais. Enfatize-se que essas aquisições seriam acompanhadas pela possibilidade de transferir a tecnologia de construção desses meios para a indústria angolana (LUIS, 2013; VANNI NETO, 2013).

Com fundamento nos argumentos apresentados¹⁴⁰, o Navio-Patrulha Classe "Macaé" é a plataforma naval sugerida para que a MGA inicie seu reaparelhamento, pois atende às necessidades requeridas para assegurar a BOM nas AJ de Angola. A criação de uma Sociedade de Propósitos Específicos para a construção de Navios-Patrulha Classe "Macaé" reduziria os custos de produção da plataforma naval, favoreceria as aquisições pela MGA e, paralelamente, fomentaria a indústria brasileira de material de defesa e toda a cadeia logística decorrente, inclusive para a realização das manutenções e reparos navais, que também poderiam ser executados nos estaleiros navais brasileiros (MIGON, 2013).

Futuramente, após consolidada a fase de capacitação dos militares da MGA para operar os Navios-Patrulha Classe "Macaé", a próxima etapa para o crescimento progressivo do PN angolano - norteadá pela proposta de Marinha Pós-Moderna - seria a aquisição de plataformas navais com sistemas mais complexos: por exemplo, a Corveta Classe "Barroso", projetada e construída no Brasil. A obtenção desta classe de navio demandará ainda a capacitação de militares para o exercício das Operações e Ações de Guerra Naval, que poderia ser apoiada também pela MB e pela ABC, nos mesmos moldes já citados.

Ademais, a aquisição desses tipos de navios favoreceria ainda a comercialização de munição fabricada no Brasil para os armamentos orgânicos dessas plataformas navais, como as munições 4.5" MK-8, 40mmL/70, 47mm e 20mm.

A LAR poderia ser empregada em operações preventivas e repressivas, na faixa

¹⁴⁰ Cf. 5.1.1.1.

fluvial limítrofe com a RDC, no Rio Congo, inibindo as imigrações ilegais e ações criminosas transnacionais. É importante realçar que, em outros países da CGG, existem ameaças semelhantes. Esses Estados poderiam também adquirir o referido meio, em decorrência da experiência bem sucedida com Angola: por exemplo, a Nigéria, em relação às questões referentes às refinarias ilegais no delta do Rio Níger¹⁴¹.

Outro produto adequado às atividades da MGA na região da fronteira fluvial com a RDC é o Veículo Aéreo Não Tripulado (VANT) "Carcará". Sua quarta versão já está sendo empregada com eficiência pela Força de Fuzileiros da Esquadra¹⁴². Seu raio de ação de oito quilômetros permite integrá-lo ao policiamento das patrulhas dos militares embarcados nas LAR, ampliando a vigilância ao longo da fronteira fluvial de Angola com a RDC.

Conforme apontado no capítulo anterior, foi criado, por Decreto Presidencial angolano, o Sistema Nacional de Vigilância Marítima (SINAVIM). A MB poderia cooperar na arquitetura e na estruturação desse sistema de gerenciamento, monitoramento e controle das AJ angolanas, com a instalação de um centro de dados do *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT), do Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS) e do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM)¹⁴³, empregados pela MB. Esses sistemas proporcionariam, também, a ampliação da sua capacidade de monitoramento da região SAR e um intercâmbio de inteligência que incrementaria a consciência situacional marítima¹⁴⁴ na região do GG. A EMGEPRON, nesse caso, pode analisar e gerenciar os aspectos técnicos e administrativos da instalação, o planejamento do sistema e a engenharia financeira (MOURA NETO, 2012).

¹⁴¹ Cf. APÊNDICE B.

¹⁴² Informação divulgada pelo Secretário de Ciência e Tecnologia e Inovação da MB, Almirante-de-Esquadra Wilson Barbosa Guerra, em palestra proferida ao C-PEM-2013. O Engenheiro português Ricardo Mendes também apresentou o emprego de VANT no patrulhamento marítimo e fluvial, durante sua exposição "Os VANT e o Mar", no III Congresso Mares da Lusofonia, em 21 de abril de 2013, na Escola de Guerra Naval.

¹⁴³ O Glossário apresenta as definições de LRIT, PREPS e SISTRAM.

¹⁴⁴ O Glossário apresenta a definição de Consciência Situacional Marítima.

Ainda nesse contexto, outras oportunidades podem ser vislumbradas, não diretamente relacionadas ao reaparelhamento da MGA, mas que poderiam contribuir para a melhoria daquela Marinha. Aproveitando a experiência da MB no fornecimento de uniformes para a Marinha da Namíbia, poder-se-ia também acordar o fornecimento de itens provenientes do Depósito de Fardamento da Marinha no Rio de Janeiro que sejam pertinentes à MGA. Para tanto, seriam elaborados, antecipadamente, pedidos bianuais à EMGEPRON, por meio do Sistema de Abastecimento da Marinha, a fim de que fossem iniciadas suas respectivas aquisições, a partir de plano específico que atenda à demanda. Além disso, a fidelização ao uso dos uniformes da MB fortaleceria os vínculos entre as Marinhas (GAVINO, 2010).

As rações operacionais¹⁴⁵ produzidas no Brasil são semelhantes às norte-americanas, apresentando os alimentos acondicionados em embalagens flexíveis esterilizáveis e de pronto consumo. Essas rações poderiam ser comercializadas para uso na MGA, tanto pelas tripulações dos navios quanto pelas tropas de Fuzileiros Navais (GAVINO, 2010).

Por derradeiro, vislumbra-se que, em decorrência da magnitude dessa cooperação e de sua relevância política, deverá ser considerada pela MB a necessidade de, em futuro próximo, segregar a atual Adidância de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutica do Brasil em Angola e em STP em uma Adidância especificamente Naval para Angola e STP.

5.2 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Neste capítulo, procurou-se pôr à mostra os laços que aproximam o Brasil da África Ocidental, em particular de Angola, e realçar que o momento atual é favorável para a MB intensificar a aproximação com a Marinha daquele país, uma vez que a CGG busca parceiros internacionais para conceber uma estratégia marítima orquestrada naquela

¹⁴⁵O Glossário apresenta a definição de ração operacional.

Comissão.

Apresentou-se a proposta de, em contrapartida à aquisição de um meio naval construído no Brasil, proporcionar a formação profissional de sua respectiva tripulação nos estabelecimentos de ensino da MB. Para tanto, foi analisado o cronograma de construção de um Navio-Patrolha Classe "Macaé" e comparado aos programas e cargas horárias dos cursos de formação, graduação e aperfeiçoamento ministrados na MB, e comprovou-se haver compatibilidade entre tais planejamentos. Os custos dessa formação poderão ser arcados pela ABC, enquanto que o financiamento para a construção do Navio-Patrolha poderá ser facilitado pelo modelo de organização empresarial denominado Sociedade de Propósitos Específicos, com o apoio do BNDES.

Além disso, foram apontadas direções, consideradas oportunas por este autor, para que a MB coopere, ainda com o suporte financeiro da ABC, com a formação dos marinheiros angolanos, uma vez que a MGA carece de adequada estrutura de ensino. Essa formação pode ocorrer por meio dos cursos existentes nos CIAA, CIAW, CIASC, CIAMPA e na Escola Naval, para Marinhas amigas; de estágios a bordo dos Navios-Patrolha Classe "Grajaú" e "Macaé" e Corveta Barroso; bem como pela obtenção dos simuladores SiAvIn, SimPASS e SimCIAGA, desenvolvidos pelo CASNAV. Particularmente, o SiAvIn contribuirá para a formação dos Cadetes na Academia Naval e para o adestramento contínuo das tripulações dos Navios-Patrolha Classe "Macaé", caso sejam adquiridos.

Sob a perspectiva do crescimento da MGA, pautado no modelo de uma Marinha Pós-Moderna e voltado para as atividades policiais marítimas em suas AJ, identificou-se produtos fabricados pela indústria brasileira de material de defesa que poderão ser adquiridos para o reaparelhamento da MGA. Dentre esses, destacam-se os Navios-Patrolha Classe "Macaé", por meio da Sociedade de Propósitos Específicos, além das LAR e dos VANT "Carcará", que poderão ser utilizados nas patrulhas fluviais do Rio Congo. Em uma fase

futura do reaparelhamento e capacitação da MGA, a Corveta Classe "Barroso" se apresenta como meio naval a ser obtido para emprego em Operações e Ações de Guerra Naval.

É mister sublinhar que, a juízo deste autor, a vantagem dessas aquisições serem efetuadas no Brasil reside no fato da possibilidade de transferência de tecnologia para a indústria angolana. Assim, além de reaparelhar seu PN com meios atuais, haveria a absorção de tecnologia para fomentar a indústria de defesa angolana, em conformidade com as orientações políticas do seu governo, fato que agrega valor intangível para o desenvolvimento, autonomia e independência de um país.

Destacam-se, também, os sistemas SISTRAM, PREPS e LRIT, que poderão contribuir com a implementação do SINAVIM, que monitorará as AJ angolanas.

Dessa forma, verifica-se que existe um amplo espectro de oportunidades para que a MB amplie as relações com a MGA e contribua para o reaparelhamento do PN angolano e para a segurança marítima de suas AJ. Ademais, essa cooperação estreitará os laços de amizade entre os dois países e suas Marinhas e trará como efeito periférico, mas positivo para o Brasil, o fomento à indústria brasileira de material de defesa, criando vínculos por toda a cadeia logística decorrente e no setor de reparos e manutenções navais.

Finalmente, o êxito dessas relações desenvolvidas com a MGA, combinado com o Acordo de Cooperação Naval Brasil-Namíbia, contribuirá para que outros Estados do GG percebam e identifiquem o Brasil como um promissor parceiro que, além das semelhanças étnicas e culturais, coopera com o crescimento das nações da costa oeste africana, por meio de ações que se fundamentam na confiança, no compartilhamento de experiências e na transferência de tecnologia e conhecimentos que permitam o desenvolvimento de capacidades humana, industrial e institucional.

6 CONCLUSÃO

Ao longo deste trabalho, demonstrou-se a crescente importância econômica da área marítima do GG para alguns dos principais atores da economia mundial - EUA, UE e China -, os quais importam hidrocarbonetos de países da região, em especial da Nigéria e de Angola. O petróleo advindo dessa área é parcela significativa da energia utilizada pelos EUA e pela UE, para garantir seus crescimentos econômicos e seus CMV.

Apontou-se, ainda, que atualmente a economia dos países limítrofes do GG está fundamentada na exploração e comercialização desse "ouro negro" e que parcela significativa de suas riquezas advém do mar. Especificamente, no caso de Angola, 80% do seu PIB origina-se de suas AJ.

Diante dessa conjuntura, evidenciou-se a necessidade de assegurar a BOM na região, para que o fluxo do comércio marítimo internacional transcorra precisa e harmoniosamente, fornecendo produtos nos prazos estabelecidos, nos mais longínquos destinos, sem que haja interrupções no sistema.

Procurou-se, então, trazer a temática da segurança marítima para o contexto do GG, discorrendo sobre as atuais ameaças que se encontram presentes naquelas águas, de modo a caracterizar o cenário marítimo em que os PN da região, em particular o angolano, encontram-se inseridos. Foram identificadas, de forma abrangente, as presenças da pirataria, do roubo armado contra navio, da pesca e da imigração ilegais e do terrorismo na região do GG.

Em seguida, verificou-se a capacidade das Marinhas regionais proverem a segurança marítima em suas AJ, e constatou-se, com fundamento nos conceitos teóricos de Geoffrey Till, a deficiência dos PN dos países limítrofes em combater aquelas ameaças. Consequentemente, além de prejuízos econômicos aos países importadores de

hidrocarbonetos do GG, identificou-se o crescimento quantitativo das ameaças e sua propagação na direção de Angola.

A partir dessa conjuntura de segurança instável, investigaram-se as solicitações à comunidade internacional formuladas pelos países limítrofes e pelos organismos CEEAC e CGG, para combater o crescimento de tais ameaças. Essas pesquisas revelaram: a necessidade fulcral de desenvolver os PN da região; a progressiva presença dos EUA e da UE nos assuntos afetos à segurança marítima do GG; os esforços internacionais arquitetados, na tentativa de garantir a BOM na região; e a célere resposta da UE aos clamores dos países africanos, por meio do CRIMGO. Esses aspectos, sob a perspectiva deste autor, recomendam ao Estado brasileiro acompanhar a evolução da parceria estrangeira no GG, devido à importância estratégica conferida à África Ocidental e aos países da CPLP nos diversos documentos do nível político, como o Plano BRASIL 2022, LBDN e PDN; e sugerem incrementar-se a presença brasileira em sua "fronteira leste"¹⁴⁶.

Constate-se, ainda, na opinião deste autor, que o momento atual é oportuno para a MB intensificar a cooperação com as Marinhas do GG e, por isso, realizou-se uma clivagem para limitar a abrangência do estudo apenas a um Estado da região. Optou-se por Angola por estar situada na África Ocidental; ser um país da CPLP; possuir laços históricos, étnicos e culturais com o Brasil; ter solicitado, publicamente, durante a Conferência de Luanda sobre a Paz e a Segurança na Região do GG, apoio internacional para "desenvolver uma cooperação internacional"; e não ter sido aquinhoadada como um dos países favorecidos pelo CRIMGO.

Assim, foram detalhados o sistema de ensino, a divisão administrativa e a organização da MGA, e, sobretudo, analisadas a capacitação de seu pessoal e a disponibilidade de meios navais adequados ao combate das ameaças à segurança marítima. Decorrente desse estudo, evidenciou-se a limitação da MGA em assegurar a BOM em suas

¹⁴⁶ Expressão utilizada no documento BRASIL 2022 (BRASIL, 2010, p.22).

fronteiras marítimas, sendo classificada como Marinha Pré-Moderna, à luz do constructo teórico de Geoffrey Till.

Identificada essa limitação, foram contrastadas duas tendências atuais, que poderiam ser adotadas para o desenvolvimento do PN angolano: a tendência de Marinha Moderna, centrada na defesa do Estado, de sua soberania e de suas AJ; e a tendência de Marinha Pós-Moderna, centrada na segurança do sistema marítimo internacional. Essa análise teve o importante propósito de identificar sob qual perspectiva deve a MGA desenvolver-se e, a partir dela, delinear oportunidades para a contribuição da MB nesse processo.

Concluiu-se por uma evolução gradual da posição de Marinha Pré-Moderna para a postura de Marinha Pós-Moderna, adequando-se, em um primeiro momento, à tendência contemporânea de pequenas Marinhas assumirem a defesa de seus litorais e de suas AJ. Norteadas por essa proposta de evolução do PN angolano, foram apresentadas as principais oportunidades para que a MB coopere com MGA, na capacitação de seus militares e no reaparelhamento dos seus meios navais e equipamentos.

No que se refere à capacitação dos militares angolanos, a MB reúne condições para oferecer um amplo espectro de cursos ministrados em seus estabelecimentos de ensino e estágios a bordo de seus navios, sem que as despesas incidam no seu orçamento anual. Isso é exequível, conforme proposto, mediante a possibilidade de os custos financeiros serem assumidos pela ABC, instituição com inúmeros projetos desenvolvidos junto aos países da África Ocidental e da CPLP, em diversas áreas de conhecimento.

Ademais, para o aprimoramento do setor de ensino da MGA, além da qualificação de seus instrutores nos estabelecimentos de ensino da MB, este autor sugere a aquisição de Simuladores de Passadiço desenvolvidos pelo CASNAV, como o SimPASS, o SimCIAGA e, particularmente, o SiAvIn, para o adestramento de Cadetes da Academia Naval angolana.

Quanto ao reaparelhamento da MGA, as oportunidades abrangem uma extensa

gama de produtos fabricados pela indústria brasileira, que incluem embarcações e navios comercializados pela EMGEPRON, munição, e sistemas de gerenciamento, monitoramento e controle de AJ, como o SISTRAM, o PREPS e o LRIT.

Nesse escopo, merecem destaque o VANT "Carcará", a LAR e o Navio-Patrolha Classe "Macaé". A LAR e o VANT "Carcará" poderiam ser empregados, conjuntamente, na vigilância ao longo da fronteira fluvial de Angola com a RDC, para coibir a imigração ilegal que ocorre através do Rio Congo.

Quanto à segurança no mar, verificou-se que o Navio-Patrolha Classe "Macaé" é um meio naval que atenderia às necessidades requeridas para assegurar a BOM nas AJ de Angola. Além de ser um navio apropriado às operações policiais marítimas, as aquisições poderiam ser facilitadas pela criação da Sociedade de Propósitos Específicos. Em contrapartida à obtenção de cada Navio-Patrolha, a MGA poderia ter a formação e o adestramento da respectiva tripulação realizados nos estabelecimentos de ensino da MB, com o suporte financeiro da ABC. Ressalte-se, ainda, que o Simulador de Passadiço SiAvIn, proposto para ser utilizado no adestramento dos Cadetes da Academia Naval, permite ser modelado às características dos Navios-Patrolha Classe "Macaé", fato que possibilitaria o contínuo adestramento das tripulações desse tipo de plataforma naval. Por fim, como o governo brasileiro não impõe barreiras à transferência de tecnologia para Angola, haveria também o ganho tecnológico envolvido, pois poderia ser absorvido o conhecimento empregado pela indústria brasileira na construção desse navio e, conseqüentemente, fomentaria a indústria de construção naval angolana. Tal possibilidade agregaria valor intangível, para o desenvolvimento, a autonomia e a independência de um país, podendo constituir-se em significativo diferencial em favor do Brasil.

É importante observar que essas ações criariam vínculos e semeariam reais possibilidades para que as futuras obtenções de meios navais da MGA fossem realizadas no

Brasil. Em uma fase futura do reaparelhamento da MGA, à medida que os militares angolanos estiverem qualificados na operação do Navio-Patrolha Classe "Macaé", o governo de Angola poderia adquirir navios mais sofisticados e com sistemas mais complexos, como por exemplo, as Corvetas Classe "Barroso".

Assim, após analisar o PN angolano, constatar suas atuais limitações para garantir a segurança marítima em suas AJ e as crescentes ameaças à BOM no GG, foi possível concluir como a Marinha do Brasil pode contribuir para a segurança marítima de Angola, bem como identificar algumas oportunidades que se descortinam em seu favor.

Apesar de não estarem relacionados precipuamente ao propósito deste trabalho, vislumbrou-se alguns importantes derivados que adviriam dessa relação com a MGA. Dentre eles, como principais, destaque-se que a MB contribuirá: para o fomento da indústria brasileira de material de defesa e toda a cadeia logística decorrente; e para a criação de uma conjuntura favorável para que outros Estados do GG percebam e identifiquem o Brasil como um promissor parceiro que, além das semelhanças étnicas e culturais, coopera com o crescimento dos Estados africanos, por meio de ações que se fundamentam na confiança e na transferência de tecnologia e conhecimentos.

Por fim, a cooperação, ora proposta, também é uma oportunidade para a MB contribuir para a ampliação da presença brasileira na costa oeste africana, que atualmente se encontra permeada por países exógenos à região, com interesses em aumentar as parcerias no campo da segurança marítima naquele continente. Nesse sentido, o Poder Naval brasileiro contribuirá para mitigar a possibilidade de que, segundo o Ministro da Defesa, Embaixador Celso Amorim, "outros países venham a ocupar [África Ocidental] não da maneira que nós desejamos: com a visão de países em desenvolvimento que repudiam qualquer atitude colonial e neocolonial".

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASILEIRA DE COOPERAÇÃO. **A Cooperação técnica do Brasil para a África.** Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 2010. Disponível em: <<http://www.abc.gov.br/imprensa/publicacoes>>. Acesso em: 20 maio 2013.

ALMEIDA, C.H. Mello. **A Presença da China na Costa Ocidental da África:** o caso da Namíbia. Trabalho apresentado como requisito de aprovação no Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2012.

AMORIM, Celso. O Brasil e os novos conceitos globais e hemisféricos de segurança. In: **Reflexões sobre defesa e segurança:** uma estratégia para o Brasil. Brasília, DF, 2005. v.1. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/>>. Acesso em: 27 maio 2013.

_____. **Intervenção do Ministro da Defesa na VII Reunião Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.** Montevideu-Uruguai, 15 jan. 2013. Disponível: <https://www.defesa.gov.br/arquivos/2013/pronunciamentos/discurso_ministro/zopacas.pdf> Acesso em: 30 maio 2013.

ANGOLA. **Forças Armadas Angolanas:** 19 anos pela Paz. Luanda, Angola, 2011b. Publicação institucional da Marinha de Guerra Angolana.

_____. **Lei nº 14, de 14 de julho de 2010.** Regula o exercício de poderes, dos direitos e dos deveres de Angola e define os limites dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais. Luanda, Angola, 2010.

_____. **ANGOLA.** Livro Institucional da Embaixada de Angola no Brasil. Brasília, DF: Fundação Alexandre Gusmão; Editora Thesaurus, 2011a. (Série Diplomacia ao alcance de todos. Organizado pela Embaixada de Angola em Brasília e revisado pelo Embaixador de Angola Leovigildo da Costa e Silva).

ATANGANE, Eustache Akono. L’Afrique Occidentale au Centre des Convoitises Mondiales. **Magazine Diplomatie – Géopolitique de L’Afrique de L’Ouest.** Paris, n.12 junho/julho 2010.

AZEVEDO, J. S. GABRIELLI, **Atlântico Sul e Costa Ocidental da África, os interesses estratégicos brasileiros e a questão energética.** Brasília, DF, 2010. Palestra proferida no Seminário de Segurança Internacional Perspectivas Brasileiras - 2010 - Realidades Regionais, promovido pelo Ministério da Defesa, no Clube Naval de Brasília. 2010.

BARTOLOMÉ, Mariano César. **La Seguridad Internacional:** después de la guerra fría. ed. 1. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1999.

BATEMAN, Sam. **Analyzing the New U.S. Maritime Strategy:** The US Navy attempts to revamp its strategy during a time in which there is no real catalyst to do so. Disponível em: <<http://www.worldmaritimeneews.com/article/remarkable/4923>>. Acesso em: 05 mar. 2013. Original no idioma inglês.

BERNARDINO, Luis. **A Segurança Marítima no Seio da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa e Contributos para uma Estratégia dos Mares da Lusofonia**, 2011. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/articles/56192/1/A-Seguranca-Maritima-no-seio-a-Comunidade-dos-Paises-de-Lingua-Portuguesa-Contributos-para-uma-Estrategia-dos-Mares-da-Lusofonia/pagina1.html#ixzz1FDBJi8iI>>. Acesso em: 25 fev. 2013.

BESSA, António Marques. **Para uma geopolítica do mar no século XXI e o lugar dos interesses lusófonos**. Lisboa, 2008. Conferência proferida no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade Técnica de Lisboa durante o I Simpósio de Marinhas da Comunidade de Países de Língua Portuguesa. Lisboa, Portugal, 2008.

BOHOU, Jean-Marie. **Géopolitique et Projection de Puissance du Brésil au XXI Siècle**. Paris: L'Harmattan, 2007.

BOOTH, Ken. **Aplicação da Lei, da Força e da Diplomacia no Mar**. Escola de Guerra Naval e Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1989.

_____. **Navies and Foreign Policy**. Londres: Croom Helm, 1977.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/legislacao/const/>>. Acesso em: 21 abril 2013.

BRASIL. Comando da Marinha. **Instrução Normativa nº 1 /MB/MD, de 7 de junho de 2011**. Brasília, D.F., 2011. Dispõe sobre o conceito para a expressão “Águas Jurisdicionais Brasileiras” perante a Marinha do Brasil.

BRASIL. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Dispõe sobre a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1992. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, D.F., 23 jun. 1995. Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm>. Acesso em: 25 mar. 2013.

_____. Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005. Aprova a Política de Defesa Nacional, dá outras providências. Brasília, D.F., 2005. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1 jul. 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm>. Acesso em: 25 mar. 2013.

_____. Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, D.F., 1 jul. 2005.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA-400: manual de logística da Marinha**. 2ª rev. Brasília, D.F., 2004.

_____. **EMA-305: doutrina básica da Marinha – DBM**. 1ª Rev. Brasília, D.F., 2004b.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD35-G-01**. Glossário das forças armadas. Brasília, D.F., 2007.

_____. **Portaria Normativa nº1967/MD de 20 de julho de 2012**. Aprova a Diretriz Ministerial nº 7/2012. Brasília, D.F., 2012a.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Dados básicos e principais indicadores econômico-comerciais de Angola** - outubro de 2012. Brasília, D.F., Departamento de Promoção Comercial e Investimentos e Divisão de Inteligência Comercial. 2012b.

BRASIL. Presidência da República. **Projeto de Decreto Legislativo nº 576/2012**. Aprova o Livro Branco de Defesa Nacional. Brasília, D.F., 2012c.

BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos. **BRASIL 2022**. Brasília, D.F., 2010.

BRASIL. Secretaria-Geral da Marinha. **SGM-201: normas para execução do abastecimento**. 6ª rev. Brasília, D.F., 2009.

BRZEZINSKI, Zgbiniew. **EUA X URSS. O grande desafio**. Rio de Janeiro: Nórdica, 1986.

BUZAN, Barry. **People, States & Fear**. ed. 2. Boulder: Lynne Rienner Publishers, 1991.

BUZAN, B., WAEVER, O. & WILDE, J. **Security: a new framework for analysis**. United Kingdom: Lynne Rienner Publishers. 1998.

CHATHAM House. **Angola e o Golfo da Guiné: rumo a uma estratégia marítima integrada**, Luanda, Angola. 2012a. Conferência realizada em 29 de junho de 2012.

_____. **Maritime Security in the Gulf of Guinea**. Report of the conference held at Chatham House, Londres, Reino Unido. 2012b. Conferência realizada em 6 de dezembro de 2012.

CHIKOTI, Georges Rebelo Pinto. **Sessão de Abertura da Conferência de Luanda sobre a Paz e Segurança na Região do Golfo da Guiné**. Realizada em 27 novembro 2012. Luanda, Angola, 2012. Disponível em: <http://www.psgg.info/?page_id=75>. Acesso em: 30 maio 2013.

COHEN, Richard. Cooperative Security: from individual security to international stability. In: COHEN, R; MIHALKA, M. **Cooperative Security: New Horizons for International Order**. Garmisch-Partenkirchen: The George C. Marshall European Center for Security Studies, 2001.

COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ. **Comunicado final sobre a paz e segurança na região do Golfo da Guiné**. Conferência de Luanda sobre a paz e segurança na região do Golfo da Guiné, realizada em 27-29 nov. 2012, Luanda, Angola. 2012a. Disponível em: <http://www.psgg.info/?page_id=75>. Acesso em: 30 maio 2013.

_____. **Declaração de Luanda sobre a paz e segurança na região do Golfo da Guiné**. Conferência de Luanda sobre a paz e segurança na região do Golfo da Guiné, realizada em 27 nov 2012, Luanda, Angola. 2012b. Disponível em: <http://www.psgg.info/?page_id=75>. Acesso em: 30 maio 2013.

_____. **Traité Instaurant La Commission du Golfe de Guinée**. Journal Officiel de la République du Congo. Du 22 au 30 Août 2005 p.1307. Texto original no idioma francês. Disponível em: <<http://www.ecolex.org/server2.php/libcat/docs/TRE/Multilateral/Other/con66430.pdf>>. Acesso em: 21 mar. 2013.

COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA. **Declaração Final da 15ª Reunião dos Chefes de Estado-Maior-General das Forças Armadas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa**. Realizada em São Tomé e Príncipe, 18 abril 2013.

CONSELHO DE RELAÇÕES EXTERIORES, **Rumo a uma Estratégia para Angola: prioridade para as relações entre Angola e os Estados Unidos da América**. New York, NY, EUA, 2007.

COSTA, C.E. Leitão. **Inédito**. Rio de Janeiro. 27 maio 2013. Resposta a questionário submetido pelo autor.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. **Geoestrategia del Atlantico Sur**. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales, 1988.

CUNHA, Augusto da Silva. **Angola no contexto da Defesa e Segurança Marítima do Golfo da Guiné**. Lisboa, 2008. In: I SIMPÓSIO DE MARINHAS DA COMUNIDADE DE PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA, 2008. Lisboa, Portugal, em 16 setembro 2008.

_____. **A Marinha de Guerra Angolana**. Luanda, Angola, 2012a. Apresentação efetuada ao Comandante da Marinha do Brasil, Almirante Julio Soares de Moura Neto, por ocasião de sua visita a Luanda, Angola, em abril de 2012.

_____. **A Segurança do Golfo da Guiné e o Papel de Angola**. Rio de Janeiro, Brasil, 2012b. In: III SIMPÓSIO DE MARINHAS DA COMUNIDADE DE PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA, 2012. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, em 11 maio 2012.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Department of Defense. **Joint Publication 3-27: Homeland defense**. Washington, D.C., 2007a.

_____. **The National Strategy for Maritime Security**. Washington, D.C., 2005.

_____. **U.S. AFRICOM**. About United States Africa Command, 2012. Disponível em: <<http://www.africom.mil/AfricomFAQs.asp>>. Original no idioma inglês. Acesso em: 25 fev. 2013.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Department of the Navy. **A cooperative strategy for 21st century seapower**. Washington, D.C., 2007b.

FARIA, Emilson P. de.: **Inédito**. Brasília, 29 mai. 2013. Resposta a questionário submetido pelo autor.

FLORES, Mário César. A importância estratégica da África atlântica subsaariana. **Política e Estratégia**, São Paulo, v. 2, n. 3, jul./set. 1984.

FRANÇA. Ministère de la Défense. **French Navy Missions**. 2013a. Original nos idiomas francês e inglês. Disponível em: <<http://www.defense.gouv.fr/marine>>. Acesso em: 07 maio 2013.

_____. **Livre Blanc Défense et Sécurité Nationale - 2013**. Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2013b.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas**. 8.ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

FREITAS, Gerson de Moura. **Inédito**. Luanda, Angola, 29 mai. 2013. Resposta a questionário submetido pelo autor.

GALVÃO JUNIOR, J. F. Abbott **Inédito**. Brasília. 26 abril 2013. Resposta a questionário submetido pelo autor.

GAVINO, Marvio A. **Acordo de cooperação naval Brasil-Namíbia**: perspectivas logísticas. Trabalho apresentado como requisito de aprovação no Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2010.

GOMES, Alexandre. **Levantamento da Plataforma Continental de Angola**. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <pedrolgt@hotmail.com> em 30 maio 2013 do Capitão de Fragata Alexandre Gomes. 2013.

GOUVEIA, Gilberto. **Meios navais no Golfo da Guiné**. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <pedrolgt@hotmail.com> em 30 maio 2013 do Capitão de Fragata Gilberto Gouveia. 2013.

GOVERNOS criam comissão para localização dos marcos fronteiriços. **Agência AngolaPress**, Luanda, Angola, 12 abr. 2013. Seção de Política. Disponível em: <http://www.portalangop.co.ao/motix/pt_pt/noticias/politica/2013/3/15/Governos-Lunda-Norte-Kasai-criam-comissao-para-localizacao-dos-marcos-fronteiricos,744db64e-d297-4f15-ada8-8caadcc3d8a0.html>. Acesso em: 31 maio 2013.

GROVE, Eric. **The future of sea power**. Annapolis: Naval Institute Press, 1990.

GUIMARÃES, Samuel P. Ciclo de Debates - **Prospectiva, Estratégias e Cenários Globais - Visões de Atlântico Sul, África Lusófona, América do Sul e Amazônia**. Ciclo de Debates Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) - Brasília, D.F., 2011.2\

HENROTIN, Joseph. **Les Fondements de la Stratégie Navale au XXI Siècle**. Editora Econômica, Paris, França. 2011.

INACIO, A., CEITA, A. Ameaças no Atlântico. **Jornal de Angola**. Luanda, Angola. 11 abril 2013. Disponível em: <http://jornaldeangola.sapo.ao/entrevista/ameacas_no_atlantico>. Acesso em: 31 maio 2013.

INSTITUTE FOR ADVANCED STRATEGIES AND POLITICAL STUDIES. **African oil**: a priority for US national security and african development. Symposium proceedings, Washington DC, 25 janeiro de 2002.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Cooperação Brasileira para o Desenvolvimento Internacional**: 2005-2009. Brasília, 2010. Disponível em: <<http://www.abc.gov.br/imprensa/publicacoes>>. Acesso em: 20 maio 2013.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP. **The Gulf of Guinea**: the new danger zone. África Report n°195. Bruxelas - Bélgica, 12 dez. 2012.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. **Piracy and Armed Robbery against Ships**. Londres, Reino Unido, 2013. Relatório do período de 01 janeiro a 31 de dezembro de 2012.

JORGE, Nedilson. **As Relações Brasil-África e o Atlântico Sul**. In: SEMINÁRIO SEGURANÇA COOPERATIVA E DEFESA NO ATLÂNTICO SUL: IMPERATIVOS DE MUDANÇA OU A FORÇA DA TRADIÇÃO?, 2012, Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2012.

LEANDRO, Roberto Pacheco. **Comunidade dos Países de Língua Portuguesa: espaço estratégico para afirmação do prestígio militar brasileiro**. Trabalho apresentado como requisito de aprovação no Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2011.

LUIS C. José. **Inédito**. Rio de Janeiro. 12 junho 2013. Resposta a questionário submetido pelo autor

LUNTUMBUE Michel, **Piraterie et insécurité dans le Golfe de Guinée: Défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale**, Analítico Grupo Memorando de Pesquisa e Informação sobre a Paz e Segurança, 30 de setembro de 2011.

MIGON, Márcio Nobre. **Inédito**. Rio de Janeiro. 8 de julho de 2013. Resposta a questionário submetido pelo autor

MORAES, C. Coreixas. **Design and Task Analysis for a Game-Based Shiphandling Simulator Using an Open Source Game Engine**. Dissertação de mestrado apresentada como requisito de aprovação no Naval Postgraduate School Monterey, Califórnia, EUA, 2011.

MOURA NETO, J. S. Defendendo o Pré-Sal. In: JOBIM, N. A.; ETCHEGOYEN, S. W.; ALSINA, J. P. (Orgs.). **Segurança Internacional: perspectivas brasileiras**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

_____. **Garantia da defesa e segurança marítimas, em âmbito nacional, regional e global**. Rio de Janeiro, Brasil, 2012b. In: III SIMPÓSIO DE MARINHAS DA COMUNIDADE DE PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA, 2012. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, em 11 maio 2012.

NAÇÕES UNIDAS. Assembleia Geral. **Resolução nº 41/11, de 27 de outubro de 1986**. Declara uma Zona de Paz e Cooperação no Atlântico Sul. Nova Iorque, EUA, 1986. Disponível em: <<http://www.un.org/documents/ga/res/41/a41r011.htm>>. Original no idioma inglês. Acesso em: 31 mar. 2013.

NAÇÕES UNIDAS. Conselho de Segurança. **Ata da 6723ª Reunião do Conselho de Segurança das Nações Unidas SC/10558**. Em 27 de fevereiro de 2012. New York, NY, EUA, 2012a. Disponível em: <<https://www.un.org/News/Press/docs/2012/sc10558.doc.htm>>. Acesso em: 21 maio 2013.

_____. **Resolução nº 2018, do Conselho de Segurança**. Em 31 de outubro de 2011. New York, NY, EUA, 2011. Disponível em: <<http://www.un.org/en/sc/documents/resolution/s/index.shtml>>. Acesso em: 22 maio 2013.

_____. **Resolução n° 2039, do Conselho de Segurança.** Em 29 de fevereiro de 2012. New York, NY, EUA, 2012b. Disponível em: <<http://www.un.org/en/sc/documents/resolutions/index.shtml>>. Acesso em: 22 maio 2013.

ODITA, S. Nigerian Navy, others to tackle piracy, oil theft. **The Guardian.** Douala, Cameroun. 25 fev. 2013. Disponível em: <http://www.ngrguardiannews.com/index.php?option=com_content&view=article&id=114513:nigerian-navy-others-to-tackle-piracy-oil-theft&catid=1:national&Itemid=559>. Acesso em 31 maio 2013.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE. **NATO's New Strategic Concept.** 2010. Disponível em: <<http://www.nato.int/lisbon2010/strategic-concept-2010-eng.pdf>>. Original no idioma inglês. Acesso em: 06 maio 2013.

ORTOLLAND, Didier. **Atlas Geopolitique des Espaces Maritimes.** Paris. Editions TECHNIP, 2010.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul.** Salvador: Editora: Editora da Universidade Federal da Bahia, Brasil, Salvador, 2011, 243p.

PETERSEN, A. L. G. Cabral. **Inédito.** Luanda, Angola. 29 maio 2013. Resposta a questionário submetido pelo autor.

REAFIRMANDO interesse no reforço da cooperação estratégica. **Agência AngolaPress,** Luanda, Angola, 19 fev. 2013. Seção de Política. Disponível em: <http://www.portalangop.co.ao/motix/pt_pt/noticias/politica/2013/1/8/Reafirmado-interesse-reforco-cooperacao-estrategica,11777460-b5d6-4b46-8490-9ec9e9e32177.html>. Acesso em: 30 maio 2013.

REINO UNIDO. Royal Navy. **British maritime doctrine: BR 1806.** 3. ed. Londres: TSO, 2004.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. **Atlântico Sul: um desafio para o século XXI – as velhas ameaças se perpetuam nas “novas”?**, Ciclo de Debates promovido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) sobre Prospectiva, Estratégias e Cenários Globais Visões de Atlântico Sul, África Lusófona, América do Sul e Amazônia parte 2 - O Brasil e o Atlântico Sul, Brasília, D.F., 07 agosto de 2010.

_____. Os Desafios da Busca de um Poder Naval do Século XXI. **Revista Marítima Brasileira,** Rio de Janeiro, V.133 n. 04/06, p.18-32, abr./jun. 2013.

SILVA, Antônio Ruy de Almeida. As novas ameaças e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval,** Rio de Janeiro, n. 7, p.32-42, jun. 2006.

SONANGOL, Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola - **Angola Concessions** - Angola, 2012. Disponível em: [http://www.sonangol.co.ao/wps/portal/!ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hDI5AQUzN_QwODAA3A09D_8AAHx9XQ3cDA6B8JE55A3NTinSbEdAdDnItftvxpytB5A1wAEcDAvrN9f088nNT9QtyQyMMMj11AYDaoEk!/d12/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfMURUVDU2TzEwMFA4RjBJMU9RUEXMRTEwVjY!/. Acesso em: 19 jul. 2013.](http://www.sonangol.co.ao/wps/portal/!ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hDI5AQUzN_QwODAA3A09D_8AAHx9XQ3cDA6B8JE55A3NTinSbEdAdDnItftvxpytB5A1wAEcDAvrN9f088nNT9QtyQyMMMj11AYDaoEk!/d12/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfMURUVDU2TzEwMFA4RjBJMU9RUEXMRTEwVjY!/)

SOUSA, Fernando de. **Dicionário de relações internacionais**. Rio de Janeiro: Edições Afrontamento - Centro de Estudo de População, Economia e Sociedade. Rio de Janeiro, 2005, 264p.

STRATFOR. Global Intelligence. **Gulf of Guinea Piracy: Challenges and Constraints**. Disponível: <<http://www.stratfor.com/analysis/gulf-guinea-piracy-challenges-and-constraints>> Acesso em: 25 abril 2013. 2013a.

_____. **Notable Arrests Made in Angola**. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <pedrolgt@hotmail.com> em 13 maio 2013 de Stratfor Global Intelligence. 2013b.

_____. **The Rise of a New Nigerian Militant Group**. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <pedrolgt@hotmail.com> em 27 maio 2013 de Stratfor Global Intelligence, 2013c.

THOMASHAUSEN, André. **Interesses Marítimos e Direito Internacional Marítimo na África Austral**. In: SIMPÓSIO DE MARINHAS DA COMUNIDADE DE PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA, 1, 2008, Lisboa, Portugal. 2008. Palestra.

TILL, Geoffrey. Navies and the New World Order, **USNI Proceedings**, Annapolis, EUA, v.131, p.60-63, mar. 2005.

_____. Poder Marítimo: questões relevantes e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 7, junho 2006.

_____. **Seapower: a Guide for the Twenty-first Century**. 2. ed. London: Frank Cass Publishers, Reino Unido, Londres, 2009.

_____. Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século XXI - Uma Visão de Fora, In: TAYLOR, PAUL D. **Perspectivas sobre Estratégia Marítima**: ensaios das Américas, a nova estratégia marítima dos EUA. Naval War College press, 2010.

TRINTA e quatro anos da Marinha de Guerra Angolana. **Revista Institucional da Marinha de Guerra Angolana comemorativa ao seu 34º aniversário**. Luanda, Angola, 2010.

UNITED STATES GEOLOGICAL SURVEY. **Geological Survey Yearbook, 2002**. Washington, D.C. Disponível em: http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/1FF4F866C762E0FAC12574CE005D1CED-unep_NTR_afr080924.pdf. Acesso em: 08 ago. 2013.

VANNI NETO, Renato. **Inédito**. Rio de Janeiro. 21 junho 2013. Resposta a questionário submetido pelo autor.

WIEMER, F.E. Studart, **Aula inaugural para o Curso de Política e Estratégia Marítimas**. Em 27 de fevereiro de 2013. Disponível em: <<http://www.egn.mar.mil.br/>>. Acesso em: 15 mar. 2013.

GLOSSÁRIO

Acordo de Cooperação Naval Brasil-Namíbia: Acordo assinado entre o Brasil e a Namíbia, em 1994 e atualizado em 2001, pelo qual competia à MB cooperar com a formação da força naval namibiana, prevendo o fornecimento de bens e serviços pelo Brasil. Decorrente disso, propiciou a doação de uma corveta, a venda de um navio-patrolha e outras embarcações, e a execução do levantamento da plataforma continental daquele país (ALMEIDA, 2012).

Africa Maritime Law Enforcement Partnership (AMLEP): Programa, criado em 2007, para apoiar a capacitação das forças de segurança marítima africana, aumentando a consciência do domínio marítimo, auxiliando na fiscalização das suas leis nacionais e facilitando a integração regional.

Africa Partnership Station (APS): Iniciativa internacional desenvolvida pelas Forças Navais dos EUA para a África (*US Naval Forces Africa - USNAVAF*) que visa à cooperação entre os EUA e parceiros internacionais, com o propósito de aperfeiçoar a segurança marítima na África, como parte do Programa de Cooperação de Segurança do Comando Unificado dos EUA para a África (*US Africa Command - AFRICOM*).

África subsaariana: Região composta pelos países africanos localizados ao sul do Deserto do Saara, também conhecida por África Negra¹⁴⁷.

Águas Jurisdicionais (AJ): Compreendem a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC).

Boa Ordem no Mar (BOM): A boa ordem no mar é identificada como um dos quatro pilares da estratégia marítima moderna, caracterizando-se como fator primordial para a paz e segurança global e, conseqüentemente, motivo de atenção e preocupação das Marinhas. (TILL, 2009, p.10).

Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP): Foi criada em julho de 1996, na I Conferência de Chefes de Estado e de Governo dos Países de Língua Portuguesa, em Lisboa. É integrada por Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste. Constitui um fórum privilegiado para o aprofundamento

¹⁴⁷ Nota do autor.

das relações entre seus membros, que se beneficiam de laços históricos, étnicos e culturais comuns. Possui três objetivos gerais: a concertação político-diplomática, a cooperação em todos os domínios e a promoção e difusão da Língua Portuguesa¹⁴⁸.

Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC): O tratado constitutivo da CEEAC foi assinado em outubro de 1983, em Libreville, República do Gabão, e entrou em vigor em dezembro de 1984. Devido a crises internas em alguns Estados Membros, a CEEAC não teve atividade de 1992 a 1998. São Estados Membros: Angola, Burundi, Camarões, República Centro-Africana, República do Congo, República Democrática do Congo, Gabão, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe e Chade¹⁴⁹.

Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEEAO): Criada em 1975, reunindo quinze países, traduz-se em bloco regional cuja missão é promover a integração econômica, especialmente a indústria, os transportes, as telecomunicações, a energia, a agricultura, as questões monetárias e financeiras¹⁵⁰.

Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral: Foi criada em 1992, para incentivar as relações comerciais entre seus 14 países-membros. Tem o objetivo de criar um mercado comum, em médio prazo, seguindo o modelo básico da União Europeia e alguns aspectos do Mercosul. Tem, ademais, o propósito de promover esforços para estabelecer a paz e a segurança na conturbada região meridional africana. São países-membros: África do Sul, Angola, Botsuana, Lesoto, Malavi, Maurício, Moçambique, Namíbia, República Democrática do Congo, Seicheles, Suazilândia, Tanzânia, Zâmbia e Zimbábue¹⁵¹.

Consciência Situacional Marítima: É a compreensão efetiva de todos os fatores associados ao ambiente marítimo que podem impactar na soberania, segurança, economia ou meio ambiente¹⁵².

Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM): Realizada em

¹⁴⁸ Disponível em: <http://www.cplp.org/id-46.aspx>. Acesso em: 28 maio 2013.

¹⁴⁹ Disponível em: http://www.ceeac-eccas.org/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=2. Acesso em: 21 maio 2013. Texto original no idioma francês. Tradução do autor.

¹⁵⁰ Disponível em: http://www.comm.ecowas.int/sec/index.php?id=about_a&lang=pt. Acesso em: 21 maio 2013. Texto original no idioma francês. Tradução do autor.

¹⁵¹ Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/mercosul/blocos/SADC.htm>>. Acesso em: 19 jul. 2013.

¹⁵² Definição apresentada pelo Contra-Almirante Flávio Augusto Viana Rocha, Subchefe de Estratégia do Estado-Maior da Armada, em abril de 2013, durante o III Congresso Mares da Lusofonia, na Escola de Guerra Naval.

Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Nos termos da convenção da ONU sobre o Direito do Mar, os Estados costeiros podem explorar os recursos no seu litoral até uma distância de 200 milhas náuticas do continente e, em certas condições, estender esse limite até 350 milhas náuticas.

Crime Organizado: Segundo Bartolomé (1999, p.225), são "grupos que têm a estrutura corporativa cujo objetivo primário é a obtenção de ganhos mediante atividades ilegais, baseando-se no medo e corrupção".

Curso de Formação de Oficiais de Marinhas Amigas (CFOMA): O propósito é proporcionar aos Oficiais das Marinhas Amigas conhecimentos necessários para o exercício das atividades técnicas e administrativas nos primeiros postos da carreira naval. A grade curricular inclui disciplinas nas áreas de Armamento, Eletrônica, Comunicações, Máquinas e Eletricidade Naval (COSTA, 2013).

Dotação de Bordo: Relaciona os materiais que devem ser mantidos em estoque nas OM, para apoiá-las durante um determinado período de tempo, a fim de preservar sua capacidade de manutenção e reparo, quando aplicado (BRASIL, 2009).

Dotação do Material: É a quantidade preestabelecida de material necessário ao adequado apoio aos meios operativos ou OM de terra, por um período de tempo determinado (BRASIL, 2009b).

Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON): É uma empresa pública, vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha do Brasil, e atua na gerência de projetos e comercialização de produtos e serviços do setor naval da indústria brasileira de material de defesa¹⁵³.

Estados fracos: são aqueles que possuem baixo grau de coesão sociopolítica, com instituições instáveis, vulneráveis e relevantes questões internas (BUZAN, 1991, p.22).

Estados Modernos: São inerentemente competitivos e impulsionados por temas relacionados a fontes de recursos e energia, território, influência e poder. São moldados pelos conceitos de Estado e soberania e pela produção industrial em massa. Consideram que entre países só existem interesses e que, quando contrariados, emprega-se a força bélica (mesmo

¹⁵³ Disponível em: <https://www.emgepron.mar.mil.br/index/aempresa.php>>. Acesso em: 13 maio 2013.

que gradual). Se afeiçoam à teoria realista nas relações internacionais (TILL, 2009, p.1-6).

Estados Pós-Modernos: São econômica e institucionalmente eficientes, voltados para a atual economia globalizada. Consideram a importância da crescente interdependência e cooperação entre os Estados e a ingerência de organismos regionais e internacionais. Se afeiçoam à teoria idealista nas relações internacionais (TILL, 2009, p.1-6).

Estados Pré-Modernos: São caracterizados por baixos padrões de governança, corrupção, ilegalidade, conflitos populares internos e possuem sua economia essencialmente agrícola, com interdependência econômica limitada. Carecem de recursos financeiros para investir no seu desenvolvimento econômico e social (TILL, 2009, p.1).

Estratégia: É a "aplicação ampla e planejada de medidas para alcançar um objetivo basilar ou recursos vitais de importância militar" (BRZEZINSKI, 1986, p.14).

Hard Power e Soft Power: Joseph Nye - no livro *Soft Power: The Means To Success In World Politics, de 2004* (*Soft Power*, os meios para o sucesso na política internacional) - conceitua *soft power* como a capacidade de um país de influenciar e persuadir por meio de seu poder de inspiração e atração, em contraposição ao *hard power*, que é a influência pelo poder militar ou de coerção (*hard power*, ou poder duro).

Linha Equidistante: Segundo a CNUDM, Linha Equidistante entre dois Estados é a linha constituída por pontos equidistantes dos pontos mais próximos das linhas de base de cada um dos Estados.

Long-Range Identification and Tracking (LRIT): Sistema internacional que prevê a identificação e o acompanhamento global dos navios¹⁵⁴.

Marinha do Brasil: Compreende todas OM previstas no organograma do Comando da Marinha, atualizado em 08 de julho de 2013, incluindo os Órgãos de Assessoramento Superior, Entidades e Órgãos Vinculados e Órgãos Colegiados¹⁵⁵.

Offshore e Onshore: As expressões serão utilizadas, neste trabalho, com o seguinte significado: *Onshore*, perfuração em terra; e *Offshore*, perfuração no mar.

¹⁵⁴ Disponível em: <http://www.imo.org/ourwork/safety/navigation/pages/lrit.aspx>. Acesso em: 22 jun. 2013.

¹⁵⁵ Disponível em: https://www.mar.mil.br/menu_v/organograma/img/organograma.pdf. Acesso em: 08 ago. 2013.

Operações Policiais Marítimas ou Operações Policiais ou Operações de Segurança Marítima: O uso de forças militares para defender uma lei nacional ou internacional, mandato ou regime, com emprego mínimo de violência como último recurso e após terem sido estabelecidas, isentas de qualquer dúvida razoável, evidências de violação ou de intenção de desafiar (REINO UNIDO, 2004, p.248, tradução do autor).

Pirataria: Segundo CNDUM, é todo ato ilícito de violência, detenção, ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de aeronave privados, e dirigidos contra: a) navio em alto-mar, pessoas ou bens a bordo do mesmo; ou b) navio, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado.

Plataforma Continental (PC): Segundo a Lei n° 8.617, de 04 de janeiro de 1993, compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Poder Naval: É o componente militar do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar e nas águas interiores, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos identificados na Política de Defesa Nacional. Compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as bases e as posições de apoio; as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa necessárias para seu emprego no mar ou em águas interiores (BRASIL, 2004b, p 1-2).

Ração Operacional: É o componente alimentar capaz de manter um homem alimentado, durante um determinado período de tempo, em situações de campanha, sobrevivência ou naufrágio (BRASIL, 2009).

Roubo armado contra navios: Segundo a resolução A.922(22) da IMO, é todo ato ilícito de violência ou de detenção, ou todo ato de depredação, ou ameaça disso, outro do que um ato de pirataria, dirigido contra um navio, ou contra pessoas, ou bens de bordo do mesmo, em lugar submetido à jurisdição de um Estado relativamente a tal infração.

Segurança Marítima: Ações desenvolvidas por unidades militares, em parceria com outras agências e departamentos governamentais e parceiros internacionais, em um ambiente

marítimo [e fluvial], para conter atividades ilegais e assegurar a liberdade dos mares para proteger os interesses nacionais e internacionais (TILL, 2009, p.286). Neste trabalho, está incluída também a componente fluvial, em função das responsabilidades da Marinha de Guerra Angolana.

Sistema de Apoio à Pesca (PRESP): O Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite - PREPS - tem por finalidade o monitoramento, gestão pesqueira e controle das operações da frota pesqueira permissionada pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República, além de melhorar a segurança dos pescadores embarcados¹⁵⁶.

Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM): Mantém o acompanhamento da movimentação de navios, na área SAR do Brasil, por intermédio de informações de navegação padronizada, fornecidas pelos participantes, quando navegando naquela área¹⁵⁷.

Sociedade de Propósitos Específicos: É um modelo de organização empresarial pelo qual se constitui uma nova empresa com um objetivo específico. Assemelha-se a uma licitação formada por um grupo de interessados, para reduzir custos como frete, seguros e eliminar intermediários¹⁵⁸. A construção do meio é encomendada a um estaleiro nacional, sendo que ao seu final, ocorrerá o arrendamento dos Navios-Patrolhas pelo prazo de 12 anos.

Terrorismo: Segundo Bartomé (1999, p.213), são "atos de violência cometidos contra pessoas inocentes ou não combatentes, com a intenção de obter fins políticos através do terror e da intimidação".

USAFRICOM: Comando Combatente para a África; um dos seis Comandos Combatentes Unificados dos EUA.

Zona Econômica Exclusiva (ZEE): Segundo a Lei n° 8.617, de 04 de janeiro de 1993, compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas náuticas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

¹⁵⁶ Disponível em: <https://www.mar.mil.br/comcontram/>. Acesso em: 22 jun. 2013.

¹⁵⁷ Disponível em: <https://www.mar.mil.br/comcontram/>. Acesso em: 21 jun. 2013.

¹⁵⁸ Informação divulgada pelo Contra-Almirante Marcelo Augusto da Cunha Porto, Subchefe de Logística do Estado-Maior da Armada, em palestra ministrada ao C-PEM - 2013, realizada em 22 abril 2013.

APÊNDICE A – Entrevistas e questionários

- 1 - Embaixadora Ana Lucy Gentil Cabral Petersen, Embaixadora do Brasil em Angola. Entrevista concedida ao autor, por intermédio do Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico em Angola e São Tomé e Príncipe..... 102

- 2 - Sr. Márcio Nobre Migon, Chefe do Departamento de Comércio Exterior do BNDES. Respostas a questionário submetido pelo autor 105

- 3 - Conselheiro João Frederico Abbott Galvão Junior, Diretor de Cooperação Técnica para a África da Agência Brasileira de Cooperação do Ministério das Relações Exteriores. Respostas a questionário submetido pelo autor 107

- 4 - Capitão-de-Corveta Carlos José Luis, Oficial-Aluno da MGA no Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores. Entrevista concedida ao autor..... 109

- 5 - Coronel Gerson de Moura Freitas, Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico em Angola e São Tomé e Príncipe. Respostas a questionário submetido pelo autor..... 111

- 6 - CMG (RM1) Emilson Paiva de Faria, Assessor de Estratégia e Relações Internacionais do Estado-Maior da Armada. Respostas a questionário submetido pelo autor..... 115

- 7 - CMG (RM1) Renato Vanni Neto, Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON). Respostas a questionário submetido pelo autor 117

- 8 - CMG Carlos Eduardo Leitão da Costa, Assessor de Pessoal Militar da Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha. Respostas a questionário submetido pelo autor..... 119

Questionário submetido à Excelentíssima Sra. Ana Lucy Gentil Cabral Petersen, Embaixadora do Brasil em Angola. Respondido em 29 de maio de 2013.

1 – Entre os princípios observados por nossa política externa, quais norteiam, de forma preponderante, nossas atuais relações com os países da costa atlântica da África, particularmente com Angola?

Resp.: Dentre os princípios listados no artigo quarto da Constituição Federal, aplicar-se-iam particularmente os da autodeterminação dos povos, igualdade entre os Estados, defesa da paz e solução pacífica dos conflitos, além, é claro, da cooperação entre os povos para o progresso da humanidade. No contexto dos princípios referidos na Constituição, o trabalho de aproximação com Angola é multissetorial e, nos últimos anos, fundamentado em cooperação técnica sobretudo no que diz respeito a educação, saúde e desenvolvimento agrícola. O Brasil, através do financiamento do BNDES, tem com Angola sua maior linha de crédito, no valor atual de USD 5,200 bilhões. Recentemente o Presidente de Angola, José Eduardo dos Santos, em entrevista que concedeu à televisão portuguesa (a primeira entrevista divulgada em mais de 20 anos de poder - sicnoticias.pt), respondendo à pergunta sobre a política externa de Angola, declarou que os angolanos tiveram participação na formação da população brasileira e que as relações de Angola com o Brasil são “relações pessoais”, o que leva a entender que são quase que fraternais.

2 – Qual a relevância do Golfo da Guiné e, particularmente, de Angola para a atual política externa brasileira?

Resp.: O Brasil tem interesse permanente na estabilidade e segurança do Atlântico Sul. A região do Golfo da Guiné constitui a origem de importante parcela das importações brasileiras de petróleo. Angola é parceiro importante em muitas áreas e país com o qual temos vínculos de língua comum e consanguinidade.

3 – O ambiente de segurança (ou insegurança) marítima do Golfo da Guiné tem trazido à região maior presença de países europeus e asiáticos, além dos EUA. Que influências pode ter essa crescente presença política, econômica e militar de potências externas à região, em relação às orientações da Política Externa brasileira de aproximação com a África ocidental e, particularmente, com Angola?

Resp.: A política brasileira de aproximação com a África independe da atuação, no continente, de outras potências extrarregionais. O Brasil busca adensar suas relações com os

países africanos por motivos de ordem econômica, política e sociocultural, independente do estabelecimento de esferas de influência. Existe também o conceito de que a África é nossa fronteira leste e que o oceano deveria ser um veículo, um meio de aproximação, muito mais do que afastamento, barreira ou separação. O Brasil deve buscar estar mais presente em suas iniciativas de colaboração em projetos africanos, fundamentado na prioridade governamental de Cooperação sul-sul e no interesse atual em se aproximar ainda mais do Continente, voltado para perspectivas econômicas. A realidade atual comprova que a disputa pela conquista de novos mercados está cada vez mais acirrada e é visível no continente africano. Na visão que tenho aqui de Luanda, nos dias de hoje pode-se considerar que a África é um território extremamente cobiçado por ter muito espaço livre para projetos de desenvolvimento tecnológicos, técnicos ou agrícolas, ademais dos inúmeros e valiosos recursos minerais pouco explorados.

4 – Em novembro de 2012, Luanda sediou a Conferência de Segurança e Paz para o Golfo da Guiné, organizada pela *Chatham House*, e contou com a participação da Comissão do Golfo da Guiné (CGG). Na opinião de V.Exa, qual a relevância da CGG no contexto da África Ocidental e para Angola?

Resp.: A Comissão do Golfo da Guiné é um organismo promissor para aglutinar a cooperação dos países ribeirinhos no domínio da segurança, do desenvolvimento dos recursos marítimos da região e da solução pacífica de reivindicações sobre o mar territorial. Por exemplo, a fronteira marítima angolana, ao norte, continua pendente de definição com a República Democrática do Congo, em razão do rico potencial petrolífero. A constatação atual da existência de um início de pirataria na região, nos moldes da Somália, faz com que o mecanismo tenha mais utilidade e seja mais valorizado.

5 – Desde o final do século passado, o Poder Naval brasileiro coopera com a formação da Marinha da Namíbia em vários campos, o que favoreceu uma aproximação com aquele país. Essa integração poderia ser aplicada a Angola? Quais as medidas necessárias a serem adotadas no nível político estratégico para implementá-la? Quais os maiores óbices para sua implementação?

Resp.: Sim. A Marinha brasileira já vem prestando colaboração ao processo de capacitação dos quadros da Marinha de Guerra Angolana. Existe também a possibilidade de cooperação para o reaparelhamento dos meios navais angolanos. Os vinte e sete anos que o povo angolano viveu em guerra destruíram consideravelmente a infraestrutura e os meios locais. No

que diz respeito às Forças Armadas, o país atribuí grande prioridade à recuperação do material e à ampliação da infraestrutura. A Marinha local carece de meios adequados para patrulhar seu território, que será ampliado em decorrência do novo território marítimo. A título de ilustração, a EMGEPRON, empresa da Marinha do Brasil, foi contratada e está terminando o levantamento batimétrico da plataforma continental de Angola com vistas a que esse país demande, junto à Organização das Nações Unidas, espaço ampliado de sua zona econômica marítima.

6 – Sob a perspectiva de V.Exa, é possível ampliar a atuação do Poder Naval em contribuição à diplomacia brasileira na costa ocidental da África? Caso afirmativo, em que outras áreas ou atividades?

Resp.: Sim. Visitas de unidades navais brasileiras e a realização de exercícios combinados, por exemplo, certamente representam uma colaboração apreciável aos esforços da diplomacia brasileira em prol de nossa política africana. A iniciativa brasileira denominada Amazônia Azul, que visa o aproveitamento econômico sustentável dos recursos marinhos, pode ser área de cooperação particularmente vasta com os países do Atlântico Sul. Dada a extensão da costa marítima brasileira, o Brasil se reveste de particular importância nas atividades de busca e salvamento na região. Nesse sentido, pode contribuir, ainda mais, para a melhor segurança da navegação no Atlântico Sul. Deve-se considerar, também, proposta de se implementar exercícios combinados entre as Marinhas da Namíbia, Angola e Brasil, o que poderia ser uma iniciativa muito positiva em termos de maior aproximação dos militares desses países, com frutíferos resultados a serem, posteriormente, explorados.

Questionário submetido ao Sr. Márcio Nobre Migon, Chefe do Departamento de Comércio Exterior do BNDES. Respondido em 08 de julho de 2013.

1 – Do que se trata exatamente a Sociedade de Propósito Específico (SPE) para a construção do Navio-Patrolha Classe “Macaé”?

Resp.: SPE é uma pessoa jurídica constituída com objetivos empresariais muito específicos e bem definidos. Na medida em que a empresa é constituída para um dado fim, não há que se falar em uma história pretérita (a empresa nasce sem dívidas, por exemplo), tampouco há que se preocupar com estratégias de negócios, de mercados ou de produtos, posto que tudo isso se circunscreve aos objetivos específicos para os quais a SPE foi criada. A teoria econômica, quando trata de leilões, estuda quais são os mecanismos mais eficientes de se transferirem custos e riscos do Estado para os privados. Seus estudos mostram que o modelo de SPE no qual se transfere a obrigação de construção e operação de um bem para privados são eficientes no controle de custos da obra, dado que a variável de comparação dos competidores é o custo global da propriedade e da operação, e não o custo somente da obra.

2 – Qual o benefício dessa Sociedade de Propósito Específico? Há redução de custos na produção do navio? Há redução de juros de financiamento?

Resp.: Por hipótese, um competidor poderia entregar uma obra mais barata, mas com custos de operação mais elevados que os dos demais. Nesse caso, poderia vir a vencer o certame mesmo que, ao longo de toda a vida do bem, seus custos totais não fossem os menores. Essa modalidade inibe também as práticas de revisões de projetos e os riscos de sobrepreços, dado que o licitante vencedor tem interesse econômico em ver o bem entrando em operação nos prazos pactuados, para que possa vir a receber os proventos correspondentes à sua operação (arrendamento) e manutenção. As multas por atrasos são desincentivos adicionais a tentativas do contratado de exacerbar de sua posição. O uso de SPE tende a reduzir o custo total da operação financeira, dado que ativos e passivos da SPE são blindados do patrimônio do fornecedor, reduzindo, pois, os riscos. Ademais, a redução de custos comerciais, já mencionada, tende a dar maior tranquilidade ao financiador.

3 – A Sociedade de Propósito Específico (SPE) dos Navios-Patrolha Classe "Macaé" poderá ser estendida a um outro Estado como, por exemplo, Angola?

Resp.: Não há impedimento técnico em se reproduzir uma estrutura de aquisição, financiamento e operação que use SPE em operações de comércio exterior. Todavia, a

legislação local do importador precisaria ser muito bem estudada para ver se acomoda, de fato, o uso da estrutura.

4 – Em relação à Política com os países africanos, há algum estudo para reduzir a taxa de financiamento praticada pelo BNDES? Haveria instrumentos para o Governo brasileiro facilitar a obtenção de financiamento de Angola para a compra de um Navio-Patrolha Classe "Macaé" (BNDES, por exemplo)?

Resp.: As taxas do BNDES são compatíveis com os custos de captação de dólares pelo Brasil e podem ser equalizadas por meio do programa PROEX-Equalização, gerido pelo Tesouro Nacional, compatibilizando-as assim com os custos usualmente praticados por outras agências de crédito à exportação. O *del credere* (taxa para remunerar o risco de crédito do tomador) de operações desse tipo é definido pela Secretaria de Assuntos Internacionais SAIN/MF), dado que o BNDES contrata junto a esse órgão instrumento conhecido como Seguro de Crédito à Exportação (SCE).

Questionário submetido ao Conselheiro João Frederico Abbott Galvão Junior, da Agência Brasileira de Cooperação do Ministério das Relações Exteriores. Respondido em 26 abril de 2013.

1 – Qual a prioridade que a Agência Brasileira de Cooperação (ABC) estabelece para o atendimento às demandas de ensino e formação de países africanos da CPLP?

Resp.: As demandas por cooperação em capacitação na área de defesa são transmitidas à ABC por meio do Ministério da Defesa, que, a partir orçamento informado pela Agência, indica aquelas que devem ser atendidas.

2 – Cursos de formação de Oficiais e Praças da Marinha de Guerra Angolana nos estabelecimentos de ensino da Marinha do Brasil podem ser custeados pela ABC?

Resp.: Sim, desde que aprovados pelo Ministério da Defesa. Sugiro consultar Acordo firmado com aquele Ministério, no qual estão previstas as diárias cabíveis a cada curso e cidade.

3 – Nesse caso, o enquadramento seria como cooperação técnica ou bolsa de estudo?

Resp.: Sempre como cooperação técnica. A ABC não pode pagar bolsas de estudo. Arca-se com as diárias devidas, dentro de tabela acordada com o Ministério da Defesa.

4 – A solicitação à ABC deve ser realizada diretamente pela Marinha de Guerra Angolana ou pode ser feita por meio da Marinha do Brasil?

Resp.: A demanda, como informado na primeira pergunta, é encaminhada pelo Ministério da Defesa do Brasil.

5 – Existe algum limite financeiro ou de número de alunos estrangeiros para apresentar os pedidos de cooperação técnica ou bolsa de estudo à ABC?

Resp.: O orçamento destinado às capacitações em defesa é determinado pela Direção da ABC. Dentro do montante de recursos aprovado, o Ministério da Defesa distribui as vagas por país.

6 – A formação de seis Oficiais da Marinha de Guerra Angolana nos estabelecimentos de ensino da Marinha do Brasil demanda cerca de dois anos. Esse tipo de cooperação entre países da CPLP, em especial africano, pode ser custeado pela ABC?

Resp.: Sim. A ABC, no âmbito da cooperação técnica, custeia as despesas com diárias e passagens. Sugiro consultar Acordo firmado com aquele Ministério, no qual estão previstas as

diárias cabíveis a cada curso e cidade.

7 – A formação de 26 Praças da Marinha de Guerra Angolana nos estabelecimentos de ensino da Marinha do Brasil demanda, em média, 12 meses. Esse tipo de cooperação entre países da CPLP, em especial africano, pode ser custeado pela ABC?

Resp.: Sim. A ABC, no âmbito da cooperação técnica, custeia as despesas com diárias e passagens. Sugiro consultar Acordo firmado com aquele Ministério, no qual estão previstas as diárias cabíveis a cada curso e cidade.

8 – Para realização dos citados cursos, além do custo de operação, existe a demanda de passagens aéreas e subsistência no Brasil para essa quantidade de militares. A ABC pode custear tais despesas?

Resp.: A ABC, caso aprovado o orçamento para esse fim, somente poderá arcar com custos de diárias e passagens aéreas.

9 – Que procedimento formal previsto a Marinha do Brasil deveria seguir, para efetivar essa cooperação? Qual a antecedência necessária para apresentar o projeto à ABC?

Resp.: Os prazos estão previstos no Acordo firmado entre a ABC e o Ministério da Defesa.

10 – A partir de que ano as Forças Armadas começaram a apresentar projetos de cooperação à ABC?

Resp.: A partir de 2009.

11 – A Marinha do Brasil tem apresentado algum projeto à ABC para os anos de 2013 e 2014? Quais seriam eles?

Resp.: No âmbito da cooperação com a África, a Marinha ofereceu, em 2013, cerca de 27 vagas para a Marinha de São Tomé e Príncipe; 04 vagas para Moçambique e 02 vagas para Senegal. Das quatro oferecidas para Moçambique, três já estão ocupadas. Todas as vagas oferecidas ao Governo do Senegal foram ocupadas. Já as vagas oferecidas para STP, somente treze já foram utilizadas por aquele país. Além dos cursos já iniciados em anos anteriores, somente ao final do ano corrente haverá previsão de oferta de cursos para 2014.

Questionário submetido ao Capitão-de-Corveta Carlos José Luis, Oficial-Aluno da MGA no Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores. Respondido em 12 de junho de 2013.

1 - Como está organizada administrativamente a Marinha de Guerra Angolana ?

Resp.: De acordo com os *slides* anexos.

2 - Na opinião de V.Sa, os cursos que os Oficiais e Praças da Marinha de Guerra Angolana realizam são suficientes para operar e empregar seus meios navais?

Resp.: Os cursos não são suficientes. O nível de conhecimento dos alunos é baixo; e a aprendizagem, reduzida. Os estabelecimentos de ensino ainda estão aquém de satisfazer essa necessidade de formação.

3- Na opinião de V.Sa, os Oficiais e Praças estão capacitados a operar uma Navio-Patrolha de 200 ou 500 toneladas de deslocamento? Quais as necessidades para qualificá-los?

Resp.: Não estão completamente capacitados, por falta de uma formação adequada. Somente os formados no Exterior (Portugal e Rússia) possuem essa capacidade.

4 - Na avaliação de V.Sa, quais são os atuais desafios enfrentados pela Marinha de Guerra Angolana, quanto à segurança marítima de Angola?

Resp.: Os desafios são enormes. A defesa da enorme superfície marítima, as plataformas petrolíferas, combate à imigração ilegal através do mar e rios. Entretanto, não possuímos meios capazes para tal feito.

5 - Existem problemas quanto a imigrações ilegais que ocorrem por via marítima ou fluvial, em especial através do Rio Congo? Qual a responsabilidade da Marinha de Guerra Angolana sobre essas questões?

Resp.: Somos alvos de entrada de imigrantes ilegais através da extensa fronteira fluvial com a República Democrática do Congo. A responsabilidade da MGA fique muito aquém para responder e impedir tais práticas, devido à exiguidade de meios.

6 - Existe algum contencioso com a República Democrática do Congo sobre o enclave de Cabinda?

Resp.: Os rebeldes do enclave de Cabinda são apoiados por forças hostis ao atual governo da

República Democrática do Congo, que incentivam os rebeldes de Cabinda a reivindicar a independência da região.

7 - Após o término do período de conflitos terrestres em Angola, qual das Forças Armadas Angolanas mais necessita de reaparelhamento?

Resp.: Após o término dos conflitos terrestres, deixaram de existir duas forças em disputa, já que os elementos da força rebelde foram incorporados ao Exército único das FAA. Nesta ótica, as FAA necessitam de reaparelhamento.

8 - Após 2002, as forças que se opuseram ao governo angolano foram incorporadas às Forças Armadas Angolanas, inclusive à Marinha de Guerra. Qual a origem dos Oficiais e Praças que compõem a MGA? Eles tinham experiência com os assuntos afetos ao mar, como a vida a bordo, e, sobretudo, com a guerra no mar?

Resp.: Os militares incorporados à MGA têm origem nas diversas origens étnicas existentes em Angola e não tinham qualquer experiência com assuntos afetos ao mar e à vida a bordo; tampouco com o combate no mar.

9 - Segundo as declarações do Chefe do Estado-Maior Geral das Forças Armadas Angolanas, o Estado angolano está reestruturando e reequipando suas Forças Armadas. Particularmente, a Marinha de Guerra Angolana necessita atualizar seus meios navais a fim de garantir a segurança marítima em suas águas jurisdicionais. Há alguma iniciativa concreta nesse sentido?

Resp.: Sim, existe. Uma vez que, durante o período do conflito armado, a MGA foi a menos beneficiada. Com o desenvolvimento econômico que Angola vivencia, a defesa da plataforma petrolífera, a enorme extensão marítima do país, o reequipamento e a modernidade da MGA são tidos como prioridade para o Comando das FAA.

10 - Como a Marinha do Brasil poderia contribuir para a reedificação e o reaparelhamento da MGA?

Resp.: Em primeiro lugar, formar e qualificar os quadros da MGA, tornando-os capazes de operar os meios disponíveis; posteriormente, apresentar propostas concretas para venda de meios e tecnologia.

Questionário submetido ao Coronel Gerson de Moura Freitas, Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico do Brasil em Angola e São Tomé e Príncipe. Respondido em 29 de maio de 2013.

1 - Como está organizada administrativamente a Marinha de Guerra Angolana ?

Resp.: Conforme os 3 *slides* anexos.

2 - Quais os meios navais de que dispõe atualmente a Marinha de Guerra Angolana?

Resp.: A MGA praticamente não possui meios navais. Basicamente a MGA dispõe de algumas lanchas.

3 - Na opinião de V.Sa, os cursos que os Oficiais e Praças da Marinha de Guerra Angolana realizam são suficientes para operar e empregar seus meios navais?

Resp.: Como a MGA não dispõe de meios navais, os cursos que atualmente são realizados na Rússia, Portugal e Brasil são suficientes. Este ano, serão formados 17 aspirantes na Academia Naval da Rússia. Eles não demonstram estar satisfeitos com o apoio recebido de Portugal, o que faz aumentar a percepção de que o interesse do Comando da MGA é aumentar a formação no Brasil, especialmente a partir da vinda do Comandante da MB duas vezes a Angola, e depois da realização da 1ª Reunião Bilateral, este ano, entre as Marinhas do Brasil e de Angola, realizada este ano em Luanda.

4 - Na opinião de V.Sa, os atuais Oficiais e Praças da Marinha de Guerra Angolana têm experiência da vida no mar?

Resp.: Por conta da falta de meios e da constatação de que a guerra civil que se desenvolveu em Angola, de 1975 a 2002, não exigiu esforço de guerra em meios navais, tenho a convicção de que falta experiência da vida no mar aos militares da MGA. Vale comentar que alguns oficiais são oriundos das outras duas Forças (Exército e Força Aérea).

5 - Na opinião de V.Sa, os Oficiais e Praças estão capacitados a operar um Navio-Patrolha de 200 ou 500 toneladas de deslocamento?

Resp.: Atualmente, não. No entanto, entendo que os recursos humanos podem ser capacitados para tanto.

6 - A Marinha de Guerra de Angola possui um parque industrial (estaleiros ou arsenais) para efetuar as manutenções e reparos dos meios navais? A Base Naval de Luanda poderia realizar tais reparos?

Resp.: Com certeza, não.

7 - A iniciativa privada em Angola possui um parque industrial (estaleiros) capacitado a efetuar manutenção e reparos em meios navais?

Resp.: Com certeza, não.

8 - Quais as atuais facilidades disponíveis para atracação de navios na Base Naval de Luanda? Quais os tipos de navios que podem atualmente atracar na Base Naval de Luanda?

Resp.: Além do Navio-Patrolha Oceânico APA, recentemente uma Fragata inglesa atracou no Porto de Luanda. A Base Naval não possui condições técnicas para atracar navios de guerra.

9 - Na avaliação de V.Sa, quais são os atuais desafios enfrentados pela Marinha de Guerra Angolana quanto à segurança marítima de Angola?

Resp.: Além da falta de meios navais, bem como a ausência de meios de detecção, considero como o desafio mais relevante o fato de a Autoridade Marítima não ser exercida pelo Cmt da MGA. Não está claro no arcabouço jurídico do País quem é, de fato, a Autoridade Marítima. Por exemplo, as Capitánias dos Portos são subordinadas ao Ministério dos Transportes. Para a MGA, a prioridade no momento é combater a imigração ilegal, por via marítima, missão para a qual não possui os meios necessários. A impressão que tenho é que a preocupação com a segurança marítima tende a aumentar, especialmente porque Angola, este ano, encaminha à ONU sua submissão, no sentido de estender a plataforma continental até as 350 milhas náuticas.

10 - Existem problemas de delimitação de fronteira (marítima ou fluvial) com a República Democrática do Congo?

Resp.: Existem problemas na definição da fronteira marítima de Angola junto à RDC, especialmente no que diz respeito à definição da plataforma continental.

11 - Existem problemas quanto à imigração ilegal que ocorre por via marítima ou fluvial, em especial através do Rio Congo? Qual a responsabilidade da Marinha de Guerra Angolana sobre essa questão?

Resp.: Existem informações de que um grande número de imigrantes ilegais tem entrado em Angola por via marítima, contando com apoio de uma rede de angolanos. A MGA deveria prestar apoio logístico às operações, o que também não faz com eficiência, por falta de meios.

12 - Existe alguma disputa ou conflito com a República Democrática do Congo sobre o enclave de Cabinda?

Resp.: A questão de Cabinda é interna a Angola. Embora o Governo tenha promovido anistia e incorporado efetivos da FLEC às Forças Armadas Angolanas, ainda existem lideranças em Cabinda que defendem a independência ou autonomia da província. As ações diminuíram sensivelmente, mas ainda há guerrilheiros que utilizam o território da RDC para se homizarem.

13 - Qual a participação da Marinha de Guerra Angolana no período de guerra em Angola? Quais foram os investimentos, durante tal período, nos meios navais da MGA?

Resp.: A MGA teve participação discreta, limitando-se ao transporte de tropas em operações ribeirinhas. Em consequência, a MGA não recebeu investimentos, que foram canalizados para o Exército e para a Força Aérea.

14 - Após o término do período de conflitos em Angola, qual das Forças Armadas Angolanas mais necessita de reaparelhamento?

Resp.: A MGA está em estágio bastante inferior aos demais ramos.

15 - Após 2002, as forças que se opuseram ao governo angolano foram incorporadas às Forças Armadas Angolanas, inclusive à Marinha de Guerra. Qual a origem dos Oficiais e Praças que compõem a MGA?

Resp.: Militares do Exército da UNITA foram incorporados à MGA, sem nenhuma experiência de assuntos do mar. Alguns assumiram cargos de elevada hierarquia na MGA.

16 - Segundo as declarações do Chefe do Estado-Maior Geral das Forças Armadas Angolanas, o Estado angolano está reestruturando e reequipando suas Forças Armadas. Particularmente, a Marinha de Guerra Angolana necessita atualizar seus meios navais, a fim de garantir a segurança marítima em suas águas jurisdicionais. Há alguma iniciativa concreta nesse sentido?

Resp.: Que eu tenha conhecimento, existe a proposta da EMGEPRON quanto à venda de

Navio-Patrolha de 200 TON e quanto à venda de Lanchas de Ação Rápida. Há rumores, entre os demais adidos militares, de que o núcleo político de Angola ainda tem simpatia pelo MEM de origem russa, embora a MGA tenha simpatia pela proposta brasileira.

17 - Como a Marinha do Brasil poderia contribuir para a reedificação e o reaparelhamento da MGA?

Resp.: Principalmente no intercâmbio na área de ensino, colaborando na estruturação da Academia Naval e dos outros estabelecimento de ensino.

18 - Quais suas atribuições, na condição de Adido Naval, ligadas ao Acordo de Cooperação Brasil-Angola?

Resp.: Na recente vinda do Ministro da Defesa do Brasil a Angola, em FEV 13, foi definida a criação de um Comitê Interino Conjunto de Defesa (CICD), para verificar a implementação do Acordo de Defesa assinado pelos dois países em 2010, enquanto o Congresso Nacional Brasileiro não ratifica o Acordo (o Legislativo de Angola já aprovou).

19 - Quais as principais atividades relativas à Marinha, ora em andamento, no âmbito do Acordo de Cooperação Brasil-Angola?

Resp.: A regulamentação das reuniões bilaterais de EMA das duas Marinhas, que acontecerão em anos ímpares, pode ser considerada uma ação concreta do Acordo de Cooperação. A ata da reunião enumera uma série de atividades que dão grande impulso ao acordo.

20 - Durante seu período de trabalho junto à Marinha de Guerra Angolana, identificou alguma iniciativa concreta de aproximação da China ou EUA junto àquela Marinha (oferecimento de meios, serviços, material)?

Resp.: A China é o maior investidor externo em Angola (cerca de 75% do total dos investimentos). No entanto, não percebi nenhum indício de maior aproximação entre as Forças Armadas dos dois países. Acho que, em futuro próximo, a questão dos imigrantes chineses poderá atrapalhar a relação desses países, pois há uma percepção generalizada no país de que o número de chineses é muito maior do que as estatísticas oficiais. Quanto aos EUA, em julho de 2011, o Comandante da 6ª Esquadra dos EUA, Vice-Almirante Henry Hennis, reiterou o interesse do seu país em cooperar com a MGA; e em março de 2013, o USAFRICOM iniciou tratativas com Luanda, para efetivar o intercâmbio com Angola.

Questionário submetido ao CMG Emilson Paiva de Faria, Assessor de Estratégia e Relações Internacionais do Estado-Maior da Armada. Respondido em 29 de maio de 2013.

1 - Após 2002, as forças que se opuseram ao governo angolano foram incorporadas às Forças Armadas Angolanas, inclusive à Marinha de Guerra. Qual a origem dos Oficiais e Praças que compõem a MGA? Eles tinham experiência com os assuntos afetos ao mar, como a vida a bordo e, sobretudo, com a guerra no mar? Quais as consequências para a MGA?

Resp.: A origem dos militares é dos grupos/facções que se confrontaram na guerra civil de 1975 a 2002. Eles não têm experiência naval. A consequência é que, de fato, Angola não tem uma Marinha.

2 - Após o término do período de conflitos em Angola, qual das Forças Armadas Angolanas mais necessita de reaparelhamento?

Resp.: Entendo que a MGA, pois é no mar onde estão as principais riquezas do país, principalmente, o petróleo. As questões no território estão pacificadas.

3 - Na avaliação de V.Sa, quais são os atuais desafios enfrentados pela Marinha de Guerra Angolana quanto à segurança marítima de Angola?

Resp.: Nas suas AJ não há problemas relevantes imediatos, no momento, mas nada garante que não ocorrerão no futuro. O principal desafio é obter meios navais para garantir a soberania nas AJ. A MGA não tem credibilidade perante a sociedade para reivindicar novos meios: são considerados despreparados. Ainda mais, há grande corrupção no país, que pode estar afetando também as Forças Armadas.

4 - Ainda quanto ao ambiente de segurança marítima, que influências pode ter a crescente presença política, econômica e militar de potências externas à região, como os EUA e a China, em Angola?

Resp.: O PIB de Angola está crescendo a alta taxas nos últimos anos. Acredito que as potências externas à região estão interessadas em “vender” produtos para Angola, como em qualquer época e por qualquer país. O principal interesse desses países é econômico. Naturalmente, o Brasil tem uma vantagem, que é a língua comum, mas isto é muito pouco. Os governos brasileiros têm demonstrado prioridade para com os países da CPLP, mas há poucas ações concretas – ficam na retórica. Por exemplo, a EMGEPRON oferece seus produtos para

a MGA, mas os valores são muito acima de um mesmo meio fabricado em um país da Europa, além da qualidade pior. Atualmente, para os EUA e China as questões política e militar têm pouca importância.

5 - Como a Marinha do Brasil poderia contribuir para a reedificação e o reaparelhamento da MGA?

Resp.: Da forma como vem fazendo atualmente, dentro de suas limitações financeiras, oferecendo cursos, embarque em nossas unidades, estágios, intercâmbios, visitas, etc. Entretanto, há a necessidade da contraparte pela MGA. Ressalta-se que Angola tem recursos financeiros para enviar seus militares ao Brasil. Para o reaparelhamento, acho difícil adquirir algum meio no Brasil.

6 - Em relação à Política com os países africanos, há algum óbice se ofertar a formação técnica-naval de sua tripulação em contrapartida à compra de um determinado meio naval, de forma a tentar contrapor-se às propostas chinesas de financiamento para aquisição de navios, como ocorreu no caso do Navio de Apoio Logístico *Elephant*?

Resp.: Acredito que não há esta limitação, pois com a Namíbia foi feito algo semelhante. Gostaria de finalizar que no Brasil se superdimensiona a presença e atuação da China nos países africanos. Os materiais, meios e equipamentos navais que são doados ou vendidos a baixo preço para estes países têm, no curto prazo, um efeito favorável para a China; mas, em médio prazo, se constatará a baixa qualidade e vida útil pequena. Ressalto que o interesse principal da China é comercial; ela pode não demonstrar nos primeiros momentos, mas ficará claro com o decorrer dos anos.

Questionário submetido ao CMG Renato Vanni Neto, da Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON). Respondido em 21 de junho de 2013.

1 - Atualmente, em quais áreas ocorre a contribuição da EMGEPRON para a Cooperação Brasil-Angola?

Resp.: No momento, na área de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), lá chamado de PEPCA – Projeto de Extensão da Plataforma Continental de Angola, que envolve serviços e cursos para angolanos no Brasil, na UFF. O projeto já concluiu o levantamento e agora prepara a minuta do relatório para que Angola apresente à Comissão de Limites da ONU. Na área de treinamento, a EMGEPRON oferece cursos para Oficiais da MGA no Brasil.

2 - Com relação à aquisição de meios navais produzidos no Brasil, a questão do financiamento é um fator relevante?

Resp.: Sim, mas acredito que não é o principal óbice. Há possibilidade de financiamento por intermédio do BNDES – EXIM. Os juros são 6% ao ano, e poderia ser tentado pelo Governo Angolano um pedido de redução (a iniciativa tem de ser deles). Este assunto é corrente.

3 - O que é a Sociedade de Propósito Específico (SPE) para a construção do Navio Patrulha Classe “Macaé”? Ela poderá ser estendida a um outro Estado como, por exemplo, Angola?

Resp.: A SPE, que vai ser criada para construir e arrendar os vinte Navios-Patrulha para a EMGEPRON (incluindo sua manutenção), como o nome diz, tem um propósito específico. Ela é um intermediário. Quem constrói são estaleiros contratados por ela. Em princípio, ela não se torna uma *trading* ou comercial exportadora (como a EMGEPRON é). Acredito que construir um NPa para exportação, em estaleiro brasileiro, pode ser feito diretamente ao Estaleiro (se o cliente quiser) ou via EMGEPRON (se o cliente quiser reduzir o risco).

4 - Após a assinatura do contrato de aquisição de um meio naval, quanto tempo em média é necessário para a prontificação e entrega de um Navio-Patrulha da Classe “Macaé” e uma Corveta da Classe “Barroso”?

Resp.: Navios-Patrulha Classe "Macaé" de 30 a 36 meses. Para uma Corveta da Classe "Barroso", estima-se de quatro a cinco anos, nas condições dos estaleiros brasileiros.

5 - Em relação à Política com os países africanos, há algum estudo para contrapor as propostas chinesas de financiamento para aquisição de navios, como foi o caso no Navio de Apoio Logístico *Elephant*?

Resp.: Temos notícias que sim, de conversas informais. Não tenho conhecimentos específicos na EMGEPRON, sobre este assunto. Os financiamentos que a EMGEPRON tenta ajudar são sempre idealizados na forma *Buyer's Credit*, ou seja, o risco país existe.

6 - Há algum óbice de se ofertar ao país comprador a formação acadêmica de sua tripulação nos estabelecimentos de ensino da MB, em contrapartida à compra de um determinado meio naval?

Resp.: Absolutamente, não. Se houver uma conscientização por parte dos Oficiais de Marinha de, nos casos de não haver interesse político, fazer a oferta condicionada a alguma aquisição de meio (interesse comercial) seria muito bom para a EMGEPRON e para o segmento naval da indústria brasileira de defesa, em geral, pois geraríamos mais emprego no país, em função dos desdobramentos das compras.

7 - A EMGEPRON poderia prestar assessoria para a elaboração de um Plano Estratégico para aquisição de meios navais para a Marinha de Guerra Angolana?

Resp.: Sim. A EMGEPRON já fez isso para alguns países africanos.

8 - Há algum outro comentário ou sugestão que V. Sa. gostaria de acrescentar, em relação à contribuição da EMGEPRON à cooperação Brasil-Angola?

Resp.: Sim. Hoje existe no MD uma política de ajuda a alguns países africanos a desenvolverem sua base da indústria de defesa. É importante que os negociadores e interlocutores desse processo tenham preocupação de que o processo seja feito sempre com uma visão comercial por trás da visão política. Os países africanos têm o costume de querer: cooperação, transferência, ajuda, subsídios, doações, e muitos deles têm recursos a investir. Se formos dando tudo, eles saberão pedir e a nossa indústria ficará prejudicada. A nossa grande vantagem competitiva sobre russos, chineses, americanos e outros, além da afinidade cultural, é que há orientação governamental de não ter barreiras nas transferências de conhecimento ou de tecnologia para esses países. Portanto, qualquer preço que eles paguem por isso, é muito pouco para um país que quer ter mais autonomia e independência, como é o caso dos africanos.

Questionário submetido ao CMG Carlos Eduardo Leitão da Costa - Assessor de Pessoal Militar da Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha. Respondido em 27 de maio de 2013.

1 - O propósito do Curso de Formação de Marinhas Amigas (CFOMA), realizado no CIAW, é substituir a formação dos Oficiais das Marinhas Amigas na Escola Naval?

Resp.: Sim. Proporciona aos militares das Marinhas Amigas conhecimentos necessários para o exercício das atividades técnicas e administrativas nos primeiros postos da carreira naval, possuindo em sua grade curricular disciplinas nas áreas de Armamento, Eletrônica, Comunicações, Máquinas e Eletricidade Naval. Sua estrutura possui três etapas: as fases básicas e específicas são realizadas no próprio CIAW, com duração de cinco e seis meses respectivamente, seguidas de um estágio de embarque de seis meses nos navios subordinados ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste e nos Avisos de Instrução da Escola Naval.

2 - Qual o tempo do CFOMA realizado no CIAW?

Resp.: 1ª fase (Marinharia, Tradições, Arte Naval): duração de cinco meses; 2ª fase (Máquinas, Armamento, Eletrônica): duração de seis meses; 3ª fase (Embarcado): duração de seis meses.

3 - Os Oficiais das Marinhas Amigas realizam, posteriormente, o Curso de Aperfeiçoamento no CIAW, ou o currículo do CFOMA já abarca matérias relativas ao Curso?

Resp.: Eles não realizam o C-Ap no CIAW. O CFOMA abrange a maioria das matérias.

4 - As Praças das Marinhas Amigas realizam os cursos de especialização e aperfeiçoamento curriculares do CIAA, ou há algum curso específico para eles no mesmo Centro?

Resp.: Realizam os cursos junto com as turmas de Espc e Ap dos alunos brasileiros, e com a mesma grade curricular. O que é feito em separado, com grade curricular diferenciada, é o Curso de Formação de MN namibianos.

5 - Qual o tempo dos Cursos de Especialização e Aperfeiçoamento no CIAA?

Resp.: Especialização de AM/CI/CN/CP/DT/EL/ET/MC/MO/MT são 42 semanas; Especialização de CA/ES/MA/MR/PL/SI são 27 Semanas; Especialização de AR/BA/CO são 19 semanas; Aperfeiçoamento são 34 semanas.

APÊNDICE B - Aspectos geopolíticos do Golfo da Guiné

Não há uma definição oficial dos países que compõem o GG, mas "na sua definição mais ampla, inclui a região desde a Guiné até Angola, inclusive"(CHATHAM, 2012a, p.V)¹⁵⁹. Neste trabalho, será considerado como GG a região continental e sua respectiva área marítima compreendida desde a Nigéria até Angola, inclusive.

A conformação do GG é marcada pelo pronunciado movimento que a costa africana realiza nas proximidades de Gana, Togo, Benin, Nigéria e Camarões, quando sua direção geral sofre uma variação de cerca de 90 graus e orienta-se para o sul, quase formando um ângulo reto. A principal consequência dessa curvatura é a sobreposição dos espaços marítimos e a contestação de soberania de alguns países insulares e continentais, como São Tomé e Príncipe, Nigéria, Gabão e Guiné Equatorial (LEANDRO, 2011, p.41-43).

Disputas fronteiriças, terrestres e marítimas, têm-se agravado entre os Estados do GG, após a descoberta de reservas de petróleo. Destacam-se, como regiões contestadas, a Zona Econômica Exclusiva entre Nigéria e São Tomé e Príncipe (STP); a fronteira marítima e fluvial entre Angola e a República Democrática do Congo (RDC); e a península *Bakassi*, entre Camarões e Nigéria (CHATHAM, 2012).

As figuras a seguir ilustram a sobreposição de limites marítimos de São Tomé e Príncipe e Nigéria, na região onde a costa oeste africana realiza uma pronunciada curvatura. Nessa região existe a sobreposição de Zonas Econômicas Exclusivas, sendo que o produto da exploração de recursos na área comum é, atualmente, dividido na proporção de 60% para a Nigéria e 40% para São Tomé e Príncipe (CUNHA, 2008, p.86).

Sob a perspectiva jurídica, existe a dificuldade no exercício da autoridade marítima nessa região, bem como o direito de perseguição aos infratores, decorrente da sobreposição de jurisdição de AJ (CUNHA, 2008, p.86).

¹⁵⁹ O ANEXO A apresenta a região do GG.

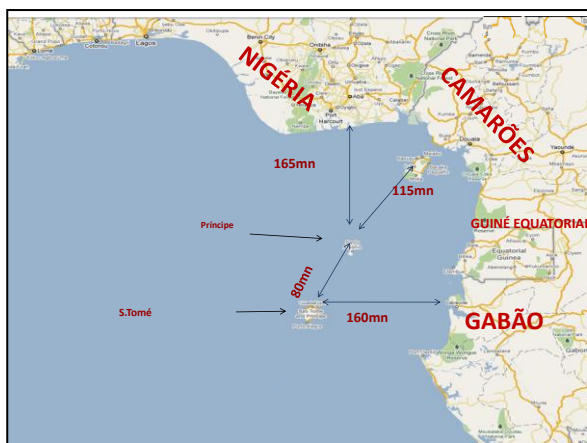


FIGURA 1 - Distâncias marítimas no G. da Guiné
Fonte: Cunha, 2012b.

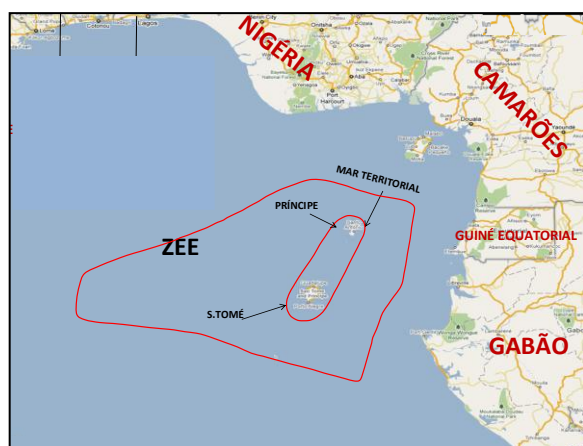


FIGURA 2 - ZEE de STP
Fonte: Cunha, 2012b.

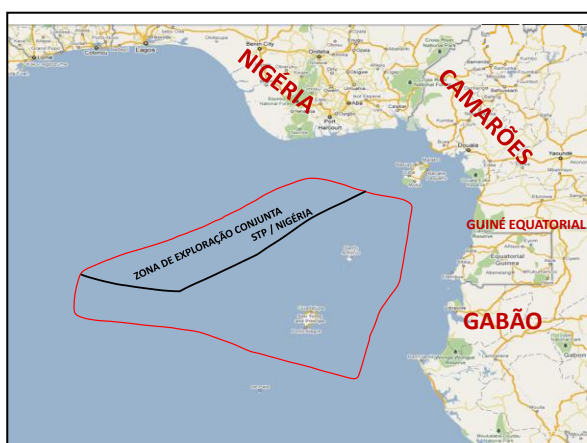


FIGURA 3 - Sobreposição de ZEE
Fonte: Cunha, 2012b.

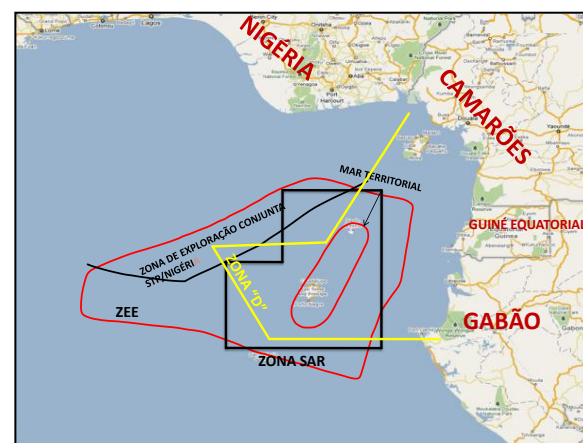


FIGURA 4 - Sobreposição de limites
Fonte: Cunha, 2012b.

Existe o contencioso entre Angola e a RDC sobre a definição dos limites marítimos entre os dois Estados, em uma região que se caracteriza pela riqueza e intensa exploração de petróleo. Os principais campos petrolíferos da Sonangol, empresa pública angolana, estão localizados nessa área e têm suscitado frequentes protestos formais por parte da RDC, que alega extração ilegal de petróleo¹⁶⁰. O ANEXO H assinala a área citada e a distribuição dos campos de petróleo.

Com território de aproximadamente 665 km² e localização privilegiada para o controle de navegação no GG, a FIG.5 apresenta a localização da península *Bakassi*, entre a

¹⁶⁰ Disponível em: <http://www.portugues.rfi.fr/africa/20120814-angola-debate-diferendo-fronteirico-com-rdc>. Acesso em: 30 maio 2013.

Nigéria e Camarões, ao norte da Baía de Biafra e no estuário do Rio Del Rey (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.13-15).



FIGURA 5 - Península *Bakassi*
Fonte: *International Crisis Group*, 2012.

A instabilidade política e a insatisfação popular estão presentes também na Nigéria, em Camarões e na RDC, com potencial de se alastrar para seus vizinhos, ampliando o problema para uma instabilidade regional. O grupo *Bakassi Freedom Fighters*, na Nigéria, opôs-se à decisão do Tribunal Internacional de Justiça de retornar a península *Bakassi* a Camarões, intensificando ataques e emboscadas ao longo da costa camaronesa (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.13-15).

Aspectos Econômicos

A principal atividade econômica dos países do GG é a extração e comércio de hidrocarbonetos. A região responde por 60% da produção da África Subsaariana, e seus principais mercados consumidores são: os EUA, Europa e China (CHATHAM, 2012).

Segundo Sergio Gabrielli¹⁶¹ (AZEVEDO, 2010), no Seminário "Atlântico Sul e Costa Ocidental da África, os Interesses Estratégicos Brasileiros e a Questão Energética", até

¹⁶¹ Presidente da Petrobras, no período 2005 a 2012.

o ano de 2030, não haverá alteração significativa na matriz energética mundial, devendo manter-se nos padrões atuais¹⁶². Alerta, ainda, que as novas descobertas de campos petrolíferos no Brasil e GG não devem distender as tensões geopolíticas para acesso aos hidrocarbonetos. Ao contrário, a tendência é intensificá-las no Atlântico Sul, devido ao fato de que os últimos espaços terrestres do planeta já estão praticamente com suas fronteiras delimitadas e, assim, aumentar-se-ão as disputas por áreas marítimas, na busca por fonte de recursos naturais (PDN, 2005; REIS, 2013, p.22).

A segunda maior atividade econômica no GG, após a exploração de hidrocarbonetos, é a pesca. Os pescadores estabeleceram-se em áreas costeiras pantanosas e criaram comunidades, juntamente com agricultores, formando uma economia mista (CHATHAM, 2012b). A importância econômica da região extrapola a questão da produção de hidrocarbonetos no mar e a pesca, merecendo destaque, também, a inestimável riqueza mineral existente no GG, como diamantes, cacau, recursos minerais e metais raros (FIG.6).

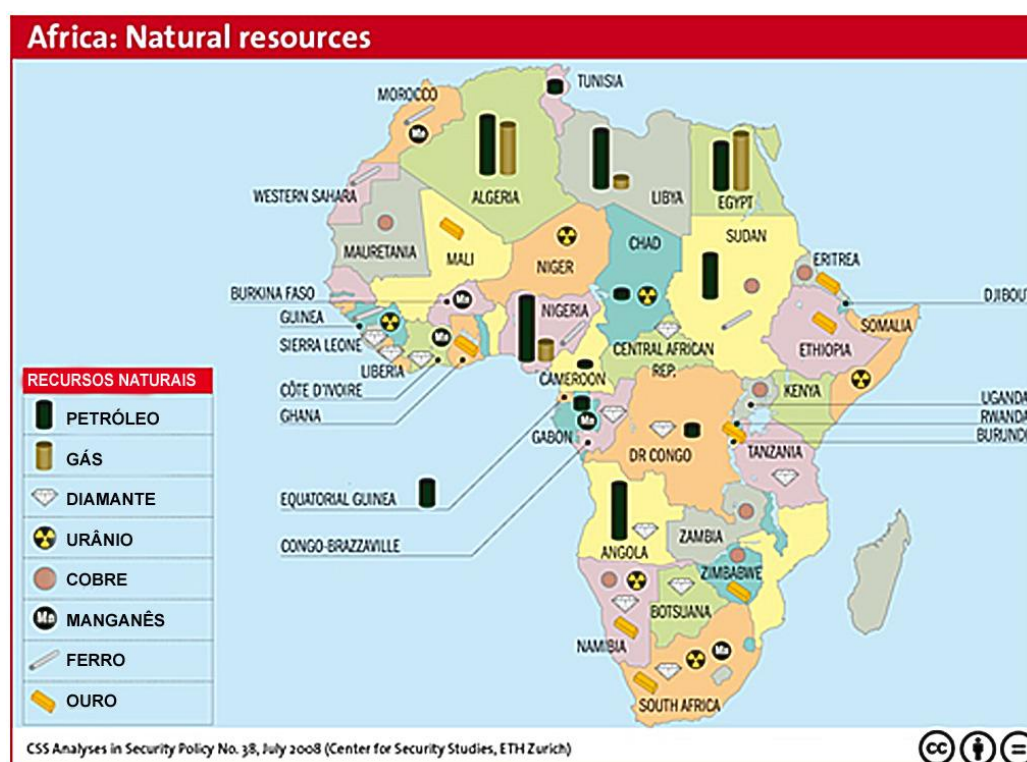


FIGURA 6 - Recursos naturais no continente africano
 Fonte: *Center for Security Studies, ETH Zurich, 2008.*
 (Original em inglês. Tradução do autor).

¹⁶² 14% de fontes renováveis (solar, eólica, hidroelétrica) e 86% não renováveis (carvão, petróleo e gás).

É válido destacar, também, que o GG possui a terceira maior bacia hidrográfica do mundo e extensas áreas para cultivo, caracterizando-se pela abundância de água na região e elevado potencial agrícola. Milhões de hectares cultiváveis já foram negociados com empresas chinesas de agro-alimentação (LEANDRO, 2011, p.41-43).

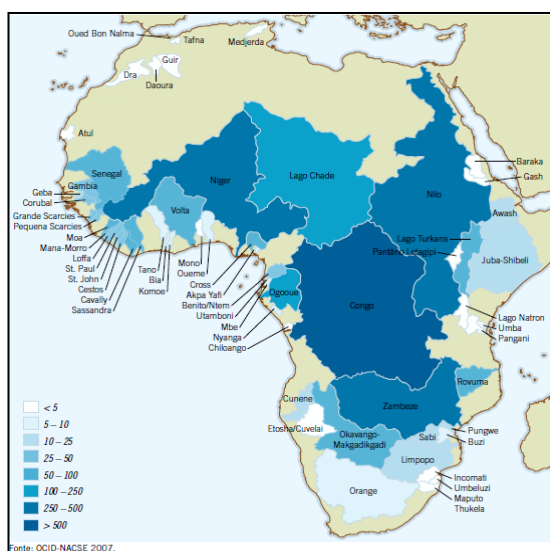


FIGURA 7 - Bacias Hidrográficas
Fonte: *Center for Security Studies, ETH Zurich, 2008.*

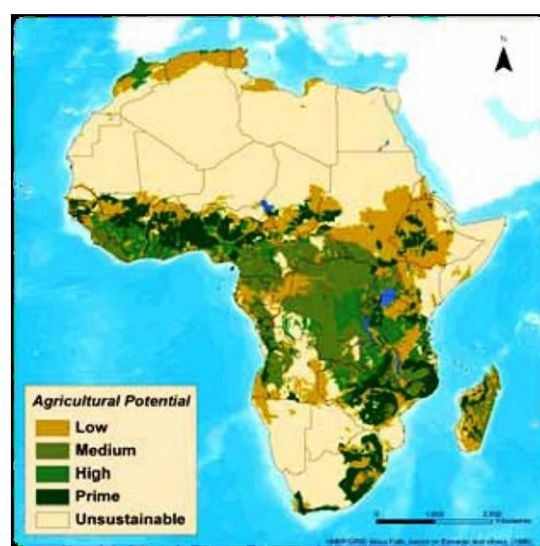


FIGURA 8 - Potencial Agrícola
Fonte: *Center for Security Studies, ETH Zurich, 2008.*

Aspectos Sociais

O GG é permeado por graves problemas estruturais, que se refletem na sociedade africana, enfraquecendo o tecido social local. Essas dificuldades cobrem um amplo espectro, que inclui aglomerações urbanas densamente povoadas, pobreza, desemprego, conflitos étnicos, migrações ilegais através de fronteiras porosas, disputas fronteiriças entre Estados e a dificuldade de implantar a ordem contra o comércio ilegal de armas, drogas, seres humanos e petróleo (LUNTUMBUE, 2011, p.3-6).

Os países do GG possuem alta densidade demográfica no litoral, sendo a média de idade de 19 anos. A Nigéria é o país mais populoso e possui mais de 150 milhões de habitantes, sendo que 30 milhões estão concentrados no delta do Rio Níger¹⁶³ (CHATHAM, 2012b, p.1).

¹⁶³ A população estimada de Lagos é de 10 milhões; Douala e Acra, 3 milhões; Calabar e Port-Harcourt, 2 milhões e Cotonou e Pointe-Noire, 1 milhão (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.4).

Acrescenta-se o fato de a exploração de hidrocarbonetos na Nigéria e em alguns outros países estar acompanhada pela degradação contínua da costa litorânea, dificultando a agricultura, pecuária e pesca na costa do GG. Nessa região estão localizados 70% da população do país, ameaçando o meio de vida tradicional dessa população litorânea, gerando desempregos e impelindo esses africanos às atividades ilícitas, a fim de obter recursos para a sobrevivência (CHATHAM, 2012).

A resultante dessa combinação de fatores proporciona a ampliação das redes criminosas, empregando armamento mais sofisticado e aliciando pescadores desempregados a se tornarem piratas, uma vez que os mesmos já possuem habilidades marinheiras e conhecimento da geografia da costa (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.3-5).



FIGURA 9 - Poluição ambiental por refinarias ilegais
Fonte: *Chatham House*, 2012b.

A violência no delta do Rio Níger tem provocado a imigração dos habitantes dessa região para outros Estados e, à guisa de exemplo, caso apenas 10% da população da citada região se desloquem, tem-se três milhões de pessoas dispersas pelos outros países da África Central e Oeste (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.3-5).

Por fim, cabe mencionar outro ponto de tensão, que é a distribuição desigual da riqueza advinda do petróleo e a falta de transparência sobre o destino dos lucros da indústria petrolífera, monopolizados pela elite dominante (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.3-5).

APÊNDICE C - Presença estrangeira no Golfo da Guiné

Sob a perspectiva brasileira, o GG adquire relevância, na medida em que os documentos do nível político brasileiro atribuem prioridade estratégica ao Atlântico Sul e aos países da costa ocidental da África¹⁶⁴.

Em 2010, o então Ministro das Relações Exteriores, Embaixador Celso Amorim, quantificando o crescimento comercial com o continente africano, afirmou que "nossas exportações com a África multiplicaram por cinco nesses últimos anos [e] se tomássemos a África como um todo ela seria nosso quarto parceiro comercial"¹⁶⁵. Nesse contexto, o governo federal espera que os investimentos em transportes, produção, comércio, infraestrutura e defesa se expandam de modo que "em 2022, as fronteiras do Brasil estejam na América do Sul e na África Ocidental" (BRASIL, 2010, p.54-55).

Com relação à produção de hidrocarbonetos, a Petrobras investiu, entre 2003 e 2010, US\$ 4 bilhões na África, e seu Plano de Negócios para o período até 2015 prevê o acréscimo de US\$ 2,4 bilhões, particularmente em Angola, Gabão, Nigéria e Namíbia¹⁶⁶. Somente a produção na Nigéria corresponde a 23% da produção internacional na empresa¹⁶⁷.

Além do valor econômico intrínseco ao petróleo extraído pela Petrobras, é importante quantificar o valor financeiro dos ativos¹⁶⁸ que a empresa possui no GG, bem como salvaguardar a vida dos brasileiros que estão trabalhando em suas plataformas e navios.

Com relação aos interesses econômicos norte-americanos, as empresas dos setores de óleo e gás aumentaram substancialmente seus investimentos na região, após as orientações

¹⁶⁴ Cf. apontado na Introdução.

¹⁶⁵ Ciclo de Palestras de Política Externa da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. Disponível em: <http://www.sae.gov.br/site/wp-content/uploads/cicloDePalestrasPoliticaExterna.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2013.

¹⁶⁶ Dois blocos na Nigéria, seis blocos em Angola e dois blocos no Gabão. Todos a cerca de 150 km da costa. Disponível em: <http://www.petrobras.com/pt/paises>. Acesso em: 28 abr. 2013.

¹⁶⁷ Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,petrobras-planeja-investir-mais-us-24-bi-na-regiao-817930,0.htm>. Acesso em: 28 abr. 2013.

¹⁶⁸ São 732 "árvores de natal", 3600 km de tubos flexíveis, 1700 km de tubos rígidos, 3400 km de tubos "umbilicais" e 40 embarcações que extraem petróleo nas águas do Atlântico Sul (AZEVEDO, 2010).

do *African Oil Policy Initiative Group*¹⁶⁹ no sentido de que o GG deveria ter sua relevância elevada para uma zona de interesse vital para os EUA (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.3). Outro fator importante considerado por Washington, para a valorização do GG, foram as renovadas ameaças iranianas do fechamento do Estreito de Hormuz¹⁷⁰, por onde cruzam 20% do comércio mundial de petróleo e 35% do petróleo comercializado por via marítima¹⁷¹.

"A presença da China na África é avassaladora"¹⁷². Em 2000, o comércio entre o continente africano e a China era de dez bilhões de dólares e, em 2008, atingiu os 107 bilhões de dólares. É a segunda maior presença econômica na África, superada apenas pelos 140 bilhões de dólares dos EUA, mas à frente de antigos colonizadores, como França e Reino Unido. Desde 2002, a *China National Petroleum Corporation* e a *China Petrochemical Corporation* operam em Angola, Gabão, Nigéria e Guiné Equatorial (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.3).

Essa presença chinesa é efetivada de maneira peculiar. A relação comercial com o continente africano está pautada no fornecimento de seus produtos industrializados manufaturados a custos reduzidos para um mercado consumidor africano de baixo poder aquisitivo. Além disso, as indústrias chinesas estão instaladas em solo africano, em particular a da construção civil. Em contrapartida, a China compra matéria-prima africana, particularmente petróleo, para garantir o fornecimento de insumos básicos ao seu parque industrial e assegurar seu crescimento nos patamares atuais de 7,8% ao ano. Esse tipo de

¹⁶⁹ Grupo composto por representantes do Congresso norte-americano, do Departamento de Estado dos EUA e das empresas petrolíferas para estudar e analisar a relevância estratégica do GG. Disponível em: <http://www.iasps.org/strategic/africawhitepaper.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2013.

¹⁷⁰ A mais recente ameaça iranianas é de dezembro de 2012 em represália às sanções internacionais impostas contra o Irã, decorrente do desenvolvimento de tecnologia nuclear. Informação disponível em: <http://topicos.estadao.com.br/estreito-de-hormuz>. Acesso em: 27 maio 2013.

¹⁷¹ Disponível em: <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=4430> e <http://www.marsecreview.com/2013/03/watching-the-gulf-of-guinea/>. Acesso em: 26 maio 2013.

¹⁷² Professor Doutor Williams Gonçalves em palestra proferida sobre o tema "A Penetração Chinesa na África e suas Implicações Estratégicas", durante o Seminário de Segurança Internacional Perspectivas Brasileiras, em 2010, promovido pelo Ministério da Defesa.

relação comercial tem originado questionamentos e insatisfação populares, em decorrência do fechamento de postos de trabalho nas indústrias africanas, além de reduzir o índice de empregos dos nativos na construção civil, uma vez que os trabalhadores vêm da própria China e preenchem as vagas que seriam destinadas aos africanos¹⁷³ (ALMEIDA, 2012).

A FIG. 10 detalha a presença e interesses estrangeiros na África

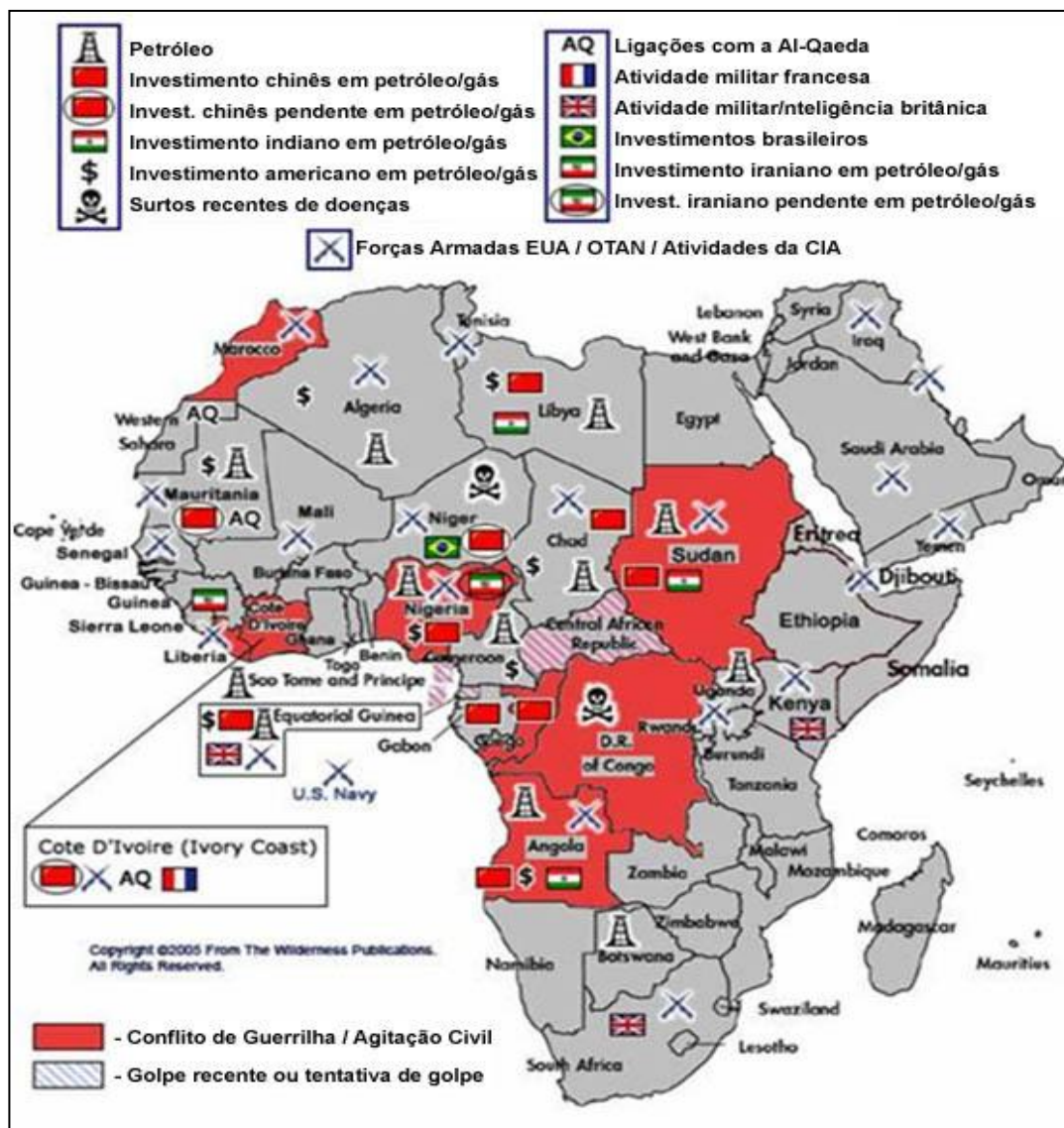


FIGURA 10 - Presença estrangeira na África
 Fonte: *The Wilderness Publications*, 2005.
 (Original no idioma inglês. Tradução do autor).

¹⁷³ Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/01/economia-chinesa-cresce-78-em-2012-menor-taxa-em-10-anos.html>. Acesso em: 26 maio 2013.

Presença militar

Quanto à presença militar dos EUA, observa-se que o interesse econômico na região é acompanhado por uma estratégia de aproximação na área de defesa, por meio de acordos de cooperação técnica, com Gabão, Camarões e Guiné Equatorial, permitindo inclusive a utilização de aeroportos da região, desde 2003 (CHATHAM, 2012).

Em 2007, os EUA ativaram o USAFRICOM¹⁷⁴, visando garantir e proteger seus interesses de segurança no continente africano. Sem possuir bases permanentes na África, sua sede está localizada atualmente em Stuttgart, na Alemanha (MOURA NETO, 2010). Atualmente, os EUA desempenham importante papel no apoio ao combate à pirataria e roubo armados contra navios na região do GG, por meio de exercícios navais denominados *Obangane Express*¹⁷⁵ e dos programas *Africa Partnership Station* e *Africa Maritime Law Enforcement Partnership*¹⁷⁶, que visam construir capacidades navais regionais, para lidar com crimes no mar, ao invés de empregar forças navais ocidentais, para prover a segurança marítima no GG (NAÇÕES UNIDAS, 2012; STRATFOR, 2013c).

Quanto à presença militar chinesa, observa-se o incremento em operações de paz na África, em particular no Golfo da Guiné¹⁷⁷, e nos acordos de cooperação técnico-militar com países da costa ocidental africana: África do Sul, Namíbia, Angola, Gabão, República dos Camarões e Nigéria (LEANDRO, 2011).

A França, em contrapartida, reforçou sua parceria militar com suas ex-colônias, com vistas à proteção de instalações e da costa, e ampliou sua presença militar no GG (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.1-3). A FIG.11 ilustra as presenças militares norte-americana, francesa e chinesa na África.

¹⁷⁴ O Glossário define o USAFRICOM.

¹⁷⁵ Em Douala - Camarões (2011), Calabar - Nigéria (2012) e novamente Douala - Camarões (2013).

¹⁷⁶ O Glossário apresenta a definição do dois programas norte-americanos.

¹⁷⁷ Atualmente, a China mantém observadores e tropas na RDC, cujo efetivo é de 875 militares. Disponível em: <http://monusco.unmissions.org/Default.aspx?tabid=10662&language=en-US>. Acesso em: 17 jul. 2013.

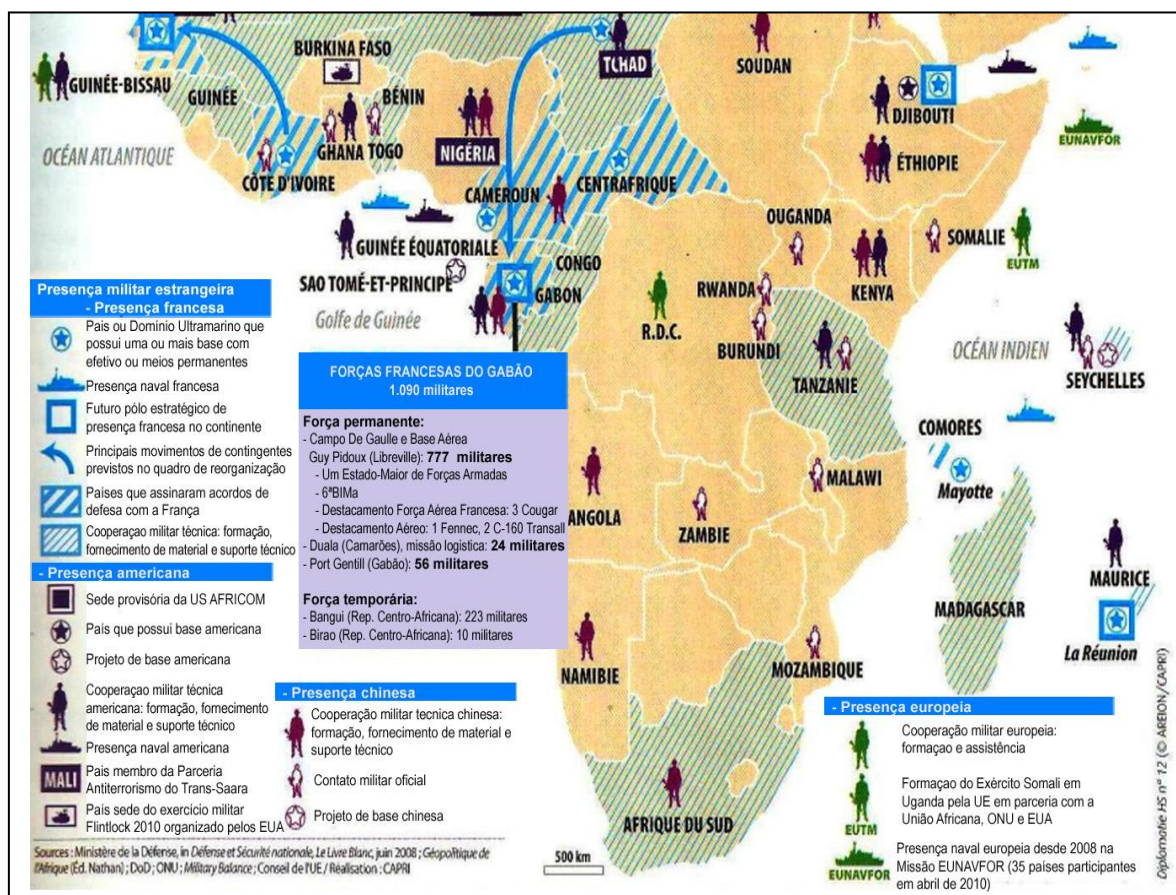


FIGURA 11 - Forças militares estrangeiras na África - 2010

Fonte: *Magazine Diplomatie - Géopolitique de L'Afrique de L'Ouest, Paris* - 2010.

(Original no idioma francês. Tradução do autor).

A Presença e a Cooperação Estrangeira em Angola

Angola possui acordos bilaterais de cooperação com vários Estados, em especial com Portugal, Brasil e Rússia. Os dois primeiros, em função dos laços históricos e culturais do seu passado colonial; e o último, devido aos vínculos nos setores da defesa. Por outro lado, as relações com os EUA e a África do Sul são tênues, em função da postura adotada por ambos durante os conflitos angolanos (CONSELHO DE RELAÇÕES EXTERIORES, 2007, p.29).

Estados Unidos da América

O relatório do Conselho de Relações Exteriores (2007, p.V), denominado "Rumo a uma estratégia para Angola: prioridade para as relações entre Angola e os EUA", elaborado

com o propósito de avaliar as possibilidades de aproximação entre os dois países e sugerir propostas,¹⁷⁸ ressalta que:

Interessa aos EUA ajudar a criar uma paz sustentável e duradoura em Angola, não só para a segurança dos suprimentos de energia dos EUA, mas também para promover a estabilidade na África [...] Ao fazê-lo, devem atuar cautelosamente porque, embora no fundo os líderes de Angola respeitem e desejem um forte relacionamento com os EUA, muitos em Angola - por causa da história das relações entre os EUA e Angola - guardam suspeitas em relação à política americana (CONSELHO DE RELAÇÕES EXTERIORES, 2007, p.V).

O relatório recomendou o envio de missões de comércio e investimento requeridas pelos banqueiros e empresários de vários setores, em especial da construção civil, a fim de ampliar os laços comerciais. Listou também medidas de cooperação, que abrangem desde o fomento, por parte do Departamento de Estado dos EUA, de um debate entre o governo angolano e representantes do setor privado dos Estados Unidos, para explorar a possibilidade de parcerias público-privadas, nas áreas de formação de capacidade e de assistência técnica, até visitas de funcionários do governo, tais como o Vice-Secretário de Estado para Assuntos Econômicos, para verificar as necessidades de formação, reconstrução da infraestrutura urbana pós-conflito e o processo de reconciliação (CONSELHO DE RELAÇÕES EXTERIORES, 2007, p.5-6).

Alinhada com esse pensamento, foi externado pela ex-Secretaria de Estado Hillary Clinton, em 2011, que "Angola, para a administração Obama, é um dos três mais importantes parceiros estratégicos dos EUA no continente africano"¹⁷⁹, e destinou cerca de 30 milhões de dólares em investimentos e apoio no país.

China

Em fevereiro de 2006, Angola tornou-se o principal fornecedor de petróleo para a China. O crescente papel chinês em Angola caracteriza-se por financiar empréstimos

¹⁷⁸ O Conselho de Relações Exteriores é responsável pela publicação *Foreign Affairs*. Fundado em 1921, constitui-se de uma organização independente e não partidária, dedicada à criação e disseminação de conceitos, de modo que seus associados, pessoas físicas e jurídicas, arquitetos de políticas e jornalistas possam ter melhor entendimento das opções de política externa disponíveis para os EUA e outros governos.

¹⁷⁹ Disponível em: <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/6619.htm>. Acesso em: 26 maio 2013.

milionários, grandes projetos de infraestrutura dirigidos por empresas chinesas, com empregados e trabalhadores na maioria chineses, diminuindo as oportunidades de empregos aos angolanos e podendo acarretar problemas sociais e antipatia da classe trabalhadora angolana. Dentre esses projetos destacam-se a reconstrução da ferrovia de Luanda-Benguela, a construção de um novo aeroporto, hospitais, escolas e sistemas de saneamento. Em contrapartida, a China obteve concessões de campos de petróleo nas AJ angolanas (CONSELHO DE RELAÇÕES EXTERIORES, 2012, p.30).

O relacionamento de ambas as partes é pragmático. Os angolanos recebem empréstimos a baixas taxas de juros dos bancos chineses e garantem o pagamento com suprimentos de petróleo a preços do mercado mundial (ALMEIDA, 2012).

China e Portugal figuram como os principais fornecedores de bens a Angola. Em 2011, responderam por 38% do total adquirido. Em seguida, destacam-se os EUA (10%), Brasil (7%), África do Sul (6%) e França (5%). As exportações brasileiras para Angola são compostas, em sua maior parte, por bens manufaturados. Carnes e açúcar são os grupos de produtos que mais se notabilizam na pauta de exportações brasileiras destinadas a Angola, cujos percentuais representaram 42% do total em 2011 (BRASIL, 2012).

APÊNDICE D - Círculo Marítimo Virtuoso

Sir Walter Raleigh, em 1552, já apontava a estreita relação entre o controle do mar e do comércio marítimo, ao afirmar que "aquele que controla o mar controla o comércio; aquele que controla o comércio mundial controla as riquezas do mundo e, conseqüentemente, o mundo em si"¹⁸⁰ (REIS, 2013, p.1).

Geoffrey Till, analisando a história moderna e contemporânea, observou as relações entre Estados e identificou que aqueles que desenvolveram o PN, de forma harmônica e coesa com o seu poder marítimo, obtiveram resultados mais perenes e sólidos em relação àqueles que se dedicaram exclusivamente ao desenvolvimento de suas esquadras.

Os holandeses e os britânicos vislumbraram a significativa vantagem de estreitar o vínculo entre os aspectos mercantis do poder marítimo e os aspectos militares do PN. A sinergia do comércio marítimo, aliada à sofisticada estrutura financeiro-mercantil desses Estados, proporcionava condições suficientes para impulsionar o desenvolvimento industrial e tecnológico do seu poder marítimo e, igualmente, alavancar seu PN com a construção e manutenção de modernos meios navais (TILL, 2009, p.33-38).

Esse fluxo contínuo formava um sistema fechado, interligando o comércio marítimo, os recursos marítimos, forças navais e a supremacia naval, esta última representada primordialmente pela participação de um governo liberal e democrático (FIG.12). A esse sistema, Geoffrey Till denominou de Círculo Marítimo Virtuoso (CMV) (TILL, 2009, p.33-38).

Qualquer ruptura em um desses pontos, decorrente de ameaças diversas, representa uma perigosa vulnerabilidade à estrutura do CMV e aos interesses mercantis e navais do Estado marítimo (TILL, 2009, p.33-38). A figura a seguir ilustra a dinâmica de funcionamento do Círculo Marítimo Virtuoso de um Estado.

¹⁸⁰ Sir Walter Raleigh (1552-1618) foi explorador inglês, escritor e poeta. Em 1585, fundou a primeira colônia inglesa na América, *Roanoke Island*, hoje denominada Carolina do Norte (REIS, 2013, p.1).

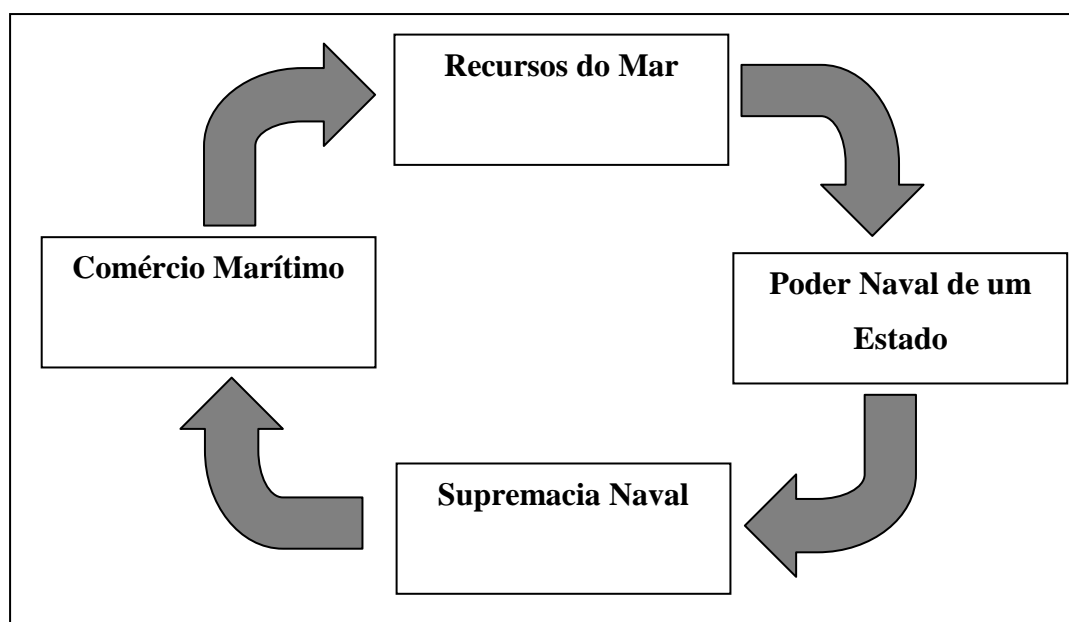


FIGURA 12 - Círculo Marítimo Virtuoso
Fonte: TILL, 2009, p.34.

Por outro lado, é fato que o funcionamento do atual sistema marítimo globalizado gera também uma forte interdependência¹⁸¹ a essa complexa rede que interliga os navios mercantes, seu comércio e sua estrutura físico-financeira. Esse sistema e, conseqüentemente, os fluxos do comércio marítimo internacional necessitam ser protegidos, especialmente pelos que dele dependem economicamente (TILL, 2009, p.33-38).

¹⁸¹ Cf. 2.1.e 2.2.

APÊNDICE E - Resumo do Poder Naval dos principais países do Golfo da Guiné

A Nigéria, com uma costa marítima de 853 km, possui a marinha mais estruturada da região, com cerca de 13.000 homens e uma Fragata Classe "Meko" e quatro Corvetas Classe "Vosper Thornycroft Mark 9", atualmente indisponíveis. Seu orçamento anual orbita em 20% do orçamento do Ministério da Defesa. No momento, o único meio naval capaz de operar em toda a ZEE nigeriana é o NSS THUNDER (F-90), um *Cutter* Classe "Hamilton", doado pela Guarda Costeira dos EUA (GOUVEIA, 2013).

A MGA, segunda Força Naval da região, possui cerca de 5.000 militares, sendo 200 pertencentes ao Corpo de Fuzileiros Navais. Seus principais meios navais para patrulhar a costa angolana de 1.600 km são quatro Navios-Patrolha Classe "Mandume" (Mandume, Polar, Golfinho e Atlântico), com 29,10 metros de comprimento e 5,9 m de largura. Nenhum de seus meios navais opera em toda a ZEE angolana (GOUVEIA, 2013).

A Marinha de Camarões possui 2.000 homens e sete embarcações de patrulha Classe "Rodman", de origem francesa, além de três pequenos navios-patrolha que são empregados ao longo de sua costa de 402 km. Nenhum desses meios navais possui capacidade de ser empregado em toda a ZEE camaronesa (GOUVEIA, 2013; INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.4-5).

A menor Marinha é a do Gabão, com 500 militares e quatro embarcações de patrulha costeira, para policiar uma costa de 800 km. Da mesma forma, nenhum desses meios é capaz de operar em toda ZEE gabonesa. Camarões, Gabão e Guiné Equatorial têm realizado esforços no sentido de capacitar pessoal e adquirir meios navais para adestrar suas Marinhas no combate à pirataria e roubo armado contra navios (GOUVEIA, 2013).

As Marinhas dos demais países são pequenas, com menos de 1.000 militares e com limitados meios navais, sendo normalmente constituídas de uma miscelânea de pequenas embarcações doadas por outros Estados (GOUVEIA, 2013).

APÊNDICE F - Ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné

Os ataques piratas e roubos armados contra navios (APRAN) no GG são normalmente conduzidos por dois tipos de grupos: os mais limitados, mal preparados e mal equipados, que têm como objetivo os navios atracados nos portos ou fundeados perto da costa; e os mais organizados e mais bem equipados, com capacidade de operar na ZEE e atacar navios de grande porte. Estes últimos ataques, normalmente, não ultrapassam as 110 milhas náuticas da costa e são apoiados por criminosos transnacionais, que fornecem navios para transferência da carga e, posteriormente, revendem o petróleo furtado. A pirataria do GG se caracteriza por ser rápida, visar o furto de carga e ser mais violenta do que a praticada na Somália (NAÇÕES UNIDAS, 2012; STRATFOR, 2013a).

Além disso, grupos terroristas como Boko Haram e Al-Qaeda, no Maghreb Islâmico (AQMI), na Nigéria e Camarões, têm intensificado suas atividades na região, com sequestros e atentados a instalações no continente. Movimentos políticos como o *Níger Delta Peoples's Volunteer* e o *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND)¹⁸² ganharam destaque na imprensa internacional após ataques a oleodutos e sequestros de empregados de empresas petrolíferas, em 2006¹⁸³. Em fevereiro de 2013, sete franceses, incluindo quatro crianças, foram sequestrados ao norte de Camarões pelo Boko Haram e, no mesmo mês, o MEND se ofereceu para negociar a libertação de três tripulantes sequestrados por piratas, demonstrando, com essa capacidade de negociar, uma clara ligação entre as partes¹⁸⁴. Esses grupos lutam por uma melhor partilha dos lucros advindos do petróleo e empregam a pirataria para auferir recursos para custear suas atividades políticas (ALMEIDA, 2012, p.15; LEANDRO, 2011, p.32; ORTOLLAND, 2010; STRATFOR, 2013c).

¹⁸² Movimento para a Emancipação do Delta do Níger. Tradução do autor.

¹⁸³ Disponível em: <http://www.stratfor.com/analysis/ongoing-niger-delta-militant-threat>. Acesso em: 15 abr. 2013. Original no idioma inglês. Tradução do autor.

¹⁸⁴ Disponível em: <http://www.jeuneafrique.com/Article/JA2721p010-013.xml>>. Acesso em: 20 fev. 2013. Original no idioma francês. Tradução do autor.

A figura a seguir apresenta os principais ataques terroristas e sequestros na Nigéria e Camarões, no período de 2012 a 2013.



FIGURA 13 - Atentados terroristas e sequestros na Nigéria e Camarões, entre 2012 e 2013

Fonte: <http://www.stratfor.com/weekly/rise-new-nigerian-militant-threat>

(Original no idioma inglês. Tradução do autor).

A instabilidade política da RDC é outro fator preocupante à segurança da região e que, por vezes, reflete-se em suas águas jurisdicionais. Há duas décadas, a RDC vivencia conflitos internos que já fizeram cerca de 2 milhões de mortos, mesmo com o estabelecimento pela ONU da Missão das Nações Unidas para a Estabilização da República Democrática do Congo (MONUSCO) (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p.7). Em decorrência dessa ameaça, a classe política congoleza privilegia financeiramente as ações terrestres, em detrimento da segurança marítima. As principais consequências são o recente surgimento de ataques piratas e roubo armado contra navios no litoral e a imigração dos congolezes para Angola, por meio de suas águas interiores, em especial o Rio Congo, limítrofe entre os dois Estados. Quanto aos APRAN, entre 2008 e 2012, foram registradas oficialmente pelo *International Maritime Bureau* (IMB) doze ocorrências (INTERNATIONAL MARITIME

BUREAU, 2013). O ANEXO I ilustra as ações da MONUSCO no combate aos APRAN.

Outra ameaça à segurança marítima é a poluição ambiental, decorrente do roubo de petróleo. Tony Attah, da Shell Nigeriana, afirma que atividade de refino ilegal está sendo organizada por quadrilhas estruturadas, com cadeia de suprimentos desenvolvida e com pessoas qualificadas para o refino e venda do produto no mercado internacional. Essas ações são realizadas no delta do Rio Níger, poluindo o meio ambiente local e ampliando os problemas econômicos para os moradores e pescadores da região, que se utilizam do mar e da agricultura para sobrevivência. Muitas das ameaças têm sua origem em problemas sociais no continente, mas encontram, no domínio marítimo do GG, o terreno fértil para praticar as atividades ilícitas (CHATHAM, 2012b, p.11).

A pesca ilegal no GG, segundo Chris Trelawny, Vice-Diretor da Divisão de Segurança Marítima da *International Maritime Organisation*, é um problema de segurança equivalente ao da pirataria, pois "os níveis atuais de pesca ao largo da costa da África Ocidental são insustentáveis, e a destruição das áreas de pesca cria um problema de segurança"¹⁸⁵ (CHATHAM, 2012b, p.16).

Quanto ao tráfico de drogas e armas, o GG tem sido o elo entre a África do Norte e África do Oeste para que grupos terroristas como Boko Haram, AIQM e MEND comercializem ilicitamente esse material. Em fevereiro de 2013, o cargueiro russo MV Myre Deadiver foi apreendido no litoral nigeriano, transportando armas ilegais¹⁸⁶.

¹⁸⁵ Texto original em inglês. Tradução do autor. Disponível em: <https://code.google.com/p/icode-mda/wiki/AutomatedSARShipDetection>. Acesso em: 21 jun. 2013.

¹⁸⁶ Texto original em inglês. Tradução do autor. Disponível em: <http://www.marsecreview.com/2013/03/watching-the-gulf-of-guinea/>. Acesso em: 26 maio 2013.

APÊNDICE G - Sistema de ensino naval da Marinha de Guerra Angolana

O Sistema de Ensino das Forças Armadas Angolanas é composto por quatro subsistemas: Subsistema de Ensino do Estado-Maior Geral das Forças Armadas Angolanas, Subsistema de Ensino do Exército, Subsistema de Ensino da Força Aérea Nacional e do Subsistema de Ensino da MGA (CUNHA, 2012a).

Para ingresso na MGA, é exigida, como nível mínimo de escolaridade para a formação de Oficiais, a conclusão da 12ª Classe (correspondente ao Ensino Médio no Brasil); e para a carreira de Sargentos, a conclusão da 9ª Classe (correspondente ao ensino fundamental). Inicialmente, todos são encaminhados à Escola de Fuzileiros Navais, em Ambiz, para a realização do período de Instrução Básica Militar, com duração de três meses (CUNHA, 2012a).

Após a conclusão dessa etapa, os Cadetes (correspondentes aos Aspirantes na MB) e Grumetes são encaminhados, respectivamente, aos estabelecimentos de ensino militar da MGA, Academia Naval e Escola de Especialistas Navais, para a formação nas diversas especialidades, de acordo com as necessidades anuais de cada quadro (CUNHA, 2012a).

A Academia Naval foi criada, oficialmente, em 21 de julho de 2011, com instalações provisórias localizadas no interior da Base Naval de Luanda. É um estabelecimento militar de ensino superior, que tem como missão a formação dos Cadetes em Oficiais da MGA nas Classes (correspondentes aos Corpos e Quadros, na Marinha do Brasil) de Marinha, Fuzileiros Navais, Administração Naval e Engenheiros Navais. Contudo, como a ativação da Academia Naval é ainda muito recente, a formação de Oficiais está sendo efetuada basicamente no Exterior, com apoio de países amigos, por meio de acordos de cooperação (CUNHA, 2012a).

O Brasil possui onze Oficiais angolanos realizando o Curso de Formação de Oficiais para Marinhas Amigas (CFOMA), no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk

(CIAW). O propósito desse curso do CIAW é proporcionar aos militares das Marinhas amigas conhecimentos necessários para o exercício das atividades técnicas e administrativas nos primeiros postos da carreira naval, incluindo em sua grade curricular disciplinas nas áreas de armamento, eletrônica, comunicações, máquinas e eletricidade naval. Está estruturado em três etapas: as fases básica e específica são realizadas no próprio CIAW, com duração de cinco e seis meses, respectivamente, seguidas de um estágio de embarque de seis meses nos navios subordinados ao Comando de Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste e nos Avisos de Instrução da Escola Naval (COSTA, 2013).

Em Angola, a formação de Sargentos e Marinheiros é realizada na Escola de Especialistas Navais e Escola de Fuzileiros Navais (CUNHA, 2012a).

A Escola de Especialistas Navais foi criada em 01 de abril de 1976, durante a Guerra da Independência de Angola, na atual Base Naval de Luanda, para suprir a necessidade de militares especializados para operarem e empregarem os navios e lanchas abandonados pela Marinha Portuguesa. Sua primeira turma teve como instrutores militares especialistas da Marinha Cubana. Atualmente, é um estabelecimento de ensino que tem por missão principal a formação técnica dos Sargentos e Praças da Marinha, nas especialidades de Manobra, Administração Naval, Artilharia, Minas e Torpedos, Mísseis, Eletricistas, Radaristas, Comunicações, Máquinas Navais e Mergulhadores. Em 2007, sua sede e suas instalações foram transferidas de Luanda para Benguela (CUNHA, 2012a).

A Escola de Fuzileiros Navais, criada em 25 de março de 1993, é um estabelecimento de ensino destinado a formar Sargentos e Praças Fuzileiros Navais do Quadro Permanente e do Serviço Militar Obrigatório e colaborar com a Academia Naval na formação de Oficiais Fuzileiros Navais. Desde sua criação foram realizados quinze cursos de Instrução Militar Básica, sete Cursos de Formação de Oficiais Fuzileiros Navais, treze Cursos de Formação de Praças Fuzileiros Navais e dois Cursos de Formação de Instrutores para militares de países amigos (CUNHA, 2012a).

O Instituto Superior Naval ainda se encontra em fase de construção e, quando prontificado, destinar-se-á ao ensino do Curso Geral Naval de Guerra, necessário para promoção a Oficial Superior e para o exercício de funções de Comando e Chefia até oficial intermediário; do Curso Complementar Naval de Guerra, para atualização de conhecimentos e o exercício de assessoria; e do Curso Superior Naval de Guerra, para o exercício de cargos e funções de assessoria à alta Administração Naval angolana, bem como Comando, Chefia e Direção nos postos mais elevados da carreira (CUNHA, 2012a; LUIS, 2013).

APÊNDICE H - Agência Brasileira de Cooperação

As atividades de cooperação técnica internacional tiveram início a partir da conferência de *Bretton Woods*, em julho de 1944, ao final da Segunda Guerra Mundial, quando foram criados o Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional¹⁸⁷.

A ONU motivou as primeiras iniciativas de estruturação da cooperação internacional em decorrência da necessidade de reconstruir os vários países prejudicados com a Segunda Guerra Mundial, bem como de acelerar o desenvolvimento dos Estados mais pobres¹⁸⁸.

No Brasil, a Agência Brasileira de Cooperação (ABC) foi criada em setembro de 1987, por meio do Decreto nº 94.973, como parte integrante da Fundação Alexandre de Gusmão, vinculada ao MRE. É o órgão competente do governo federal para:

planejar, coordenar, negociar, aprovar, executar, acompanhar e avaliar, em âmbito nacional, programas, projetos e atividades de cooperação para o desenvolvimento em todas as áreas do conhecimento, recebida de outros países e organismos internacionais e **aquela entre o Brasil e países em desenvolvimento, incluindo ações correlatas no campo da capacitação para a gestão da cooperação técnica e disseminação de informações**¹⁸⁹ (grifo nosso).

A Cooperação Técnica Internacional (CTI) exercida pela ABC se traduz em um dos instrumentos da Política Externa brasileira para auxiliar o desenvolvimento de um determinado país a promover mudanças estruturais nos campos social e econômico, incluindo a participação das instituições estatais¹⁹⁰.

No Brasil, a CTI é desenvolvida segundo duas vertentes: a Cooperação Horizontal (ou "Sul-Sul") e a Cooperação Recebida do Exterior¹⁹¹. Neste trabalho será abordada somente a Cooperação Horizontal ou "Sul-Sul".

A Cooperação "Sul-Sul" é definida pela ABC como a que contribui para o

¹⁸⁷ Disponível em: <http://www.abc.gov.br/CooperacaoTecnica/Historico>. Acesso em: 20 maio 2013.

¹⁸⁸ Ibidem.

¹⁸⁹ Ibidem.

¹⁹⁰ Disponível em: <http://www.abc.gov.br/CooperacaoTecnica/Conceito>. Acesso em: 20 maio 2013.

¹⁹¹ Ibidem.

"adensamento das relações do Brasil com os países em desenvolvimento, [...] para a geração, disseminação e utilização de conhecimentos técnicos, para a capacitação de seus recursos humanos e para o fortalecimento de suas instituições"¹⁹². Esse tipo de cooperação "vem ocupando, cada vez mais, lugar de destaque na agenda diplomática brasileira. A constatação é comprovada pelo crescente número de atos internacionais firmados entre o Brasil e países da África nos últimos anos"¹⁹³.

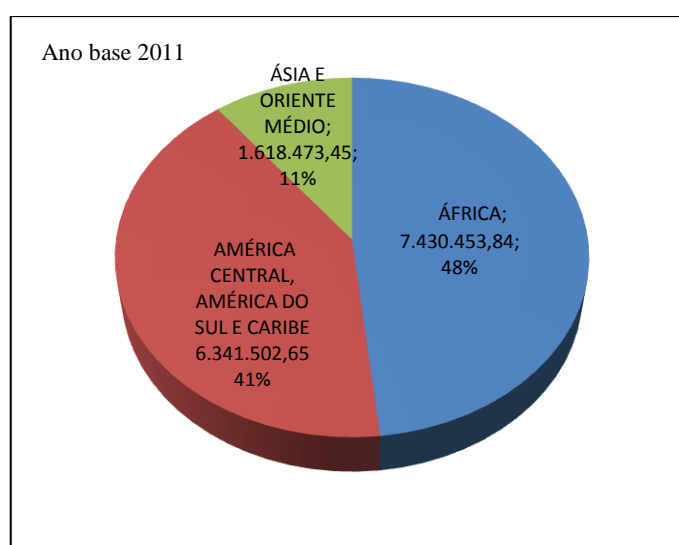


FIGURA 14 - Recursos financeiros disponibilizados pela ABC
Fonte: Agência Brasileira de Cooperação.

Em 2010, o Brasil celebrou Acordos de Cooperação Técnica em mais de 300 iniciativas, totalizando 65 milhões de dólares a serem aplicados em 37 países africanos¹⁹⁴, sendo 19 deles na costa oeste africana. A carteira de projetos da ABC é abrangente e contempla iniciativas em várias áreas do conhecimento. Os recursos destinados aos projetos relativos à área da educação perfizeram 12,12% do total, como demonstrado no quadro abaixo (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2010, p.8-11).

¹⁹² Disponível em: <http://www.abc.gov.br/CooperacaoTecnica/Conceito>. Acesso em: 20 maio 2013.

¹⁹³ Ibidem.

¹⁹⁴ Dentre outros: África do Sul, Angola, Benin, Cabo Verde, Camarões, Gabão, Gana, Guiné Equatorial, Guiné Bissau, Gâmbia, Libéria, Nigéria, Namíbia, República Democrática do Congo, República do Congo, STP.

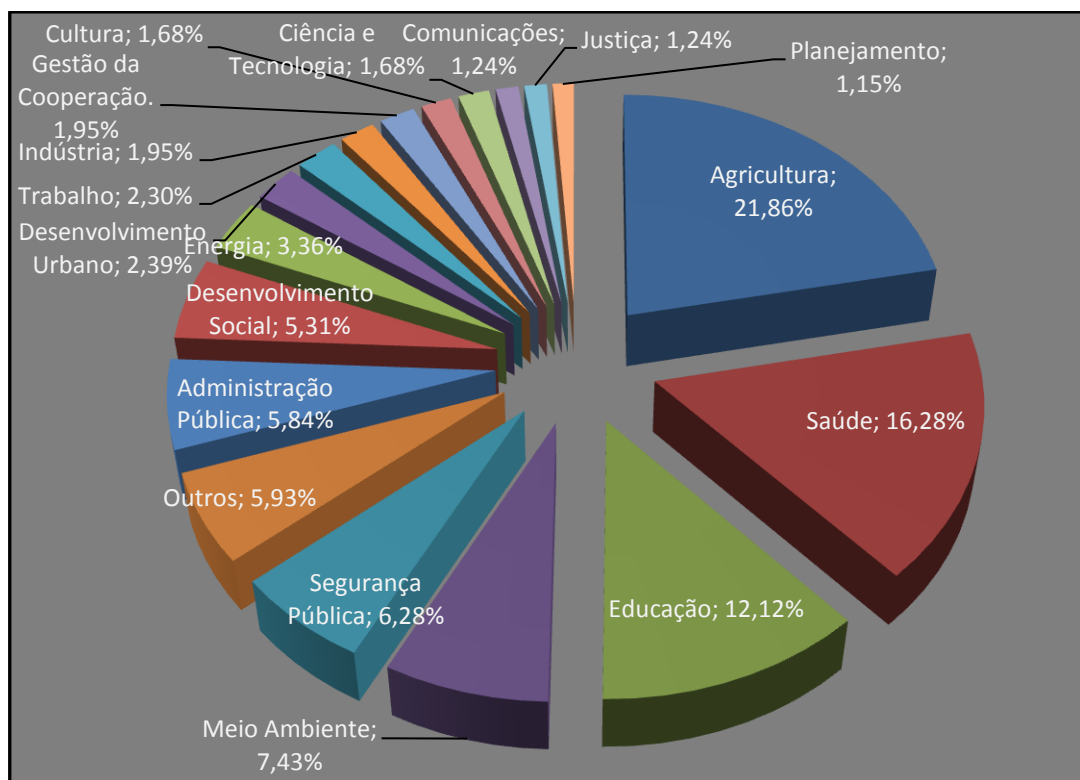


FIGURA 15 - Projetos de cooperação da ABC (ano base 2011)
Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

A prioridade da cooperação brasileira junto aos países africanos está voltada para os países pertencentes à CPLP. Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique e STP correspondem a 55% do volume de recursos alocados à cooperação técnica para a África.

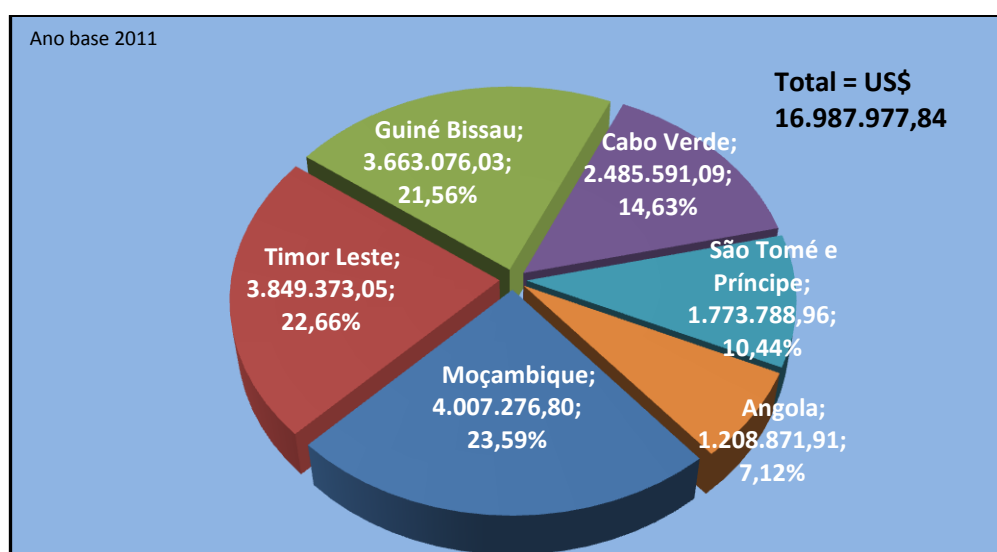


FIGURA 16 - Recursos financeiros disponibilizados para países da CPLP
Fonte: Agência Brasileira de Cooperação.

Como sucesso de CTI, além da Empresa Brasileira de Agropecuária, destaca-se o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), que estabeleceu Centros de Formação Profissional em Angola, Cabo Verde e Guiné Bissau. Os centros oferecem cursos nas áreas de mecânica de motores, construção civil, eletricidade, vestuário e informática. Ao todo, os projetos com o SENAI superam os US\$ 20 milhões. Diversas instituições brasileiras do governo federal, entre ministérios e entidades vinculadas, estão hoje diretamente envolvidas nas ações da cooperação internacional¹⁹⁵(AGÊNCIA BRASILEIRA DE COOPERAÇÃO, 2010, p.7-10).

A evolução do orçamento abaixo apresentada demonstra o crescimento dos recursos financeiros alocados à ABC.

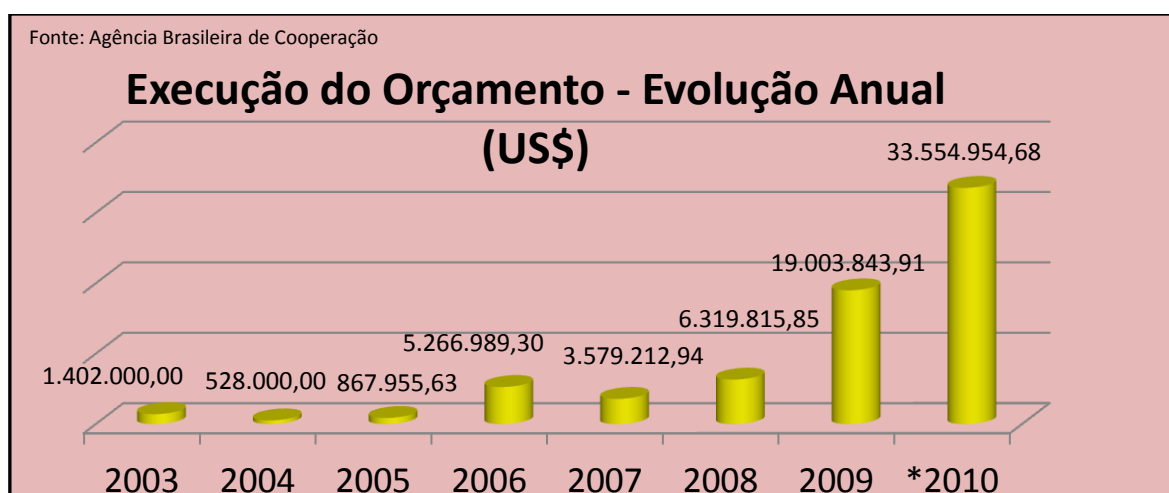


FIGURA 17 - Evolução do orçamento da ABC no período de 2003 a 2010

Fonte: Agência Brasileira de Cooperação.

Por fim, verifica-se a possibilidade de obtenção de aporte financeiro junto à ABC destinado aos cursos de formação, especialização e graduação de militares angolanos nos estabelecimentos de ensino da MB. Esse tipo de projeto se coaduna com os historicamente apresentados no setor da educação e com a prioridade atribuída aos países africanos da CPLP.

¹⁹⁵ Entre elas citam-se a Agência Brasileira de Inteligência, Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Petrobras, Ministério da Justiça e Ministério da Educação.

APÊNDICE I - Análise comparativa

QUADRO 1

Comparação entre os períodos de construção de um Navio-Patrolha Classe "Macaé" e a formação de sua tripulação

	A (Ano da Assinatura do Contrato)				A+1	A+2				A+3	
	Jan-Mar	Abr-Jun	Jul-Set	Out-Dez	Fev-Dez	Jan-Mar	Abr-Jun	Jul-Set	Out-Dez	Jan-Mar	Abr-Jun
Formação de Oficiais	Seleção interna na MGA para realizar o curso na MB em A+1				1ª e 2ª Fases do CFOMA no CIAW	3ª Fase do CFOMA (Embarque em navios)				Grupo de Recebimento do Meio ativado	
	Solicitação pela MB de vagas à ABC para o curso em A+1										
Formação de Praças	Seleção interna na MGA para realizar o curso na MB em A+1				C-Esp, C-Hab e C-Ap (no CIAA)	Estágios em Navios Distritais				Grupo de Recebimento do Meio ativado	
	Solicitação pela MB de vagas à ABC para o curso em A+1										
Construção do Navio-Patrolha Classe "Macaé"	Assinatura do Contrato de Compra entre a EMGEPRON e MGA		Construção do navio em estaleiro nacional			Lançamento do Navio (Batimento de Quilha)	Início do recebimento do meio naval pelo Grupo de Recebimento constituído pela tripulação angolana formada na MB		Docagem e Provas de Mar Interna e Oficial	Assinatura do Termo de Recebimento e Entrega do NPa	
<p>Obs. 1 - Os períodos referentes à construção do Navio-Patrolha Classe "Macaé" foram extraídos do Contrato n°45000/2009-006/00, firmado entre a Diretoria de Engenharia Naval e o Estaleiro EISA, e do Anexo "F" do Termo Aditivo Cronograma Físico-Financeiro do 5º Navio-Patrolha "Casco" n.º EI-517. Documentos obtidos com o CF (EN) Alexandre Magalhães Fernandes, Gerente de Obtenção de Navios-Patrolha.</p> <p>Obs. 2 - Os períodos referentes à formação de pessoal advêm da entrevista com o CMG Carlos Eduardo Leitão da Costa, Assessor de Pessoal Militar da Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM).</p>											

ANEXO A - Golfo da Guiné



FIGURA 18 - Golfo da Guiné na perspectiva mais ampla
Fonte: *Chatham House*, 2012.

ANEXO B - Comunidade Econômica dos Estados da África Central



FIGURA 19 - Países da Comunidade Econômica dos Estados da África Central
 Fonte: *International Crisis Group*, 2012.

ANEXO C - Comissão do Golfo da Guiné

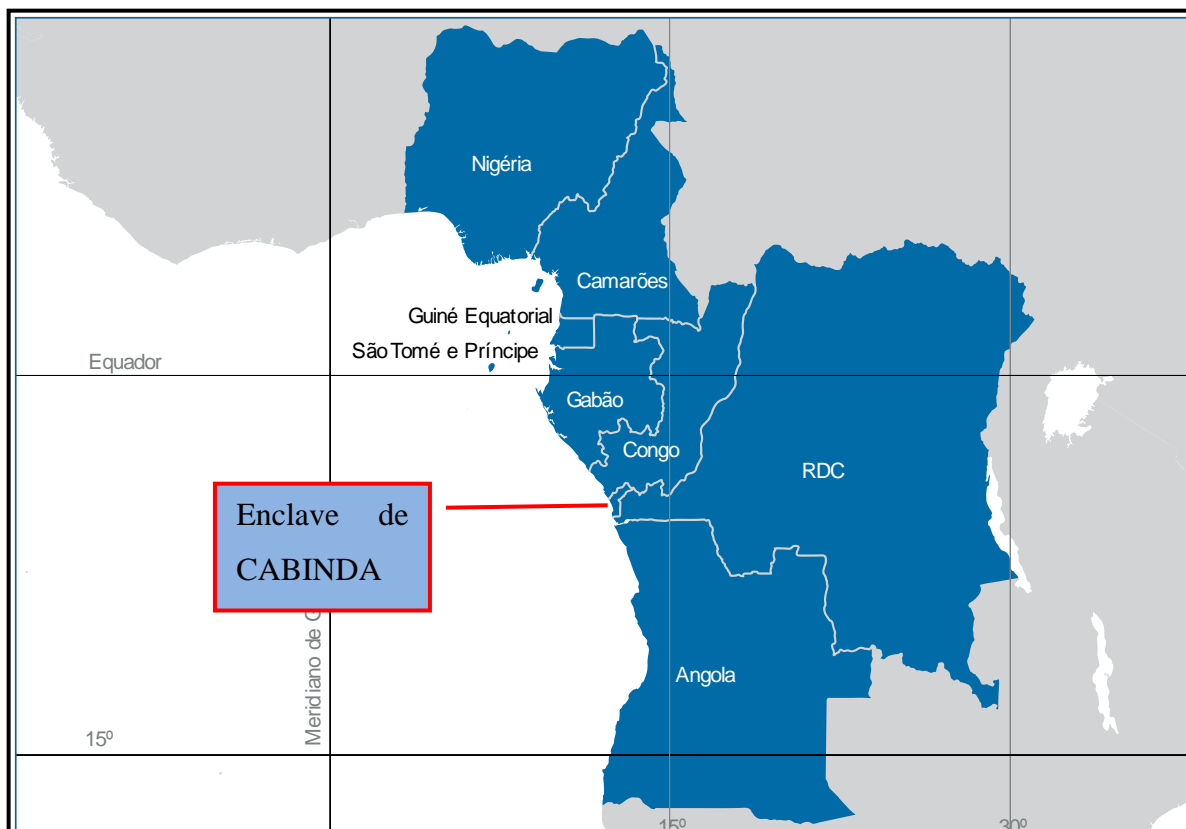


FIGURA 20 - Países da Comissão do Golfo da Guiné
Fonte: *Chatham House*, 2012a.

ANEXO D - Recursos minerais na África Subsaariana

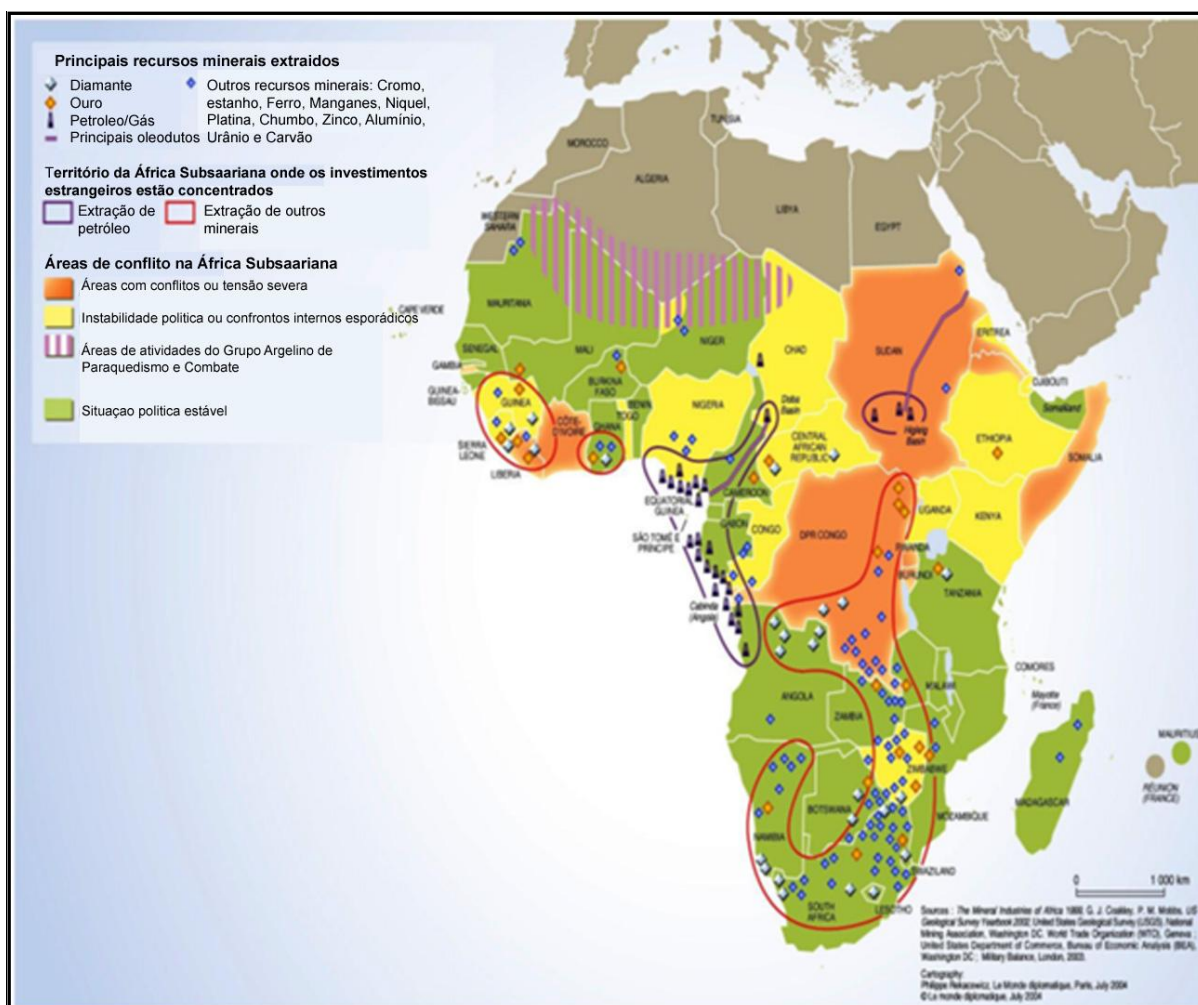


FIGURA 21 - Recursos minerais na África Subsaariana

Fonte: *United States Geological Survey - Geological Survey Yearbook, 2002.*
(Original no idioma inglês. Tradução do autor).

ANEXO E - Ações de pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné

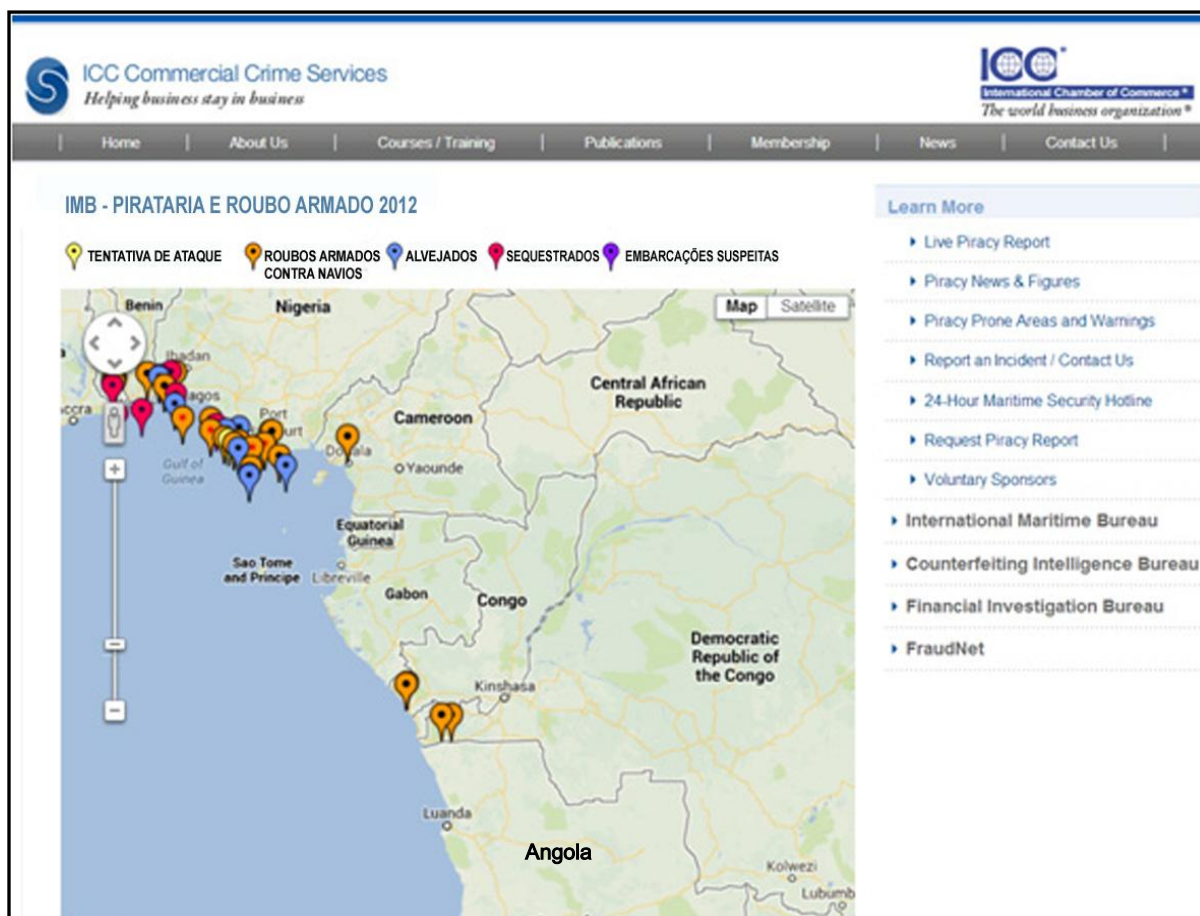


FIGURA 22 - Ações de pirataria e roubo armado na área marítima da CGG

Fonte: *International Maritime Bureau*.

(Legenda original no idioma inglês. Tradução do autor).

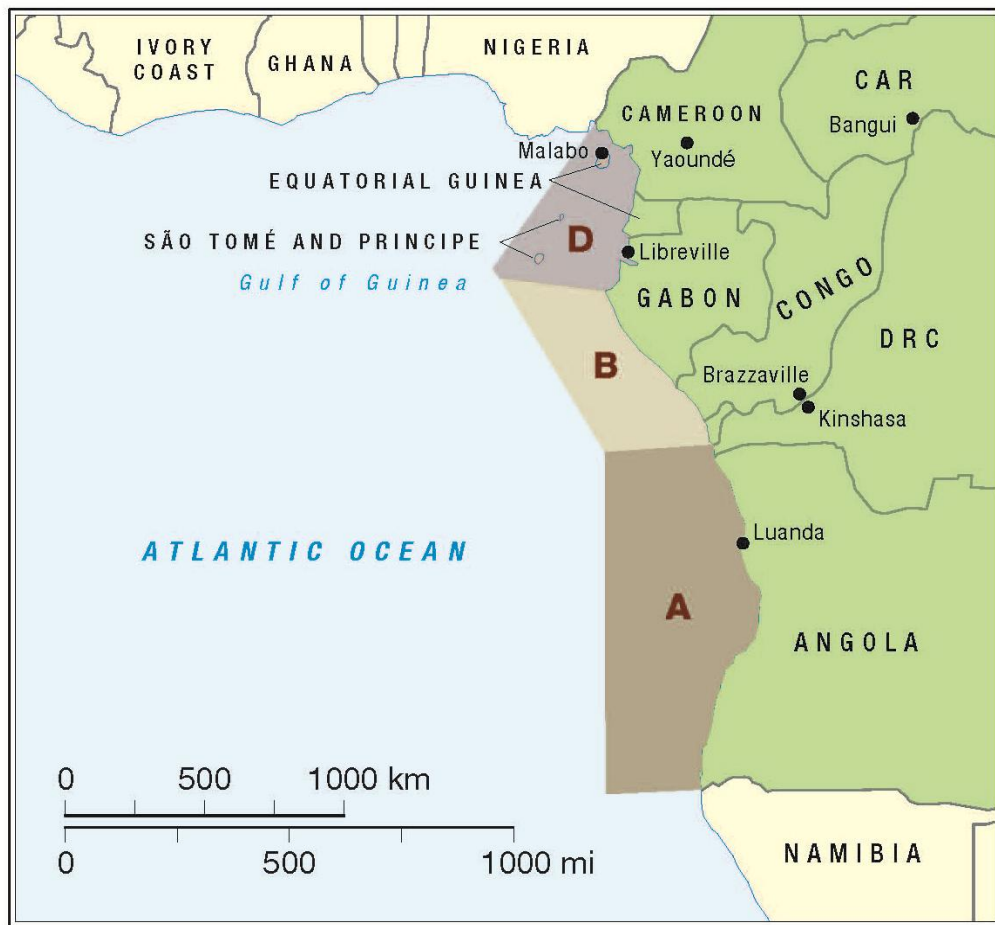
ANEXO F - Zonas Marítimas - Comunidade Econômica Estados da África Central

FIGURA 23 - Zonas de segurança marítima da CEEAC

Fonte: *International Crisis Group*, 2012.

ANEXO G - Aspectos históricos, políticos, sociais e econômicos de Angola

Angola localiza-se na costa oeste da África e é o sexto país do continente em extensão, com uma área de 1.246.700km², uma costa de 1.600 km e uma fronteira terrestre de 4.837km. Limita-se, ao Norte, com a República do Congo e a República Democrática do Congo; a Leste, com a República Democrática do Congo e a República da Zâmbia; ao Sul, com a República da Namíbia; e a Oeste, com o Oceano Atlântico. Além disso, conta ao Norte, com o enclave de Cabinda (ANGOLA, 2011a).

O potencial de riquezas minerais, hidrográficas e agrícolas de Angola atraiu a cobiça de potências europeias em finais do século XV, tornando-se colônia portuguesa até 1975. A presença estrangeira durou cinco séculos e, em 1975, tornou-se independente de Portugal. No século XX, manteve-se em guerra constante, desde 1961 até 2002: primeiro, em virtude da luta contra o domínio colonial português; depois, como consequência da guerra civil que eclodiu em 1975. Esta última foi potencializada pelos EUA e pela então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, que alimentavam financeira e militarmente as forças internas em confronto: União Nacional para a Independência Total de Angola (UNITA) e Movimento Para a Libertação de Angola (MPLA), respectivamente (ANGOLA, 2011a).

O Tratado de Alvor, que define os termos da independência de Angola em relação a Portugal, estabelece que Cabinda é parte integrante e inalienável de Angola. Em 1º de agosto de 1975, a Frente pela Libertação do Enclave de Cabinda declarou sua independência de Portugal, não sendo reconhecida nem pelas facções que lutavam pela independência de Angola nem por Portugal. Atualmente, os conflitos na região permanecem, ainda que eventuais (ANGOLA, 2011a).

A Constituição em vigor estabelece o sistema presidencialista, com um mandato de cinco anos e os seguintes órgãos do Estado: Presidência da República, Assembleia Nacional e os Tribunais de Justiça. Sua divisão político-administrativa prevê dezoito

Províncias, 163 Municípios e 475 Comunas (ANGOLA, 2011a).

O Poder Legislativo é formado pela Assembleia Nacional, com 220 cadeiras, renovada a cada quatro anos. A primeira eleição democrática ocorreu em 1992, quando foi implantada a democracia pluripartidária; a seguinte, prevista para 1997, só se concretizou em 2008, em decorrência dos conflitos internos. O resultado dessas eleições legislativas deu ampla maioria ao MPLA (81,6% dos votos) e, em janeiro de 2010, a nova Constituição angolana foi aprovada, instituindo o mandato presidencial de cinco anos. Em 2012, foram realizadas eleições presidenciais, nas quais José Eduardo dos Santos foi reeleito e concorreram como principais partidos políticos, o MPLA, a UNITA, o Partido de Renovação Social, a Nova Democracia e a Frente Nacional para Libertação de Angola (ANGOLA, 2011a).

Com uma população de várias etnias e culturas, e mais de 60 dialetos, o país adotou o português como idioma oficial. Os principais dialetos são derivados da etnia *Bantu*: o *Umbundo*, *Kimbundu*, *Kikongo*, *Cokwe*, *Fiote* e o *Kwanyama* (ANGOLA, 2011a).

A República de Angola é um Estado laico, havendo separação entre o Estado e as Igrejas; reconhece, respeita e protege diferentes confissões religiosas, as quais são livres para organizar e exercer suas atividades, desde que se submetam à Constituição e às leis da República de Angola. A maioria da população segue o credo cristão: Católico, 51%; Protestante, 17%; Animista, 30%; Outros, 2% (ANGOLA, 2011a).

Com o fim da guerra, depois de 27 anos, abriu-se a possibilidade de o Governo angolano organizar a economia. Com significativas riquezas naturais, o país vem passando por uma série de transformações, que asseguram à população um novo momento de prosperidade social e democracia (ANGOLA, 2011a).

A taxa média de crescimento anual do PIB de 13,3% atesta o sucesso da política de diversificação da economia, indispensável para assegurar o crescimento do emprego e da economia angolana (ANGOLA, 2011a).

O desempenho excepcional da atividade econômica, após 2002, teve também reflexos positivos sobre a Balança de Pagamento e sobre as Finanças Públicas. O saldo da Balança de Pagamentos apresentou-se positivo em todos esses anos, registrando, em 2011, o valor da ordem de sete milhões de dólares, correspondente a 20,8 % do PIB (ANGOLA, 2011a).

A estabilidade da moeda local, conhecida como *kwanza*, em relação ao dólar norte-americano foi um dos traços marcantes da política monetária desse período. A taxa de inflação anual caiu de 105,6 %, em 2002, para 13,17 %, em 2008, 11,4% em 2012, e estima-se 9% no presente ano. Mesmo considerando os elevados valores inflacionários, o indicador das condições gerais de vida da população angolana cresceu cerca de três vezes, em relação ao ano de 2011. As reservas internacionais líquidas atingiram o montante de 28 bilhões de dólares (ANGOLA, 2011a).

O setor petrolífero, principal fonte de receitas da economia angolana, sofreu o impacto da crise financeira internacional a partir de 2007, tendo como consequências a redução da procura e do preço do petróleo bruto no mercado internacional, em cerca de 50%. Os reflexos só não foram maiores, devido ao excepcional desempenho da atividade do respectivo setor no primeiro semestre daquele ano, quando a média da produção atingiu 1 milhão e 906 mil barris por dia. A economia angolana continua a crescer, mesmo que a um ritmo mais moderado, tendo o ano de 2012 registrado o crescimento do PIB em 3,4% (ANGOLA, 2011a).

ANEXO H - Área contestada entre Angola e a República Democrática do Congo

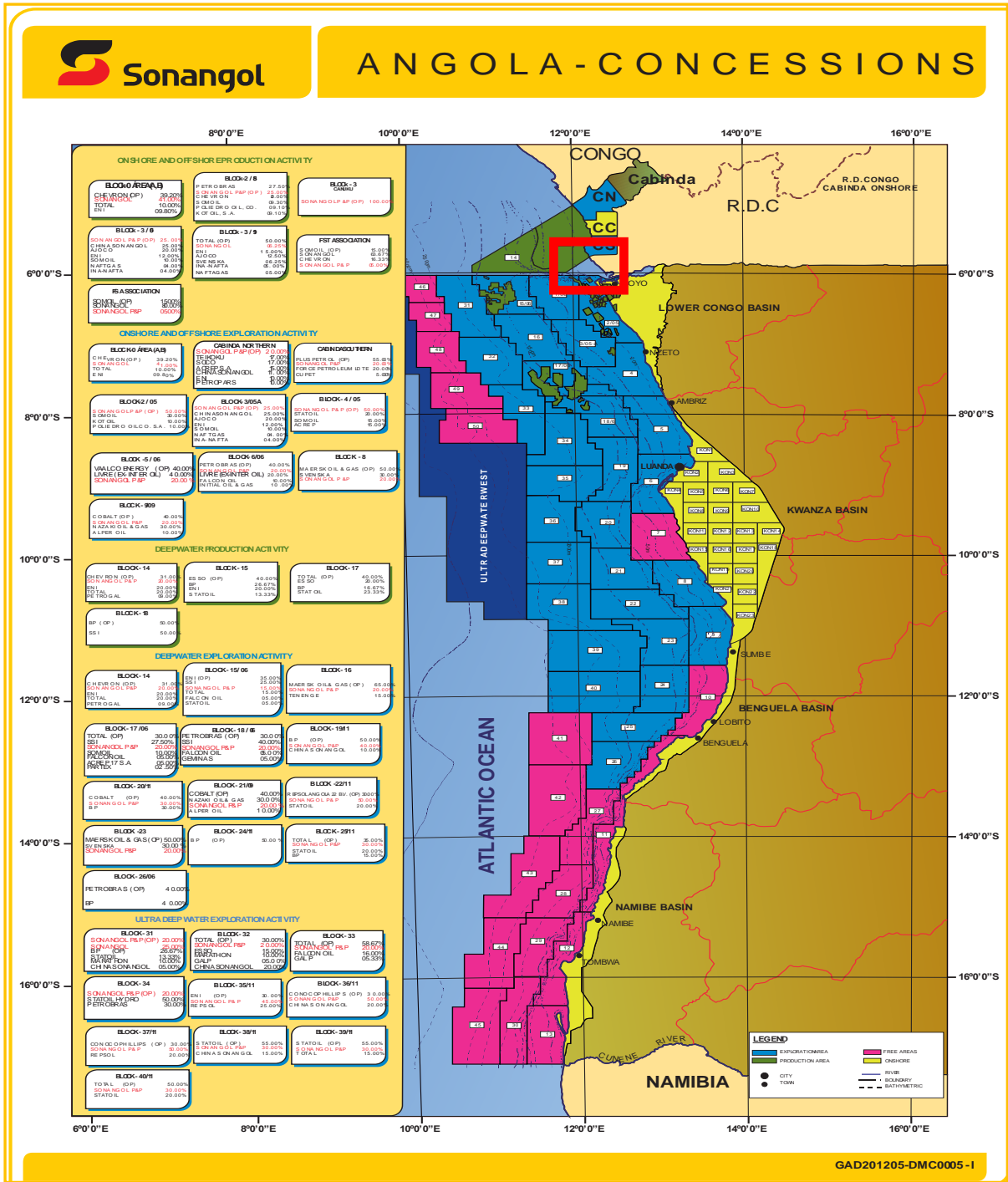


FIGURA 24 - Área marítima contestada entre Angola e a República Democrática do Congo
Fonte: Empresa Petrolífera Angolana - SONANGOL, 2012.

ANEXO I - Ação da MONUSCO contra a pirataria e roubo armado contra navios

FIGURA 25 - Militares da MONUSCO em combate às ações de pirataria e roubo armado contra navios nas AJ da RDC

Fonte: disponível em: <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/monusco/>. Acesso em: 26 maio 2013.



FIGURA 26 - Militares da MONUSCO em combate às ações de pirataria e roubo armado contra navios nas AJ da RDC

Fonte: disponível em: <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/monusco/>. Acesso em: 26 maio 2013.



FIGURA 27 - Militares da MONUSCO em combate às ações de pirataria e roubo armado contra navios nas AJ da RDC

Fonte: disponível em: <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/monusco/>. Acesso em: 26 maio 2013.



FIGURA 28 - Militares da MONUSCO em combate às ações de pirataria e roubo armado contra navios nas AJ da RDC

Fonte: disponível em: <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/monusco/>. Acesso em: 26 maio 2013.

ANEXO J - Organização administrativa da Marinha de Guerra Angolana

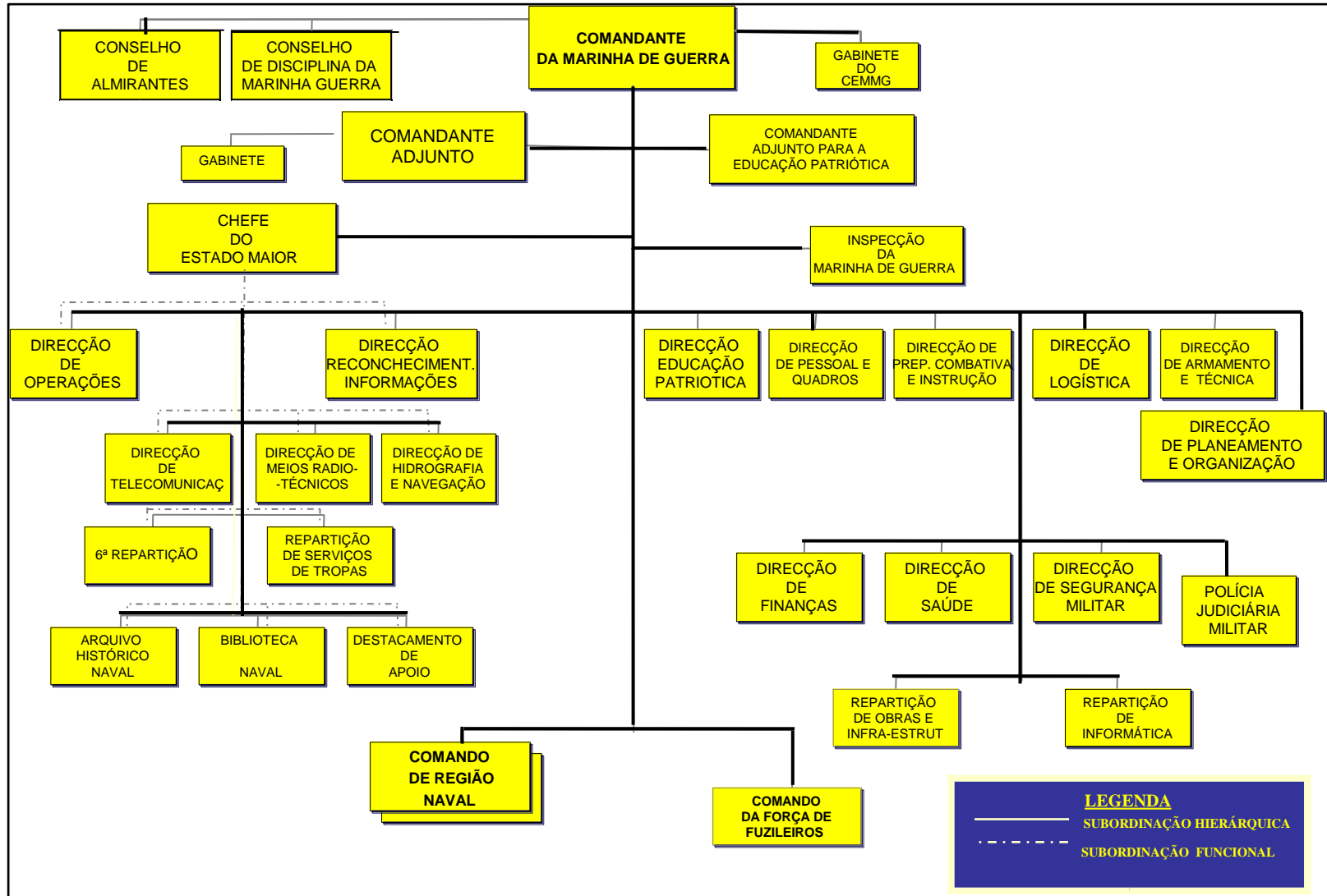


FIGURA 29 - Organograma da Marinha de Guerra Angolana
 Fonte: FREITAS, 2013.

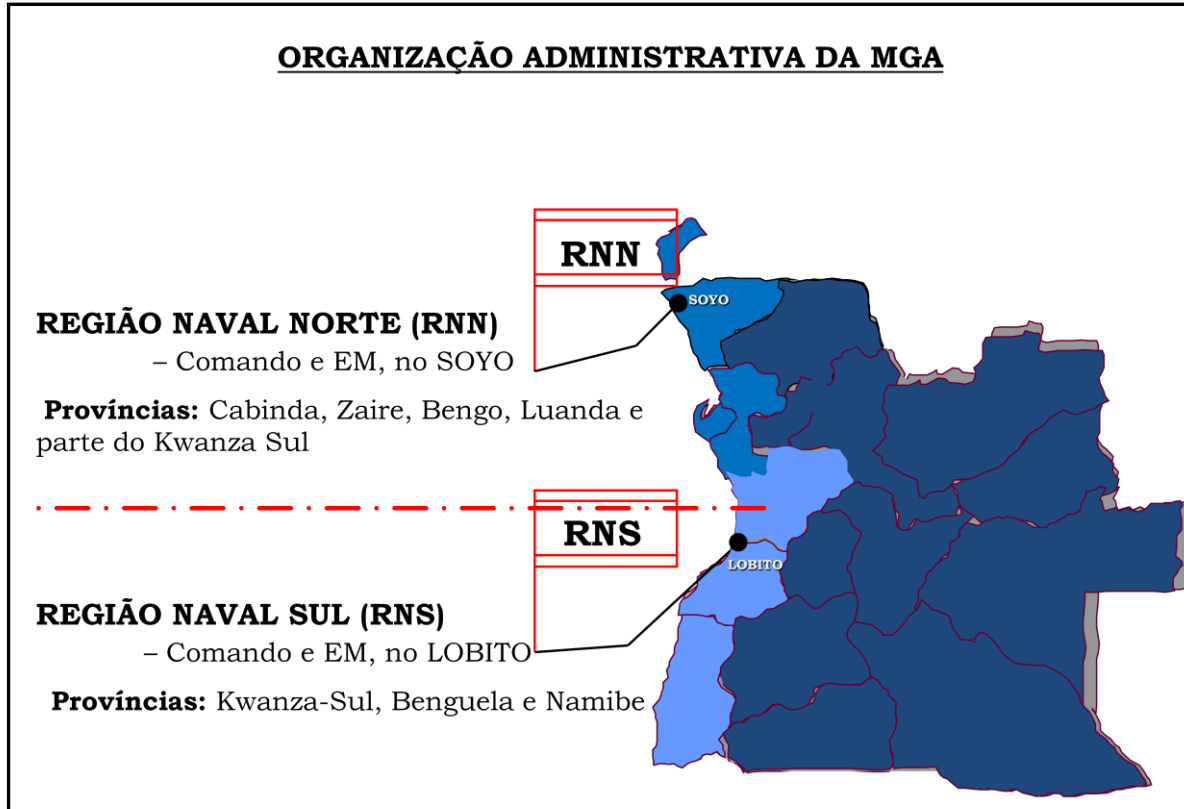


FIGURA 30 - Divisão administrativa da Marinha de Guerra Angolana
Fonte: FREITAS, 2013.



FIGURA 31 - Região Naval Norte
 Fonte: FREITAS, 2013.

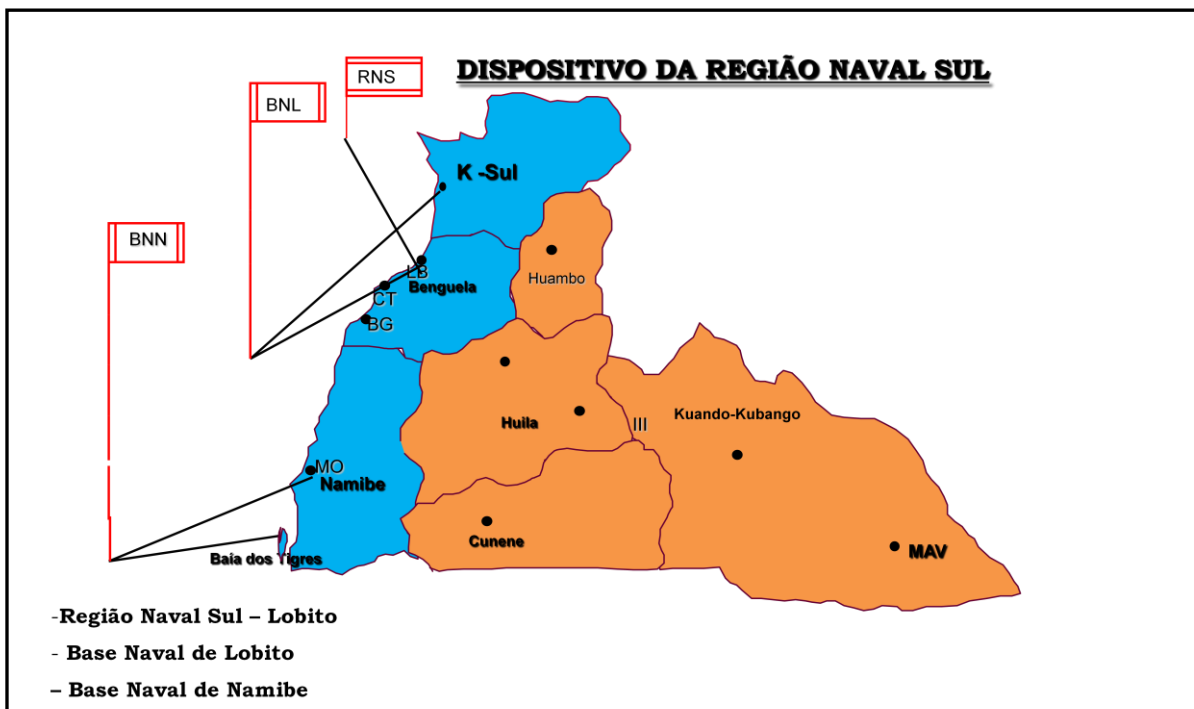


FIGURA 32 - Região Naval Sul
 Fonte: FREITAS, 2013.

ANEXO L - Sistema Nacional de Vigilância Marítima

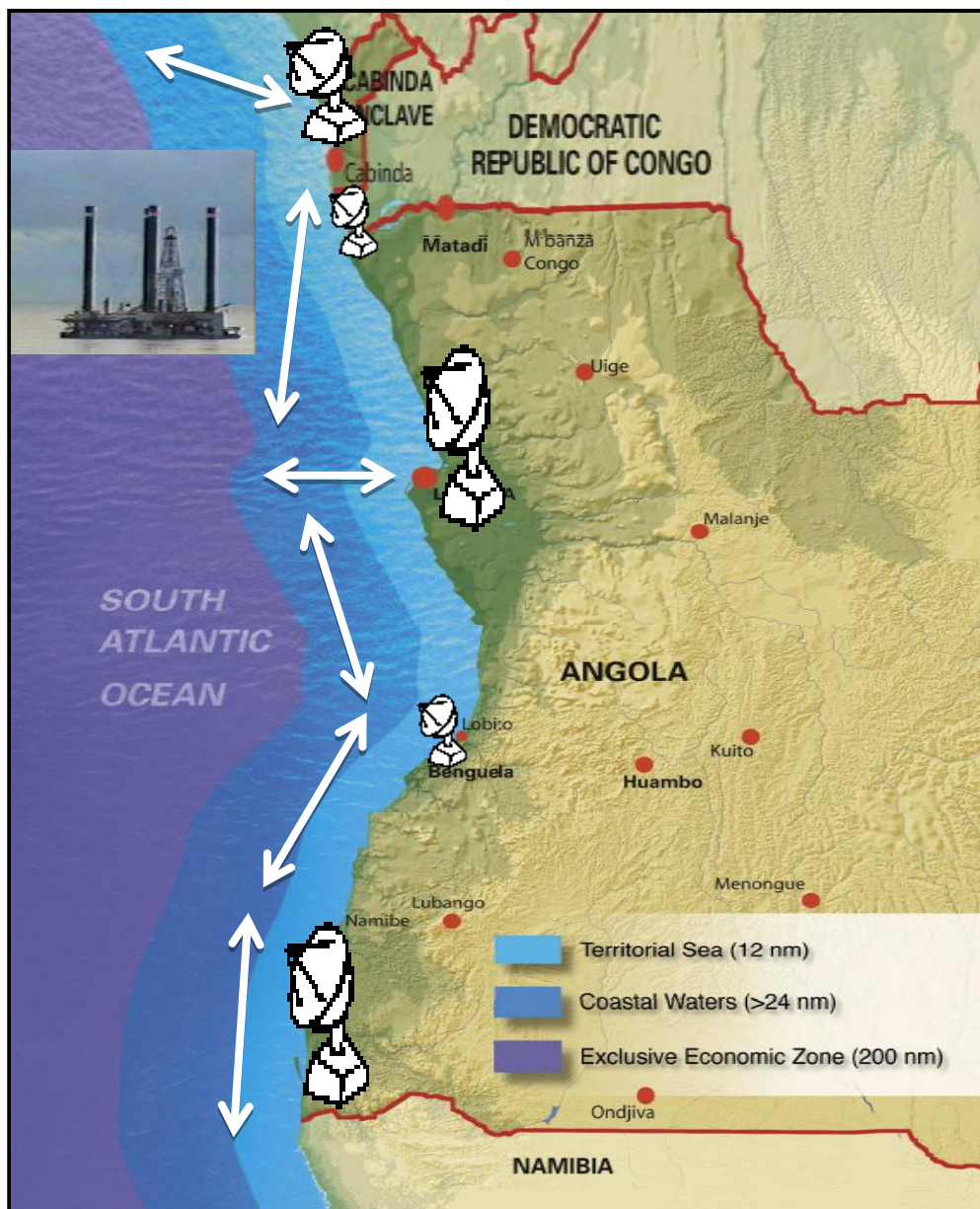


FIGURA 33- Proposta para instalação dos radares do SINAVIM
Fonte: CUNHA, 2012.

Nota do autor: o posicionamento foi apresentado pelo Comandante da MGA durante sua exposição no III Simpósio de Marinhas da CPLP, no Rio de Janeiro, em 2012. As especificações dos radares não foram definidas até o momento.

