

A Estratégia Marítima Integrada de África 2050 - Uma nova dimensão para a Segurança Marítima Africana

Coronel
Luís Manuel Brás Bernardino



“...a vertente da segurança [onde se pode incluir a segurança marítima] sem a qual não há desenvolvimento económico nem político, exige a formulação de um instrumento e de uma doutrina que legitime e torne eficazes as intervenções em nome dos interesses da Humanidade.”

Adriano Moreira, “Teoria das Relações Internacionais”,
2002, p.448

Introdução*

A transição do século XX para o XXI provocou o debauche de uma “velha” ordem internacional em que assentava a relação de forças estratégicas, numa forte bipolaridade e na confrontação político-ideológica entre dois blocos - o leste e o oeste. Esta relação político-estratégica de forças foi posta em causa, mais recentemente, com o surgimento de novos poderes emergentes que, circunstancial e conjunturalmente, transportaram para essas latitudes problemáticas que, não sendo novas, são globais e cada vez mais consideradas globalizantes, não só pelos seus efeitos e pelo impacto que tem na política, diplomacia, economia e na segurança mundial, como pela dificuldade no seu entendimento e ainda na identificação e construção de estratégias que possam minimizar

riscos para a sociedade.

Acontecimentos mais recentes e relacionados com a nova geopolítica dos conflitos, e o envolvimento de novos e erráticos atores numa conflitualidade regional e local com impacto e empenhamento global implicou, entre outros aspectos, a adopção de um conceito mais alargado, abrangente e globalizado de segurança. Este novo paradigma securitário global, transversal para a segurança e defesa dos Estados e das Organizações Internacionais, levou a que a segurança de cada Estado passasse a constituir preocupação de todos, nomeadamente ao nível da segurança marítima^[1], pois a geopolítica e a geoestratégia dos mares e dos oceanos, e principalmente a problemática atual da escassez de água potável e a luta pelo acesso aos recursos hídricos constitui um factor de constante “preocupação” para os Estados, Organizações e para o mundo em geral^[2].

O factor segurança passou assim a dominar as agendas internacionais, especialmente em complexos contextos de crise regional e particularmente em quadrantes que até então tinham um reduzido valor potencial, estamos a referir-nos concretamente aos pequenos países costeiros (ou ribeirinhos) e insulares, nomeadamente ao continente Africano, pois que o seu valor geoestratégico e geopolítico parecia estar secundarizado em face da imensidão do poder terrestre em que assentava a política da “*detente*” e que reduziu o interesse das grandes potências neste continente. Situação que se alterou significativamente no final do século XX e no início do século XXI, onde África e as problemáticas africanas estão no centro da agenda internacional, nomeadamente no que concerne à segurança marítima.

Neste sentido, as Organizações Internacionais (e Regionais) passaram a incluir nas suas agendas da cooperação para a paz o importante vector da segurança e da defesa da maritimidade, pois, num contexto mais global, não se pode falar em desenvolvimento sustentado sem uma segurança partilhada e não existe segurança partilhada sem uma assunção de uniformidade nos princípios (e nas estratégias) que cada Organização tece como valores e mecanismos fundamentais. Assim é em terra ou no mar, assim é nas organizações em que o objectivo fulcral é a cooperação na vertente da segurança e defesa, e assim será nas organizações que centram a sua história voltada para o mar e onde a problemática do acesso à água potável e a gestão dos recursos hídricos adquirem uma importância vital, como é o caso da maioria dos países em África e, mais especificamente, da União Africana (UA), como principal organização de cooperação pan-africana.

No quadro da cooperação regional para a segurança, a UA idealizou, desde meados de 2002, a Arquitectura de Paz e Segurança Africana (APSA), onde a componente naval e a preocupação pela temática da segurança marítima não fazia parte do seu quadro de acção estratégica, nem das principais linhas de acção política, pois as Forças Armadas dos países africanos encontram-se mais vocacionadas para o emprego da componente terrestre. Contudo, não deixa de ser importante que surjam propostas de complementaridade e de desenvolvimento para a nova realidade, nomeadamente, apostando no emprego conjunto de outras componentes (aérea e terrestre) nas operações

de paz e ajuda humanitária em África. Até porque se assiste a um aumento dos conflitos no mar, e estes tendem a constituir-se num novo factor de risco para o desenvolvimento sustentado e seguro nessas regiões, com reflexos em terra e impacto direto na economia dos estados ribeirinhos e de África.

Neste contexto, a UA apresenta-se internacionalmente como uma Organização maioritariamente composta por países ribeirinhos e arquipelágicos^[3], onde tudo aponta para que tenha primazia o lançamento das bases necessárias para que se possa desenvolver, num futuro próximo, uma cooperação estruturada da vertente marítima em apoio do desenvolvimento sustentado e da segurança marítima dos países e das regiões onde exercem influência, nomeadamente, através da aposta no desenvolvimento da sua componente naval, quer seja assente numa Guarda Costeira ou Marinha de Guerra^[4].

Contudo, pensamos que o futuro faz-se no seio das Organizações de entendimentos políticos e assente numa cooperação institucional estruturada, factor que, para o desenvolvimento das componentes navais/marítimas dos Estados-membro, se revela essencial e estrategicamente indispensável. Segundo este prisma, a reflexão que apresentamos procura fazer uma abordagem contextual sobre a importância da “Estratégia Marítima Integrada de África 2015” (EMIA2050), como elemento político-estratégico de afirmação continental e mundial da UA, ligando países, regiões, continentes e Organizações, onde procuraremos dar alguns modestos contributos para uma reflexão que possibilite um melhor entendimento dos principais objetivos e implicações para África, e concretamente saber *“Porquê devemos considerar que a Estratégia Marítima Integrada de África 2015 é uma utopia realista para a segurança marítima Africana?”*.

A segurança marítima em África como factor estratégico de desenvolvimento

No período pós “guerra-fria” a dinâmica evolutiva dos conflitos acompanhou a dinâmica da evolução dos Estados, tendo-se assistido a uma mudança radical da intensidade e principalmente da tipologia e da regionalização da conflitualidade. Estes conflitos trans-regionais transitaram para o interior dos Estados e mais recentemente para os mares internacionais e para as águas costeiras sob jurisdição nacional, caracterizando uma nova conflitualidade que, fazendo-se nos mares, tem impacto nas populações e na economia em terra. Pois como refere o professor João Borges Coelho, o espaço marítimo permaneceu (permanece) sem definição de fronteiras, responsabilidades e de utilização mundial, o que contribui para muitos dos problemas que aí tem a sua origem (2013, pp. 3-4).

“...The sea has always been stranger than land, an unexplored area where a permanent human presence and the demarcation of boundaries seemed impossible. For a long time, the politics of measuring such boundaries had as yardstick the

reach of the cannonball and the rule of the mare liberum formulated in the early century by Grotius's declaration that the sea should be used by all and would not belong to anyone. Hence the perspective, which to a great extent still exists today, of the sea as a common space that that everyone could benefit from and has the duty to preserve.” (Coelho, 2013, p.4)

Talvez por este motivo e desta forma, e muito por via da “globalização” da conflitualidade marítima regional, assistiu-se em África a uma fragilização da capacidade dos estados e das suas estruturas sociais, políticas e militares, com reflexos directos numa incapacidade estrutural em garantir a salvaguarda da sua soberania e em combater a marginalidade e o crime no mar. Cumulativamente, a permeabilidade das fronteiras marítimas e alguma fragilidade governativa resultou num aumento das dificuldades dos estados africanos em exercerem a soberania e o controlo das suas costas e especificamente da sua Zona Económica Exclusiva (ZEE) e das águas internacionais (incluindo as rotas marítimas) de sua directa jurisdição. Este aspecto causou uma perturbação crescente no Sistema Político Internacional, revelando-se uma permanente ameaça transnacional à segurança global, demonstrando que o factor “segurança no mar” é primordial na consolidação do “desenvolvimento em terra” e que ambos são atualmente elementos estratégicos no desenvolvimento sustentável no continente africano.

Neste contexto, a nova geopolítica dos conflitos em África, associada à fragilidade do estado africano, tem levado a Comunidade Internacional a intervir crescentemente neste continente, com vista a contribuir para a consolidação da paz e criando condições para melhorar a segurança e o desenvolvimento, sendo nas costas oceânicas da África subsariana que a sociedade internacional, por via maioritariamente das Nações Unidas, da União Europeia e da Organização do Tratado do Atlântico Norte tem vindo a intervir com maior frequência e intensidade^[5].

Por outro lado, em África, a transição entre o pré e o pós-colonial, não só no aspecto geoestratégico e geopolítico, mas em outros domínios da responsabilidade do Estado, tais como o económico-financeiro, político-diplomático, social, securitário e mais concretamente na gestão dos recursos naturais (onde se pode incluir a água), têm contribuído para a perfusão de conflitos nesta região, tendo o estado africano assumido, quase sempre, o ónus destes fenómenos conjunturais. Em complemento, constata-se que é possível apurar a existência de uma complexidade de causas intrínsecas que caracterizam transversalmente os conflitos na região, principalmente aqueles que se materializam em acções de rapto, roubo ou simples banditismo no mar, que apresentam uma tipologia própria, normalmente associados a uma amálgama difusa de “rootcauses”, de carácter interno e externo de matriz indiferenciada, assentando directa ou indirectamente (quase sempre) nas lacunas governativas do estado africano, e na impossibilidade de governar os seus espaços marítimos, embora se constate que cada conflito é um conflito e que a conflitualidade em terra tem repercussões no crescimento da instabilidade no mar (e vice-versa).

Ainda por outro lado, os atribulados processos de descolonização^[6], vividos pela grande

maioria dos países africanos, levou a que ficassem fragilizados e dependentes da ajuda externa e, na sua grande maioria, incapazes de exercerem a sua soberania governativa e assumirem valências de Estado Democrático. Aspeto que conduziu à inépcia da entidade “Estado”, tendo levado reciprocamente à fragmentação regional do continente Africano e à proliferação da criminalidade de ordem mais diversa, bem como ainda ao crescente desregular do controlo das fronteiras marítimas (muitas ainda por traçar e definir), dos portos, das costas oceânicas e das rotas comerciais marítimas que transitam nos seus espaços. Este singular aspecto conduziu a uma luta pela identidade regional (cultural, religiosa ou de poder) constatando-se que as pressões políticas, económicas, raciais ou religiosas e militares, levaram ao surgimento de conflitos no interior destes estados frágeis constituindo-se nos aspectos geopolíticos primordiais de uma “nova” conflitualidade, que agora se expandiu também nos mares e oceanos (Fisas, 2004, pp. 52-62).

Assim, os assuntos do mar e dos oceanos, nomeadamente, a temática da segurança marítima e a gestão dos recursos marítimos passou a constar nas agendas das Organizações Regionais e dos Estados Africanos, constatando-se que seria necessário uma maior capacidade estratégica de gerir os recursos hídricos e criar sinergias para garantir uma melhor segurança marítima e, após 2012, sugeriu-se que a “Estratégia Marítima Integrada de África 2050”, a que dedicaremos os próximos parágrafos, parecia ser o caminho ideal para melhorar a segurança e o desenvolvimento marítimo no continente.

A Estratégia Marítima Integrada de África 2050^[7]

Os oceanos, mares e as águas lagunares ou afluentes interiores da África estão atualmente sob uma enorme pressão social, política e económica, pois constituem fonte de subsistência para muitos milhões de africanos e são um recurso vital para muitos milhares. Ao longo dos tempos, muitos agregados familiares vêm exercendo atividades económicas e comerciais no, agora, designado “Domínio Marítimo de África”^[8] (DMA), constituindo importante fonte de recursos para a economia local, regional e com reflexos na economia global.

Contudo, segundo dados do *African Development Bank Group*, publicado no “*African Economic Outlook 2014*”, as atividades marítimas tradicionais, tais como o transporte marítimo local e a pesca, intensificaram-se, nunca constituindo uma verdadeira preocupação do Estado regular e controlar verdadeiramente esses recursos e essas práticas. Por outro lado, estão emergindo novas atividades relacionadas com o mar, tais como a aquicultura, o turismo ou as energias renováveis associadas às marés que vieram dar uma outra dimensão económico-social ao mar e aos oceanos. Embora constatemos que, atualmente, mais de 46% dos africanos vivem na pobreza (um número que está em constante crescimento), o pescado e a piscicultura tradicional tem ainda uma contribuição vital para a segurança alimentar para mais de 200 milhões de africanos e proporciona rendimento para mais de 10 milhões. Por outro lado, o comércio

internacional é muito importante para muitas economias africanas, com mais de 90% das exportações e importações de África a serem realizadas atualmente por via marítima, constatando-se que, ao longo das últimas décadas, o volume de comércio marítimo mundial mais do que quadruplicou, sabendo-se que cerca de 90% do comércio mundial e dois terços dos fornecimentos de energia são realizados por via marítima^[9].

No entanto, o aumento da intensidade das actividades no mar está a realizar-se num cenário de insegurança, onde as várias formas de tráfico ilegal, a acentuada degradação do ambiente marinho, a perda da biodiversidade e os consequentes efeitos agravados sobre as mudanças climáticas globais são cada vez mais uma realidade atual. Sabemos ainda que os oceanos e os mares estão interligados e a acção num mar ou numa determinada área económica tem um impacto directo ou indirecto noutra mar e pode ter efeitos positivos ou negativos sobre outros espaços geopolíticos marítimos contíguos. Da mesma forma, o uso cada vez mais intenso dos oceanos e mares por vários sectores, combinado com as alterações climáticas, o aumento da pressão sobre o ambiente marinho, tem conduzido a um incremento na poluição e na degradação desregulada dos recursos piscatórios e do meio ambiente marinho em geral (EMIA2050, 2012, p. 9).

Reflectindo sobre este paradigma, a agenda de desenvolvimento da UA procurou promover, entre outras coisas, o desenvolvimento do capital humano e a melhoria da qualidade de vida, intimamente associado ao recurso à água potável e à economia marítima, estando na base de uma abordagem centrada no “ser humano para o desenvolvimento”, onde todos os grupos sociais estejam integrados num ecossistema e o equilíbrio produza paz, segurança, desenvolvimento e bem-estar societal.

Segundo esta abordagem, a agenda atual da UA reconhece que existe uma “África” que, usando os seus próprios recursos marítimos, procura tomar o seu lugar de direito num mundo multipolar, global e mais equitativo na distribuição da riqueza e do desenvolvimento. No Domínio Marítimo Africano, a grande variedade de actividades relacionadas com os oceanos estão inter-relacionadas e todas têm um impacto potencial sobre a prosperidade através da contribuição para a estabilidade socioeconómica, político-social e com repercussão na paz e segurança das populações. Assim, a necessidade de se proceder a uma melhor regulamentação e gestão dos assuntos e dos recursos marítimos não pode ser confinada a alguns sectores ou a indústrias ou mesmo a actividades seleccionadas, devendo envolver todo o continente e todos os países, todas as organizações, organismos e actividades, num desafio constante e a longo prazo, centrado numa gestão estratégica integrada da água e dos recursos marinhos em prol das futuras gerações africanas.

Neste contexto e depois de muitas conversações no seio da UA e das Organizações Regionais Africanas (ORA), na Declaração Final da Reunião de Ministros e Chefes das delegações que participaram na Iª Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelos Assuntos Marítimos, realizada em Adis Abeba, a 21 de Abril de 2012, referia-se o seguinte “...expressamos o nosso apoio incondicional a esta iniciativa extremamente importante e garantimos a Comissão da nossa inteira cooperação. Solicitamos ainda a todas partes interessadas a apoiar este particular projecto que irá reforçar as normas de

segurança global e beneficiar as gerações vindouras de cidadãos Africanos...". Esta comunicação marcava, em nossa opinião, o virar de uma página na História de África, quando esta deixava de estar apenas virada para o seu interior (parte continental terrestre) e virava-se para o exterior... a parte marítima... vista agora como veículo de ligação e união de futuro com o mundo globalizado e não factor de separação e barreira natural ao desenvolvimento de África e à inclusão na economia global.

Com esta mudança de paradigma, o desenvolvimento da EMIA2050⁽¹⁰⁾ pretende consciencializar a sociedade africana que o DMA tem um enorme potencial para criação de riqueza e que é necessário que os Estados-membro da UA tenham idênticas oportunidades e responsabilidades para gerar a vontade política desejável para a implementação desta estratégia e, principalmente, apoiar as ideias e visão, bem como o Plano de Acção que está subjacente à estratégia⁽¹¹⁾.

Assim, a EMIA2050 oferece um quadro amplo para a protecção e exploração sustentável do DMA para a criação de riqueza e de preservação dos recursos para um futuro mais sustentável. A estratégia integra um Plano de Acção para a sua operacionalização, apresentando uma visão bem definida e com metas (que talvez não sejam alcançáveis no imediato) que traçam um caminho, incluindo a formulação de objectivos específicos intermédios desejáveis, actividades e metas para atingir o estado estratégico final de criação de riqueza acrescida num DMA estável e seguro em prol de uma África mais segura e mais desenvolvida.

Tendo em conta o supracitado e pelos factores apresentados, os Chefes de Estado e de Governo da UA tomaram as medidas julgados adequados “...para desenvolver uma estratégia global e coerente...”, como refere a Decisão [Assembly/AU/December/252 (XIII)] adoptada pela 13ª Sessão Ordinária da Conferência da UA, realizada em Sirte (Líbia), em julho de 2009, onde encarregam, igualmente, as ORA e demais interlocutores da África para desenvolverem, coordenarem e harmonizarem as políticas e estratégias e melhorarem as normas de segurança e da protecção marítima, bem como a economia marítima para a criação de mais riqueza nos seus mares e oceanos, garantindo o bem-estar ao povo africano.

Constatava-se ainda que a necessidade da adopção de uma estratégia marítima integrada estava inerente aos objectivos e princípios do Acto Constitutivo (artigo 3º e 4º), pois que o artigo 3º do Protocolo, relativo à criação do Conselho de Paz e Segurança (CPS) da UA, prevê que os objectivos para os quais o CPS foi criado devem incluir a concepção de uma desejada “Política Comum Africana de Defesa e Segurança” para a UA, em conformidade com o artigo 4º (d) do seu Acto Constitutivo, centrando-se na problemática da conflitualidade no mar que vinha ganhando espaço e protagonismo nas costas africanas.

Em conformidade com o acima mencionado, a EMIA2050 é entendida como uma ferramenta sistémica e orientada para enfrentar os atuais desafios marítimos da África para o desenvolvimento sustentado e para a segurança, e tem como objectivo principal fomentar a criação de mais riqueza nos oceanos, nos mares e nas águas territoriais interiores da África, através do desenvolvimento de uma economia marítima dinâmica e

valorizando o potencial das actividades marítimas, de forma ambientalmente sustentável e economicamente mais rentável. Parece, contudo, evidente que a preservação do ambiente marinho é vital para o crescimento do seu PIB, fazendo parte do comércio global e regional, onde a competitividade, o crescimento a longo prazo e o emprego são factores potencialmente dinamizadores desta nova abordagem para o mar. Ainda assim, de acordo com os princípios da UA e os valores consagrados no Acto Constitutivo e nos programas e documentos aplicáveis, foram definidos os seguintes objectivos que orientarão as actividades da EMIA2050:

- Criação da Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África (CEMZA);
- Envolvimento da sociedade civil e todas as outras partes interessadas para melhorar a sensibilização sobre as questões marítimas;
- Reforço da vontade política a nível comunitário, nacional, regional e continental;
- Reforço da criação de riqueza e do desempenho do comércio regional e internacional através do reforço de capacidades e desenvolvimento de aptidões centrada no mar;
- Garantia da segurança e protecção dos sistemas de transporte marítimo;
- Minimização dos danos ambientais e aceleração da recuperação (resposta) pós acontecimentos catastróficos;
- Prevenção dos actos hostis e criminais no mar e incremento da coordenação/harmonização dos procedimentos judiciais contra infractoes;
- Protecção das populações, incluindo o património, bens e infra-estruturas do DMA provocados pela poluição marítima e descarga de resíduos tóxicos e nucleares;
- Melhoria da Gestão Integrada da Zona Costeira em África;
- Promoção de ratificação, incorporação e aplicação dos instrumentos jurídicos internacionais nas legislações nacionais;
- Garantia de sinergias e da coerência entre as políticas sectoriais dentro e entre as ORA;
- Proteger o direito de acesso ao mar e liberdade de trânsito de mercadorias dos países sem litoral (sem acesso directo ao mar).

Assim, para cumprimento dos objectivos supracitados foi criado um “Plano de Acção da Estratégia” que descreve as principais linhas de desenvolvimento e onde são definidas por actividades conexas^[12], resultados previstos, prazos e principais agentes de execução as actividades e iniciativas a levar gradualmente a efeito até 2050. As linhas de desenvolvimento dão indicações precisas para a criação de novas instituições e

estruturas, implicando a criação de riqueza e de desenvolvimento de recursos humanos associados às múltiplas atividade marítimas, bem como criação de actividades de reforço de capacidades nos domínios do controlo dos portos nacionais, da protecção do ambiente e da pesca, da segurança marítima e, principalmente, da consciencialização do conceito adjacente ao DMA e da necessidade de o preservar estrategicamente.

Principais Linhas do Plano de Acção da Estratégia Marítima Integrada de África 2050

O Plano de Acção da Estratégia Marítima Integrada de África 2050⁽¹³⁾ viria a ser adoptado na sede da Comissão da União Africana, em Adis Abeba, a 6 de dezembro de 2012, por ocasião da 2ª Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelos assuntos marítimos, organizada em paralelo com o 5º *Workshop* africano de peritos intersectoriais marítimos, realizada a 3 e 4 de dezembro de 2012, e ainda com a reunião de alto nível dos altos funcionários intersectoriais marítimos, que decorreu a 5 de dezembro desse ano.

O Plano de Acção constitui um *roadmap* destinado, principalmente, a delinear os principais objectivos numa tentativa de melhorar a economia marítima de África, adoptando as principais actividades ou acções para atingir esse desiderato, bem como as adequadas medidas de verificação, a responsabilidade e quais as principais instituições que seriam responsáveis pela implementação das actividades detalhadas no plano. O documento traça os objectivos que envolvem a criação de novas instituições e estruturas, a criação de riqueza e desenvolvimento de recursos humanos, bem como a capacitação para a boa governação marítima e pretende-se que seja revisto e actualizado a cada três anos.

A Comissão da UA será o órgão de coordenação principal para a facilitação da implementação do Plano de Acção, tal como refere a Declaração da Reunião de Ministros e Chefes de delegações que participaram na 1ª Conferência dos Ministros Africanos responsáveis por assuntos marítimos, em Adis Abeba, a 21 de abril de 2012, onde, salientando “...*manifestamos o nosso apoio incondicional a esta iniciativa extremamente importante e garantimos à Comissão a nossa plena cooperação. Solicitamos ainda a todos os intervenientes que apoiem este projecto específico que irá impulsionar os padrões de segurança global e beneficiar as gerações futuras de cidadãos Africanos...*” (2012, p.4).

A AMIA2050 irá ser interpretada e implementada em conjunto com muitos organismos e instituições relevantes da UA e das ORA, integrando os quadros de regulamentação nacionais e internacionais e demais iniciativas ligadas à problemática dos oceanos em curso em África, que incluem, entre outras, as seguintes:

- Instituições e Associações regionais especializadas, o *Memorandum* de Entendimento (MdE) do Oceano Indico, o MdE do Mar Mediterrâneo, e o MdE da África Ocidental e Central sobre a Inspeção do Estado do Porto (MdE de Abuja),

que são instrumentos assinados em resposta à iniciativa global para a erradicação de navios que não obedecem aos estandartes, condições de trabalho para os marinheiros e preservação do ambiente marinho;

- A Convenção das Nações Unidas sobre o contrato de mercadorias internacionais transportadas totalmente ou parcialmente através do mar (Regras de Roterdão de 2009), a Convenção das Nações Unidas sobre o comércio de trânsito dos Estados sem litoral (1965) e a Convenção sobre a facilitação do Transporte Marítimo Internacional (Convenção de FAL-1965).
- O MdE da Organização Marítima de África Central e Ocidental (MOWCA), sobre a criação de uma rede integrada de guardas costeiras;
- O Simpósio da Energia do Mar para África (SPAS), uma reunião periódica dos Almirantes das Marinhas e Guardas Costeiras Africanas;
- A Estratégia Regional Africana para a Redução de Risco de Catástrofe, iniciada pela UA em conjunto com a Estratégia Internacional das Nações Unidas para a Redução de Catástrofe, o Banco Africano de Desenvolvimento, o Gabinete de Programa das Nações Unidas do Desenvolvimento para a Prevenção e Recuperação de Crises, bem como o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente;
- A Declaração de Abuja sobre as Pescas e Aquicultura sustentáveis em África (2005);
- O Plano de Acção de Ouagadougou da UA (2007) para Luta contra o Tráfico de Seres Humanos, especialmente mulheres e crianças, lançado pelo Departamento de Assuntos Sociais da Comissão da UA em parceria com o Grupo de Desenvolvimento Social e Humano ONU/UA;
- O Centro de Coordenação da Zona "D" do Centro Regional para Segurança Marítima dos Estados da África Central (CRESMAC);
- A Carta Africana dos Transportes Marítimos (AMTC), de 2010, bem como a Resolução de Durban sobre segurança marítima, e a protecção do ambiente marinho na África;
- O Código da Comunidade da Marinha Mercantil da CEAC.

No âmbito concreto da segurança marítima, uma das maiores preocupações dos governos em África é criar, no contexto da EMIA2050, uma "Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África" (CEMZA), o que irá exigir a criação de uma "Task Force Especial Estratégica" (S2TF) que constitui a vertente naval da APSA, agora mais integrada e estrategicamente articulada. Espera-se que a CEMZA permita a África benefícios e a possibilidade de apoiar a realização de práticas e iniciativas integradas na EMIA2050, quer seja no âmbito geoestratégico, económico, político, social e na segurança marítima, uma vez que irá gerar sinergias colectivas e potencialmente reduzir

os riscos de algumas das ameaças transnacionais que proliferam no continente.

Quais são então as iniciativas que estão inscritas no Plano de Acção e quais os contributos, mais significativos, que podem ser dados para a operacionalização da EMIA2050? Todos reconhecemos que existe um enorme esforço e que as metas são muito ambiciosas, assim como as iniciativas propostas no Plano de Acção que, podendo não ser realizáveis no médio-curto prazo, propõem-se, contudo, abrir o caminho para um conjunto sistémico de institutos, organismos, legislação, capacitação de pessoal e infraestruturas que poderão constituir alavancas para o desenvolvimento sustentado e a segurança marítima em África. Algumas destas iniciativas referidas incluem (EMIA2050, 2012, pp. 18-19):

- Incrementar a cooperação interagências/transnacional e melhorar a coordenação sobre a defesa e segurança marítima;
- Promover o desenvolvimento das capacidades necessárias para obter um DMA eficaz em África, nomeadamente, melhorar a vontade política nacional e regional, aumentando o conhecimento da importância da estratégia como um instrumento importante na construção de segurança e protecção no DMA;
- Aumentar as operações conjuntas de vigilância regionais no mar e o estabelecimento de navios chefe e/ou redes da Guarda Costeira em toda a África, com função de perseguição transfronteira e capaz de realizar operações marítimas transterritoriais;
- Criar um “*Water Continental Early Warning System*” (WCWAS) que ligará todas as agências relevantes e sustentar uma cooperação interagências, capaz de integrar os sistemas relevantes de comando, controlo, comunicações, computadores, inteligência, vigilância e reconhecimento (C4ISR) e os conceitos operacionais;
- Promover a criação de “Centros Regionais de Excelência” para a formação, operações e desenvolvimento de equipamentos de segurança e protecção marítima;
- Promover o estabelecimento de mecanismo de Equipa de Ligação entre os Estados-membro vizinhos e dentro das ORA tendo em conta as recomendações da IMO sobre o Acordo Regional de Cooperação para a prevenção e supressão de actos de pirataria e dos assaltos à mão armada contra navios (IMO MSC 1 / Circular 1333);
- Estabelecer, em colaboração com os intervenientes relevantes e interessados, acordos continentais e regionais, incluindo capacidades, mutualização de activos para lidar com tais agendas comuns como a fiscalização de incumprimento da legislação, busca e salvamento, crises humanitárias, apoio a catástrofes, etc.;
- Reforçar a cooperação através das ORA associadas com a pesca, o comércio e transporte marítimo regional e local;
- Reunir em torno de uma abordagem intersectorial e interagências para melhorar o

conceito de “Gestão Integrada da Área Costeira” (ICAM) em África.

Indubitavelmente, podemos constatar que a EMIA2050 é um projecto de dimensão continental, que não pode ser completamente analisado neste artigo, embora possamos identificar muitas iniciativas que nos parecem ajustadas, bem planeadas e estrategicamente bem articuladas no Plano de Acção, existem, contudo, algumas vertentes que, apesar da mensagem inicial, enviada em finais de 2011, pelo Embaixador Erastus Mwencha, Vice-Presidente da Comissão da UA, para todo o *staff* e organismos internacionais, como ilustra a página da internet dedicada a EMIA2050 e que reproduzimos, referir “... *together, let’s navigate the future... now! Keep an eye on www.au.int/maritime, and swim with us on Twitter and Facebook in Arabic, English, French, Portuguese and... Kiswahili. Fair winds!*”. Existem contudo, em nossa opinião, alguns aspectos que precisariam de ser analisados, incluídos na EMIA2050 e que abordamos, muito resumidamente, em seguida.

Uma reflexão crítica sobre os vectores de cooperação para uma estratégia

Os assuntos relacionados com o mar, nas suas mais diversas formas e expressões (económica, comercial, cultural, diplomática, segurança, etc.), constituem um domínio político-estratégico para garantia de um desenvolvimento sustentado de cada um dos Estados-membro, bem como da própria UA. Pelas suas características geoestratégicas, especialmente pela latitude dos seus espaços de soberania marítima, os países da organização formam uma rede privilegiada de desenvolvimento sustentável assente nos recursos existentes nos seus mares e oceanos... ainda pouco explorados e em parte desconhecidos...

No quadro da UA, pensamos que poderiam ser considerados objectivos gerais para uma verdadeira “Estratégia dos Mares Africanos”, os seguintes: Promover no seio dos Estados-membro os princípios estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; Contribuir para uma boa gestão dos recursos e do desenvolvimento sustentável dos oceanos (defesa, ambiente, investigação científica e tecnológica, social e económica); Apoiar ou patrocinar a criação de áreas marinhas protegidas e jurisdição nos Estados-membro da organização; Promover medidas de compreensão e de adaptação à mudança do clima nas regiões costeiras; Contribuir para o reforço de uma rede de recursos humanos capacitada para desenvolver uma política de oceanos integrada e promover medidas de aproveitamento económico dos recursos marinhos, incluindo parcerias multissetoriais e multinacionais.

Como vimos, os objectivos da estratégia abrangem e interligam os vários aspectos dos assuntos do mar, no entanto, pela sua relevância, merecem ser destacados alguns vectores de cooperação que julgamos poderem ser melhor implementados no seio da UA e das ORA, com ganhos evidentes para o desenvolvimento e para segurança marítima em

África:

- **Cooperação Estrutural na Segurança Marítima:** Na vertente da cooperação da segurança marítima, o objectivo essencial consiste na efectiva capacitação das componentes navais dos Estados-membro e na operacionalização de sistemas de controlo, vigilância marítima, gestão da informação estratégica relacionada com o mar e na criação de um mecanismo de alerta e resposta que permita operacionalizar as funções supracitadas. As actividades de segurança e vigilância marítima dizem respeito a aspectos relevantes para todos os Estados-membro da UA, onde se incluem, entre outros, a busca e o salvamento no mar, a monitorização meteorológica das áreas oceânicas, a luta contra a pesca ilegal, o combate ao tráfico de seres humanos, ao contrabando, ao tráfico de estupefacientes e ainda o combate contra o crime organizado, bem como a capacidade de intercepção e de fiscalização e de perseguição das actividades supracitadas.

Estas capacidades podem ser criadas, numa primeira fase, com base em parcerias regionais (e internacionais) e na inclusão de mecanismos complementares entre a vertente da defesa e da segurança pública (área que se encontra numa fase embrionária de desenvolvimento no seio da UA e que importa reflectir no futuro) com vista a otimizar recursos e a obter sinergias na segurança marítima. A partilha de informações estratégicas relacionadas com a utilização dos espaços marítimos e a criação, no âmbito da UA, de uma base de dados dedicada revela-se, pensamos nós, de crucial importância e constituiriam um instrumento fundamental no controlo dos mares e na salvaguarda do interesse nacional de cada Estado-membro.

Mecanismos que, em ligação com sistemas regionais e supranacionais, podem, em determinados espaços geográficos conjunturais, possibilitar e contribuir para a segurança marítima e para a protecção de pessoas, de bens e dos recursos naturais. Neste contexto, parece-nos ser possível que a ideia da criação de um “Observatório de Informações Estratégicas Marítimas” possa estar mais vocacionado para a criação de capacidades em cada Estado-membro, em que, partilhando uma base de dados, (supostamente comum, intercomunicável e integrada em outras redes regionais e internacionais) capacite cada Estado-membro a integrar-se em redes e sistemas regionais (e internacionais) complementares, gerando conhecimento e contribuindo para o desenvolvimento dos sistemas de informação e alerta navais mais efectivos e operacionais.

- **Cooperação na Concertação Político-Diplomática Marítima:** A concertação político-diplomática no plano internacional, sendo um dos principais objectivos da UA, desde a sua origem, implica, nesta vertente marítima, a criação de mecanismos e órgãos específicos, tal como as já citadas “Reuniões de Ministros dos Assuntos do Mar”, a criação de um organismo ou “Secretariado Técnico para os Assuntos do Mar”, a ocupação concertada de lugares/cargos considerados estratégicos em fóruns regionais/internacionais que, individualmente, representa para cada Estado-membro, *de per si*, um custo insuportável e eventualmente uma oportunidade perdida.

O reforço das Reuniões de Ministros do Mar (ou equivalentes), implica, numa fase inicial, uma abordagem multidisciplinar (o que até deve ser visto numa perspectiva positiva), pois em cada Estado-membro da UA a temática do mar está atribuída a ministérios e organismos diferentes (implicando também aqui uma concertação politico-diplomática de ordem interna, sem a qual se torna difícil concertar posições nos fóruns internacionais) e que terão por objectivo principal a concertação entre estratégias dos oceanos dos Estados-membro com vista a que a UA assuma uma voz concertada e dinâmica nas instâncias internacionais que abordam questões relacionadas com os oceanos. Nas reuniões que se seguem, deverão ser constituídos grupos de trabalho em áreas consideradas de maior relevo para a EMIA2050, bem como uma rede de “Pontos Focais” que facilite a partilha de informações e torne mais consequente as decisões e o aprofundamento das estratégias genética, estrutural e operacional. Para além de posições sobre os assuntos em debate na Comunidade Internacional, a concertação entre países africanos na área dos oceanos permitirá integrar e participar em iniciativas de âmbito internacional, contribuindo para a afirmação da UA e de África no contexto da agenda global dos oceanos.

Torna-se assim necessário que a EMIA2050 constitua um passo para uma política inter-Estados para os oceanos, afirmativa e assertiva no contexto internacional, promovendo os interesses dos Estados-membro de forma sustentável e que transporte para a legislação nacional aquilo que de melhor se possa conseguir multilateralmente, pois só assim existe mútuo benefício para África. Neste contexto e como exemplo, outro assunto que tem vindo a merecer algum destaque nos fóruns relacionados com o mar e o acesso aos recursos marinhos diz respeito ao pedido de extensão da plataforma continental dos países africanos e que constituirá, no futuro, um objectivo comum estratégico, pelas potencialidades que encerra e pela importância que tem para uma melhor definição das fronteiras marítimas em África e no contexto geopolítico global.

A preparação do processo de submissão das propostas de extensão da plataforma continental a apresentar à “Comissão de Limites da Plataforma Continental da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar”⁽¹⁴⁾ é complexa e dispendiosa, principalmente pelo envolvimento de meios tecnológicos na identificação dos espaços marítimos e na elaboração jurídica do próprio processo de candidatura, devendo, por esse motivo, ser estimuladas sinergias de cooperação entre os Estados-membro da UA (e eventualmente com o apoio internacional), mormente dinamizando e conferindo uma prioridade estratégica na operacionalização de um “Centro de Estudos Marítimos da UA” e dedicando à “Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar” uma missão clara e urgente de contribuir para o propósito supracitado. A localização conjunta da “Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental” constitui não só uma questão de bom senso, mas uma optimização de sinergias e o aproveitamento de conhecimento (e eventualmente de recursos) que podem projectar África no contexto internacional dos fóruns ligados aos assuntos do mar e constituir-se até num dos elementos centrais da Estratégia Marítima Integrada de África 2050.

• **Cooperação para o desenvolvimento do conhecimento científico sobre os Oceanos:** No que respeita à cooperação para o desenvolvimento do conhecimento

científico sobre os oceanos, releva-se a importância da investigação e do conhecimento técnico e científico, da partilha de dados e de informação científica e ainda da formação de recursos humanos ligados ao mar, mormente com a operacionalização de um “Centro de Estudos Marítimos de África”, que pode integrar redes de conhecimento (governamentais, universitárias, industriais e outras) numa partilha do conhecimento e das reflexões multissetoriais sobre o mar e os oceanos.

A realização de cursos/estágios e a atribuição de bolsas de estudo e o apoio a projectos de investigação e desenvolvimento (possibilitando a interacção entre alunos/investigadores) contribuirão para a formação de recursos humanos qualificados e para o aprofundamento do conhecimento científico no seio de cada Estado-membro e (mais tarde) a produção de conhecimento sobre o mar e os oceanos (para além dos demais recursos hídricos) em África. O conhecimento concreto dos recursos naturais existentes nas regiões marítimas africanas constitui um objectivo comum pelas potencialidades que encerra para a cooperação da UA neste domínio, assim como para o comércio e economia global^[15].

Noutro contexto, mas directamente relacionado como conhecimento do mar e das áreas costeiras, constata-se que o ordenamento do espaço marítimo constitui-se numa ferramenta de governação essencial para permitir a optimização do desenvolvimento de uma economia marítima sustentável e, simultaneamente, contribui para a preservação e melhoria da gestão do meio marinho, evitando conflitos entre os variados usos dos oceanos e dos mares. A necessidade de se produzir documentação cartográfica e hidrográfica será facilitada através da partilha de experiências e de meios científicos dos países cientificamente mais desenvolvidos no seio das ORA e da UA.

O ordenamento costeiro permite e optimiza a cooperação entre Estados-membro na gestão dos oceanos e das zonas costeiras, bem como no desenvolvimento de actividades marítimas através da partilha de conhecimentos e do aproveitamento de experiências nacionais, na elaboração de planos de ordenamento costeiro e no planeamento das infraestruturas junto à costa. Planos estes que são essenciais para se criar um desenvolvimento sustentado das áreas ribeirinhas, adoptando-se planos de reabilitação e valorização das áreas protegidas e da linha de costa e zonas insular Africanas.

• **Cooperação no desenvolvimento de “clusters marítimos”^[16] na criação de uma indústria naval africana:** A criação de *clusters* marítimos permite, por definição, a criação de vantagens competitivas que geram valor acrescentado nas suas relações, contribuindo para o desenvolvimento sustentável das actividades marítimas. Os *clusters* do sector marítimo têm obtido resultados de sucesso com a coordenação estratégica de políticas, o envolvimento da sociedade civil, académica e política, agregando áreas como a Economia, Gestão, Direito, Oceanografia, Biologia, Engenharia Naval, entre outras. Constitui, neste propósito, um relevante impulso para a dinamização do sector marítimo e das principais actividades relacionadas com o mar no seio dos Estados-membro da UA e numa visão mais lata, no âmbito dos mares africanos.

O sucesso do desenvolvimento de clusters depende da ação inovadora do sector privado e

de outras partes interessadas, mas também da coordenação entre entidades públicas dos vários Estados-membro das ORA, sendo fundamental definir prioridades, sectores e áreas privilegiadas de desenvolvimento e simultaneamente dinamizar a comunicação institucional dentro da UA, para que sejam produzidas dinâmicas inter-Estados e intersectoriais que possibilitem a adopção de estratégias particulares geradores de desenvolvimento sustentado.

Neste contexto, a constituição de um “*cluster* africano” representa certamente um objectivo ambicioso, mas não deixa de ser uma oportunidade que poderá revelar-se vantajosa, sendo especialmente interessante a possibilidade de se desenvolver um *cluster* relacionado com a criação das bases para se conseguir desenvolver oportunamente uma indústria naval nos países africanos. Esta iniciativa, tendo como propósito o desenvolvimento sectorial de determinadas capacidades no seio de uma indústria naval, poderá permitir a aquisição ou a formalização de boas possibilidades de negócio numa base empresarial e iniciadora de um maior vínculo entre as Marinhas (e sector naval, na suas múltiplas vertentes) no seio da organização. Pois que a teoria da ocupação dos “espaços vazios” e a defesa da soberania exigem às nações responsabilidades ao nível da aquisição de meios e de tecnologias que podem ser pensadas numa base industrial e não meramente de aquisição ou contratação de serviços. A criação das bases primárias para uma indústria naval nos países africanos representa um enorme desafio no futuro, mas certamente uma oportunidade, assente numa interoperabilidade de meios e na possibilidade de se adoptarem estratégias navais convergentes que é um dos objetivos da EMIA2050.

• **Cooperação na Gestão Portuária e nas Operações Marítimas:** A actuação da maioria dos Estados-membro nas áreas tradicionais da actividade portuária, dos transportes marítimos e da construção, desmantelamento e reparação naval apresenta um potencial apreciável, especialmente tendo em conta a significativa percentagem de bens e serviços que circulam por via marítima e o contributo que estas actividades dão ao PIB de cada país. Representam ainda um conjunto de actividades relacionadas com a exportação e importação de todo o tipo de produtos, contribuindo directamente para o desenvolvimento do país. Neste contexto, estas áreas de actividade representam uma oportunidade para o conjunto dos países africanos, dadas as condições geográficas excepcionais dos Estados-membro, motivada por geoestrategicamente dominarem um conjunto de rotas comerciais marítimas relevantes, sendo porto de entrada de mercadorias e de passagem entre a Europa, América e Ásia.

O objectivo principal na cooperação na área da gestão portuária traduz-se, de forma simplista, na troca de experiências e na práticas entre os diversos países, bem como na partilha de meios e tecnologias navais que permitam fazer uma gestão dos portos de forma a poderem contribuir para o desenvolvimento do país. Para além do funcionamento dos portos e de todas as actividades associadas, fundamentais para a dinâmica exportadora (e importadora) de um país, é também relevante assegurar a formação de profissionais do mar, através das escolas técnico-profissionais, procurando-se uma solução global e proficiente que passe por cativar e especializar recursos humanos para estas áreas de actividade muito específicas e altamente técnicas. Esta especialização

pode ser partilhada, com recurso às recentes tecnologias da informação e ao *e-learning*, mas deve basear-se numa aprendizagem “*on-job-training*” e na interoperabilidade de procedimentos e equipamentos que possam contribuir e ser facilitadores do conhecimento e das aprendizagens, bem como da gestão das operações portuárias e marítimas.

• **Cooperação na protecção do meio ambiente marinho:** A protecção do meio ambiente está intimamente ligada com o desenvolvimento sustentável, quando se pretende melhorar a qualidade de vida das pessoas dentro das capacidades potenciais do sistema de sobrevivência do planeta terra, o que significa satisfazer as necessidades das gerações actuais, sem prejudicar os recursos naturais de tal forma que as gerações futuras fiquem impedidas de as satisfazer. Este paradigma recente assume, na protecção do ambiente marinho, um importante vector de cooperação, associando uma preocupação de Estados, Organizações e da Comunidade Internacional, em geral, pois o desenvolvimento sustentável é, pois, um objectivo transversal aos assuntos do mar e pilar da EMIA2050.

Neste sentido aponta a Declaração do Milénio^[17], que estabelece, no objectivo sete “...*garantir a sustentabilidade ambiental...*” e, na correspondente meta número nove, “...*integrar os princípios do desenvolvimento sustentável nas políticas e programas nacionais e inverter a actual tendência para a perda de recursos ambientais...*”, desígnios assumidos actualmente pela maioria das Organizações Internacionais. Assim, os principais actores do xadrez mundial foram levados a adoptar um conjunto de medidas estruturantes que possibilite, nos seus espaços marítimos, um desenvolvimento sustentado, com especial prevalência para os recursos marinhos, pois estes estavam a degradar-se muito rapidamente e em alguns casos mais graves, de uma forma irreversível. Pretendia-se adoptar estratégias que contribuíssem para “...*pôr fim à exploração insustentável dos recursos hídricos, formulando estratégias de gestão nos planos regional, nacional e local, capazes de promover um acesso equitativo e um abastecimento adequado...*”. (Declaração do Milénio, p. 8)

Na área ambiental, destaca-se a necessidade de desenvolver medidas de compreensão e de adaptação à mudança do clima nas regiões costeiras, bem como facilitar a implementação de uma “Gestão Integrada de Áreas Marinhas e Costeiras” no âmbito da “Convenção da Diversidade Biológica” e em acções de prevenção da poluição marinha, nomeadamente, no âmbito da “Convenção Internacional de Prevenção e Combate à Poluição Marinha”. Actualmente, a exploração das energias renováveis encontra-se em crescimento (contudo ainda pouco expressivo em África), como alternativa de futuro aos hidrocarbonetos^[18], pela inovação e complexidade, sector em que a partilha de informação administrativa, técnica e científica constitui um objectivo para os países africanos e para o mundo em geral.

Os oceanos são, pela sua natureza, espaços de cooperação multidimensionais, partilha e utilização comum. No entanto, pela diversidade de intervenientes, pelas especificidades regionais e locais existentes em cada país, bem como pela multiplicidade de actividades relacionadas com o mar, torna-se necessário desenvolver ferramentas de governação

adequadas que sejam claras e consensuais, de forma a contribuir com uma estratégia para os oceanos competitiva e sustentável. Para tal, o enquadramento institucional poderá ser ajustado à necessidade de desenvolver políticas marítimas integradas (ao nível das ORA e da UA), que tenham em conta a diversidade de modelos de gestão dos assuntos do mar, a necessidade do planeamento e ordenamento espacial das actividades marítimas nos vários países em África e o diverso enquadramento dos regimes legais vigentes em diferentes níveis.

É pois, em nossa opinião, desejável apostar numa partilha de boas práticas, desenvolvendo abordagens participativas que envolvam os diversos interessados, apostando em mecanismos específicos de cooperação que poderão funcionar como forma de concertar não só as políticas dos oceanos entre os países africanos, como também as posições dos diversos Estados-membro nos assuntos do mar nos vários fóruns internacionais. A concertação de políticas deverá assentar numa dinâmica de comunicação (aos vários níveis) permanente entre os Estados-membro através da recentemente instituída EMIA2050. A partilha de conhecimentos neste campo é um reconhecido objectivo desta estratégia, respeitados os acordos de confidencialidade e a legislação vigente em cada país.

• **Cooperação na divulgação e Informação Pública sobre os Oceanos:** A informação pública sobre a importância estratégica actual dos oceanos e da relevância de se adoptarem políticas defensoras dos mares, e que possam contribuir para o desenvolvimento sustentado dos países africanos constituem uma alta prioridade no “Plano de Comunicação” a ser implementado no âmbito da EMIA2050. Paralelamente, constitui um elemento relevante do conhecimento e de sensibilização da sociedade civil para a importância do mar e da preservação dos seus recursos. A criação de um “Plano de Comunicação da UA para os Mares e Oceanos” parece ser uma necessidade evidente, pois, simultaneamente com os esforços internacionais, deve fazer-se um esforço nacional de cativação da opinião pública e dos órgãos de comunicação social para o desenvolvimento de multi-acções com o objectivo de promover a importância dos mares e oceanos no seio da UA e das ORA.

Se existe uma EMIA2050 única, então deve também existir um Plano de Comunicação dessa estratégia o mais integrado possível. Este documento será fundamental para arregimentar vontades em prol de um melhor conhecimento dos oceanos e saber quais as potencialidades que encerram, até porque alguns dos vectores da estratégia só serão concretizáveis se existir uma opinião pública informada, esclarecida e potencialmente aderente. A colocação dos meios (imprensa sob todas as formas) nacionais a “passar” programas e reportagens sobre esta estratégia seria o primeiro (melhor) contributo para a sua futura operacionalização.

• **Cooperação para o desenvolvimento das economias associadas aos Mares e Oceanos:** Como vimos, os mares sempre constituíram para as sociedades ribeirinhas uma forma de vida e representaram, ao longo da história, um vector importante de desenvolvimento e de subsistência local. As áreas tradicionais de actividade marítima, que podem ser promovidas e desenvolvidas no seio dos Estados-membro da UA, são a

pesca comercial (de grande importância social e económica para a maior parte dos países), representando a pesca artesanal em paralelo com a pesca industrial, uma grande percentagem do total da actividade e a pesca desportiva, uma área em franco crescimento, associada desejavelmente a um turismo de qualidade, num ambiente sustentável.

No âmbito da pesca comercial, ao pretenderem introduzir-se factores de desenvolvimento, devem ser tidas em conta as realidades sociais das comunidades ribeirinhas e o desenvolvimento de capacidades e competências que lhe permitam pescar, conservar e exportar o pescado (concebendo uma rede de pesca comercial), devendo ser criados programas de capacitação direccionados ao aperfeiçoamento técnico dos membros dessas comunidades e ao estabelecimento de parcerias estratégicas para a aérea da pesca tradicional. A cooperação entre os diferentes Estados-membro permite aumentar a organização da actividade e a maior eficiência na fiscalização da pesca ilegal através da partilha de experiências e de meios humanos e materiais. A experiência das conferências de ministros responsáveis pelas pescas constitui um ponto de partida para a realização de encontros de cooperação sobre a temática de criar sustentabilidade e desenvolvimento na actividade piscatória no seio da ORA e da UA.

Também a aquicultura representa uma oportunidade que se desenha de forma cada vez mais dinâmica e necessária, à medida que aumenta o consumo de pescado e que a recuperação de determinadas unidades populacionais e a gestão de outras ao nível da sustentabilidade impõem significativas limitações das capturas. Esta necessita, contudo, de um desenvolvimento tecnológico e científico muito exigente. Esta temática será porventura uma das prioridades das áreas de cooperação, a ser estudado no, proposto, "Centro de Estudos Marítimos da UA". Na pesca e na aquicultura o objectivo central consiste também na cooperação entre Estados-membro nos domínios da formação de recursos humanos e na investigação científica, através da troca de experiências e de boas práticas com vista à gestão sustentável dos ecossistemas marinhos e à disseminação de conhecimentos nestas áreas específicas.

Por outro lado, no campo do turismo marítimo (associado a actividades como a pesca desportiva, a observação de peixes e o turismo de mar), praticamente todos os países africanos possuem recursos naturais excelentes, pois estão geralmente situados em locais com boas capacidades para o desenvolvimento destas actividades. O sector do ecoturismo está em expansão global e o ecoturismo marítimo representa uma oportunidade, pois desenvolve-se sem grande investimento inicial, sem grande desgaste das regiões (mares) onde é praticado e, quando desenvolvido profissionalmente, tem actualmente grande procura em termos mundiais.

Condições que parecem estar ao alcance da maioria dos países de África, onde a concertação de esforços é determinante nestes campos, pois poderão ser objecto da organização de eventos desportivos no espaço africano e gerar a possibilidade de criação de rotas marítimas temáticas de índole turística, ancoradas no vasto património cultural marítimo dos povos de África, constituindo um grande potencial no domínio do turismo e com reflexos positivos no desenvolvimento económico e social dessas regiões. Neste

contexto, a edificação de reservas e de locais qualificados e identificados internacionalmente como zonas de ecoturismo pode projectar estes locais e estas actividades à escala global, com evidentes ganhos para as economias locais, regionais e para o futuro de África.

Conclusões

Os mares e os oceanos sempre constituíram, ao longo da História da Humanidade, uma importante fonte de recursos e conseqüentemente de conflitos. São fundamentais para o desenvolvimento e para a segurança das sociedades, em especial para as comunidades ribeirinhas que dependem, directa ou indirectamente, quer seja na actividade económica diária de pesca de subsistência ou na indústria extractiva quer ainda como vector de comunicação e elemento gerador de recursos estratégicos, do mar como factor de identidade, subsistência e motivo de constantes disputas e de conflitos.

Como factor geopolítico, mais recentemente, o mar veio transmitir um novo relevo às problemáticas da maritimidade, conferindo uma crescente importância geoestratégica aos mares e oceanos, pois grande parte do comércio e da economia mundial cruza estes espaços, tendo por esse motivo impacto na economia global e na segurança mundial. Assim, países e organizações passaram a definir sistemas e mecanismos nacionais de protecção e a articular (nas organizações onde estão inseridos) políticas, mecanismos de cooperação e a definirem estratégias consentâneas com os seus interesses de protecção e salvaguarda dos recursos hídricos e da afirmação da soberania sobre os seus espaços marítimos. Pois que, as ameaças e os riscos que incidem sobre os mares e os oceanos são agora mais evidentes, transnacionais e carecem de estratégias de maior alcance, só possíveis de desenvolver integrados em Organizações Regionais, Continentais (caso da UA) ou Internacionais, que funcionam, actualmente, como os principais responsáveis, na sua área de jurisdição conjuntural, pela protecção e salvaguarda dos recursos no mar e pela assunção das responsabilidades de exercer soberania de defesa e de desenvolvimento marítimo no seu “Domínio Marítimo”.

Neste contexto, a União Africana, na senda da Organização de Unidade Africana, procurou, desde meados de 2012, adoptar uma postura teoricamente mais proactiva para os oceanos, ao criar a “Estratégia Marítima Integrada de África 2050” e apostando num ambicioso Plano de Acção, que tem em vista convergir uma miríada de organismos, estruturas e de Estados na criação de estruturas, legislação, recursos e assim criar uma consciência africana para a protecção e desenvolvimento do “Domínio Marítimo Africano”, apostando na necessidade de proteger os recursos hídricos, os mares e os oceanos do continente.

Esta iniciativa, integrada num contexto global em que a protecção dos recursos marítimos é factor de importância acrescida, procura assim integrar e alinhar, numa orientação político-estratégica inovadora, as principais iniciativas que visam projetar a importância do mar e dos factores económicos associados, e contribuirá para um desenvolvimento em

África mais sustentado e uma segurança mais efectiva... o que representa, em nossa opinião, uma nova dimensão para segurança marítima africana e para o futuro de África...

Bibliografia

African Union (2009) - Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the Marine Environment in Africa, October 2009, Durban.

African Union (2014) - African Integrated Maritime Strategy. Addis Ababa: African Union.

A Estratégia Conjunta África-EU. Análise e Desafios da implementação após a Cimeira UE-África. Plataforma Portuguesa das ONGD (2010). Disponível em backoffice.plataformaongd.pt/.../Estudo%20UEAfrica%20-%202010.pdf.

BAKER, Michael I. (2011) - Toward an African Maritime Economy: Empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector. EUA, Naval War College Review, Vol. 64, No. 2 (spring).

Brenthurst Foundation, African Union Commission, and the African Centre for Strategic Studies (2010): "Maritime Development in Africa: An Independent Specialists' Framework", Brenthurst Discussion Paper nº 3/2010, March.

COELHO, João Paulo Borges (2013) - African Approaches to Maritime Security: Southern Africa. Maputo: Friedrich-Ebert-Stiftung. Disponível em <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mosambik/10671.pdf>.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine (2011) - Petite Histoire de L'Afrique. L'Afrique au sud du Sahara de la préhistoire à nos jours, Paris: Éditions La Découverte, ISBN 978-2-7071-6713-2.

DUBRESSON, Alain e MOREAU, Sophie (2011) - L'Afrique Subsaharienne. Une géographie du changement, Paris: Collection U - Armand Colin, 3^{ème} Edition, ISBN 978-2-200-27276-0.

ENGEL, Ulf (2014) - The African Union, the African Peace and Security Architecture, and Maritime Security. Friedrich-Ebert-Stiftung, Addis Ababa Office. Disponível em: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopiens/10878.pdf>.

FISAS, Vicenç - Cultura de Paz y Gestión de Conflictos. Barcelona: Ediciones UNESCO, 4^a Edición. 2004.

GAZIBO, Mamoudou (2010) - Introduction à la Politique Africaine. 2^{ème} Edition Revue et Augmentée, Canada: Presse de l'Université Montréal, Québec, ISBN 978-2-7606-2164-0.

MOREIRA, Adriano (2002) - Teoria das Relações Internacionais. Lisboa: Editora Almedina, 4ª Edição, ISBN 972-40-1771-0.

POURTIER, Roland (2010) - Afrique Noires, Paris: Hachette Livres, 2ème Edition revue et augmentée, ISBN 978-2-01-145992-3.

KLEIN, Nathalie (2011) - Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford & New York: Oxford, University Press.

KRASKA, James e PEDROZO, Raul (2013). International Maritime Security Law. Leiden & Boston: Martinus Nijhoff.

RAHMAN, C. (2009) - Concepts of maritime security: a strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand, Wellington, NZ: Centre for Strategic Studies, Victoria University.

STOCKBRUEGGER, Jan. (2014) - Reclaiming the Maritime? The AU's new Maritime Strategy. Piracy-Studies.org: Research Portal for Maritime Security. .

WILLIAMS, Paul (2011) - War & Conflict in Africa. Cambridge - Great Britain: Polity Press, ISBN-13 978-0-7456-45445.

UKEJE, Charles e MVOMO ELA, Wullson (2013) - African approaches to maritime security: the Gulf of Guinea Friedrich-Ebert-Stiftung-Regional Office-Abuja - Nigeria, ISBN 978-978-915-490-6. Disponível em: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf>.

United Nations. 2008. Oceans and the law of the sea. Report of the Secretary-General, UN General Assembly Document A/63/63, 10 March 2008. New York: United Nations.

VOGEL, A. (2011) - Investing in science and technology to meet Africa's maritime security challenges, Africa Security Brief, nº 10, February.

VREÏ, Francois (2010) - African Maritime Security: A Time for Good Order at Sea. Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs 2 (4): pp. 121-132.

VREÏ, Francois (2013) - Turning the Tide: Revisiting African Maritime Security. Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, 41 (2): pp. 1-23.

* Comunicação apresentada no IX Congresso Ibérico de Estudos Africanos (CIEA9), Centro de Estudos Sociais (CES), Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 11-13 de Setembro de 2014, "A Estratégia Marítima Integrada de África 2050: Uma utopia realista...".

^[1] Considera-se que uma abordagem globalizada de segurança, mas centrada no mar e na sua “segurança” (segurança marítima), abrange todas as noções tradicionais, estatais, regionais e continentais para a protecção dos Estados e das populações que dependem ou lidam com o mar e as suas atividades conexas, exigindo consequentemente uma protecção mais integrada, abrangente e centrada nos espaços marítimos e terrestres contíguos. Esta protecção pode ser garantida por meios militares e não militares, estando a ênfase colocada na segurança humana, abarcando os direitos humanos, direitos económicos, o direito de participação popular no processo de tomada de decisões e questões de apoio ao desenvolvimento e à governabilidade. O desafio para a governabilidade constitui a forma de aplicação e de acesso a recursos e a satisfação das necessidades básicas da vida, direito à protecção contra ameaças (como a fome e a pobreza), aposta na educação e na saúde, a protecção contra a marginalização com base no género e a vigilância contra a degradação ecológica e ambiental. Consequentemente, o conceito de “segurança marítima” centra-se na melhoria do desenvolvimento socioeconómico sustentado, na condição que reflecte a capacidade das entidades públicas e privadas para realização de actividades legitimadas, como exercício de direitos soberanos e jurisdicionais, extracção de recursos no mar, comércio, transporte e turismo, livre de ameaças ou prejuízos resultantes de actos ilegais ou agressão, para uma África integrada e próspera. In EMIA2015, 2012, Anexo B.

^[2] — A água cobre mais de dois terços da superfície terrestre e afecta a vida em toda a parte e em todas as suas dimensões. Como o segundo maior continente (para alguns a maior ilha), com aproximadamente 43 milhões km² de área (incluindo os 13 milhões km² das Zonas Económicas Exclusivas dos Estados-membro da UA), África cobre um quinto da superfície total da Terra. O seu comprimento total de linha costeira, incluindo as ilhas, é mais de 26.000 milhas náuticas (48.152 Km) e tem 38 países que são litorais ou Estados insulares, enquanto cerca de um pouco mais de metade (52) das suas cerca de 100 instalações portuárias operam com várias formas de carga e são já uma referência no tráfego global de produtos por via marítima. Contudo, os navios propriedade de armadores ou empresas sediadas em África constituem apenas cerca de 1,2% da embarcação mundial, representando cerca de 0,9% da tonelagem bruta, os portos operam com somente 6% do tráfego de cargas transportadas por via marítima de todo o mundo, e apenas cerca de 3% do tráfego de contentores global (EMIA2015, 2012, p. 9).

^[3] — Existem, atualmente, em África, 16 países dos 54 Estados que não tem contacto directo com o mar ou com o oceano, tendo, contudo, no seu interior, acesso a fontes de água (lagos, rios ou ribeiras) que são vitais para a economia das suas populações. Os países em África que não tem acesso directo ao mar são: Botswana, Burkina Faso, Burundi, Chade, Etiópia, Lesoto, Mali, Malawi, Níger, República Centro Africana, Ruanda, Sudão do Sul, Swazilândia, Uganda, Zâmbia e Zimbabwe.

^[4] _ Para compreender as diferenças entre uma Guarda da Costeira e uma Marinha de Guerra recomenda-se a leitura de *“Marinha versus Guarda Costeira: Definir as funções das Forças de Segurança Marítima Africanas”* de Augustus Vogel, do *African Center for Strategic Studies* (ACSS), publicado em dezembro de 2009 e onde refere que “... as marinhas e as guardas costeiras desempenham papéis fundamentalmente distintos, conquanto complementares. As marinhas são operadores internacionais responsáveis, em primeiro lugar, pela defesa nacional. As guardas costeiras, por outro lado, actuam primordialmente como polícia marítima, prevenindo o crime e promovendo a segurança pública. Indicam-se abaixo cinco dimensões que diferenciam estas duas forças. Embora não possam ser aplicadas universalmente, estas proporcionam um quadro útil para avaliar os papéis e as contribuições das forças de segurança marítima africanas...”.
[http://africacenter.org/wp-content/uploads/2011/02/ASB10Final_POR.pdf]

^[5] _ Conforme salienta o relatório de 2014 do *Centre for Security Studies*, *“Strategic Trends 2014”* elaborado por Michael Haas, Jonas Grätz, Prem Mahadevan, Lisa Watanabe and Martin Zapfe.
[http://www.css.ethz.ch/publications/DetailansichtPubDB_EN?rec_id=2919]

^[6] _ Entre 1945 e 1975, durante cerca de trinta anos, os processos de descolonização foram responsáveis por fazer desaparecer o essencial dos impérios europeus em África, e subverteram o mapa do continente e do mundo, tendo sido responsáveis pela triplicação do número de estados africanos (54) que atualmente corresponde a mais de 30% do número de países no mundo (193 segundo a Organização das Nações Unidas).
[<http://www.un.org/en/members/>]

^[7] _ [<http://pages.au.int/maritime>] [<https://www.facebook.com/aimstrategy.portuguese>].

^[8] _ O “Domínio Marítimo de África” refere-se a todas as áreas (e os recursos de, sobre, sob) relativamente, ao lado, ou na fronteira com um mar africano, oceano ou lagos, intra-costeiros e das vias marítimas internas navegáveis, incluindo todas as actividades africanas ligadas ao sector marítimo, da infra-estrutura, de carga, de navios e de outros meios de transportes. Inclui-se igualmente o ar acima dos mares africanos, oceanos, lagos, intra-costeiras e vias marítimas internas navegáveis e também ao espectro electromagnético dos oceanos. In EMIA2015, 2012, Anexo B.

^[9] _ [<http://www.afdb.org/en/knowledge/publications/african-economic-outlook/>].

^[10] _ A estratégia é produto de contributos transversais de especialistas africanos, incluindo Grupos de Reflexão, ONG e Academias, as Comunidades Económicas Regionais (CER), os Mecanismos Regionais, os Estados-membros da UA, instituições

especializadas e outros intervenientes, tais como as Nações Unidas, a Organização Marítima da África Central e Ocidental (MOWACA), as Associações de Administrações Portuárias Africanas, o Conselho dos Carregadores Marítimos Africanos (UASC), as Instituições de Formação Marítima Africanas, as inspecções do Estado dos Portos, a Organização Marítima Internacional (OMI), a Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a Organização Mundial do Comércio (WTO), a Organização Internacional das Alfandegas (WCO), a Câmara do Comércio Internacional (ICC), o Fórum dos Carregadores Globais (GSF), a Organização Internacional de Hidrografia (IHO) e o sector privado, estruturados para atender desafios contraditórios, emergentes e futuras oportunidades marítimas em África, tendo em conta o interesse dos países sem litoral, com um claro enfoque na criação de riqueza maior a partir de uma governação sustentável das águas interiores, oceanos e mares de África.

^[11] — O DMA apresenta contudo algumas ameaças e vulnerabilidades que incluem: o crime transnacional organizado no domínio marítimo (incluindo o branqueamento de capitais, o tráfico ilegal de armas e drogas, a pirataria e assalto à mão armada no mar, roubo de petróleo/roubo de petróleos brutos, ambos nas costas africanas, o terrorismo marítimo, o tráfico de seres humanos, a clandestinidade de imigrantes e requerentes de asilo que viajam pelo mar; a pesca ilegal não declarada e não regulamentada - a pesca ilegal e o regime excessivo de pesca, crimes ambientais e pesca ilegal (incluindo o naufrágio deliberado de navios e derrame de petróleo bem como descarga de resíduos tóxicos); catástrofes naturais e degradação do meio ambiente marítimo e alterações climáticas; comunicações estratégicas e a cibercriminalidade; um quadro jurídico vulnerável e insipiente; escassez ou deficiente manutenção de instrumentos de ajuda à navegação e levantamentos hidrográficos modernos e actualizados (EMIA2050, 2012, p.12).

^[12] — O sector marítimo africano e as áreas conexas de reforço de capacidades envolvem as seguintes actividades: governação marítima; comércio marítimo; defesa marítima e segurança marítima (serviços de protecção militar e civil, público e privado); ensino no domínio dos assuntos do mar e pesquisa científica (hidrografia, oceanografia, pesca, formação interna e costeira, pesquisa e transferência de tecnologia); turismo marítimo (em terra e flutuante); indústria de pesca e aquicultura; indústria de reparação naval; transportes marítimos e serviços auxiliares; criação de riqueza; gestão de portos e cais marítimos; segurança marítima da navegação (avisos de navegação, serviços meteorológicos e de aviso, serviços de busca e salvamento, serviços hidrográficos, ajudas à navegação, tripulação do navio, etc.); promoção da posse de navios africanos; promoção e protecção dos interesses dos carregadores africanos; promoção do bem-estar dos marítimos; acesso ao mar e liberdade de trânsito dos estados sem litoral; exploração e aproveitamento *offshore*; desenvolvimento de cursos águas interiores e o desenvolvimento de infra-estruturas marítimas. (EMIA2050, 2012, p. 15)

^[13] _ [[http://www.pages.au.int/sites/default/files/2050 AIM Strategy \(Pt\).doc](http://www.pages.au.int/sites/default/files/2050_AIM_Strategy_(Pt).doc)].

^[14] _ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi criada com o objectivo de adoptar um regime jurídico relativo ao mar, no qual se incluem os regimes das zonas marítimas dos diversos Estados. Esta Convenção veio também introduzir alterações aos critérios até então em vigor na delimitação e jurisdição sobre a plataforma continental de cada um dos Estados costeiros, consagrando a possibilidade da sua extensão para além das 200 milhas, tal como refere o artigo 76.º da Convenção “...a plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de 200 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...”.

^[15] _ As biotecnologias marinhas constituem um forte exemplo de um ramo em forte expansão onde se adivinha um potencial elevado. Neste campo, é essencial a difusão do conhecimento e partilha de informação entre os vários Estados-membro, bem como o desenvolvimento e aplicação de novas tecnologias e o reforço de redes de ciência e de investigação, aspectos que deverão ser prioritários e que merecem da parte dos governos uma definição clara do contributo que cada um pode dar em proveito do conhecimento mútuo.

^[16] _ Por exemplo, de acordo com a Comissão Europeia, e no caso da Europa, esta considera que os “clusters” promovem o máximo desenvolvimento do potencial do sector marítimo, com ênfase nas ligações inter-indústriais e complementaridades. As aptidões especiais adquiridas na tecnologia *off-shore*, por exemplo, contribuem para inovações em embarcações especializadas para exploração em águas profundas, na exploração da nova biotecnologia ligada ao “azul marinho” ou na investigação de métodos para a extracção e exploração seguras de energia a partir de hidratos de metano. Protecção do meio ambiente: os “clusters” podem ajudar a responder a considerações ambientais - através da colaboração eficaz para a aplicação de engenharias de alta tecnologia e *design* para propulsões alternativas de navios ou navios de águas de lastro livres, por exemplo. A combinação de actividades complementares por institutos de investigação marinha pode igualmente contribuir para um melhor entendimento do impacto das actividades marítimas no meio ambiente - e como minimizar os danos. [www.maroceano.pt/component/docman/doc.../67-clusters-maritimos]

^[17] _ [<http://www.objectivo2015.org/pdf/DeclaracaodoMilenio.pdf>].

^[18] _ São exemplos mais significativos a energia proveniente das marés e das correntes

marítimas (maremotriz), a energia das ondas, o aproveitamento da biomassa marinha, a conversão da energia térmica e ainda a energia eólica.