

The background of the cover is a close-up photograph of a Black man, likely a diver, with water droplets on his face. He is looking directly at the camera. In the background, parts of his diving gear, including a yellow air hose and a black regulator, are visible. The top of the cover has a header with three colored vertical bars: dark blue, yellow, and light blue.

adf

A F R I C A

D E F E N S E

F O

UMA MISSÃO MARÍTIMA

Forças de Segurança Unem-se Para Proteger um
Mar de Oportunidades

PLUS

Uma Conversa Com o Chefe do Estado-Maior da Marinha da Nigéria

VISITE-NOS EM ADF-MAGAZINE.COM

reportagens

8 Vagas de Oportunidade e Risco

As riquezas marítimas são ameaçadas por criminalidade e interferências estrangeiras.

12 'Essa é a Nossa Marinha'

O chefe do Estado-Maior da Marinha da Nigéria conta com tecnologia, cooperação e disciplina para derrotar a criminalidade marítima.

16 Juntando as Peças

O Projecto Deep Blue da Nigéria integra recursos aéreos, terrestres e marítimos para proteger o domínio marítimo do país.

22 Jogo de Poder

Os interesses da Rússia e da China em relação às bases navais podem comprometer a segurança marítima e a soberania do continente.

28 Mudando Com os Tempos

Enquanto a segurança marítima assume a vanguarda, a marinha do Gana deve evoluir e criar novas parcerias.

34 Tempo de Agir

Os países podem tomar medidas proactivas para combater a pesca ilegal.

40 Olhos no Céu

Os países recorrem aos drones como uma forma económica de garantir a segurança do domínio marítimo.

44 Protegendo as Vias Navegáveis Interiores

Os principais rios e lagos são um recurso inestimável quando utilizados adequadamente.

50 Países Costeiros Unem Esforços

Os países estão a organizar-se em grupos regionais para combater a criminalidade marítima.



colunas

4 Pontos de Vista

5 Perspectiva Africana

6 África Hoje

56 Cultura e Desporto

58 Perspectiva Internacional

60 Defesa e Segurança

62 Caminhos da Esperança

64 Crescimento e Progresso

66 Retrospectiva

67 Onde Estou?



**A Africa Defense Forum
está disponível online.**

Por favor, visite-nos em
adf-magazine.com



NA CAPA:

Um motorista queniano treina durante o exercício Cutlass Express 2022, em Mombaça, Quênia. Este tipo de treino especializado e a cooperação internacional em exposição durante o exercício são fundamentais para a segurança marítima.

PRIMEIRO-SARGENTO JUSTIN STUMBERG/
MARINHA DOS EUA

Enquanto os líderes procuram estimular o crescimento económico, muitos estão a recorrer à famosa economia azul. Os países africanos estão posicionados para beneficiar-se deste foco no comércio marítimo e na segurança. O continente possui 38 países costeiros e localiza-se numa intersecção de principais rotas do comércio que ligam Europa, Ásia e as Américas. Até 2030, espera-se que a economia dos oceanos de África duplique em comparação com 2010 e empregue milhões de mais pessoas.

Mas este crescimento não está garantido. A pirataria e os assaltos à mão armada no mar prejudicam o comércio. A pesca ilegal saqueia recursos naturais valiosos. A poluição destrói os ecossistemas marinhos e afugenta os turistas.

Os profissionais de segurança conhecem os altos riscos envolvidos e já começaram a alcançar algumas vitórias. Em 2021, os ataques de piratas baixaram para os seus níveis mais baixos em 27 anos. Os ataques baixaram em mais do que a metade no Golfo da Guiné, que tinha sido o pior foco de pirataria no mundo. No Golfo de Áden e ao largo da costa da Somália, a pirataria baixou ainda mais com apenas um único ataque registado.

Este sucesso deve-se à estreita cooperação entre os países costeiros e os parceiros internacionais. Os países estão a investir em ferramentas de conscientização do domínio marítimo para dar uma melhor imagem das embarcações que operam nas suas costas. Também partilham informações para que as embarcações não atravessem as fronteiras marítimas para se evadirem e não serem capturadas nem para explorarem áreas de fraca fiscalização. Alguns estão a actualizar as leis para certificar que os piratas possam ser processados judicialmente quando forem encontrados.

Os países devem aplicar esta mesma decisão para outras ameaças. A pesca ilegal lesa o continente em bilhões de dólares anualmente. Os arrastões estrangeiros de grande dimensão estão a dizimar os locais de pesca com práticas prejudiciais e insustentáveis. Para acabar com isso será necessária uma vigilância de alta tecnologia e leis mais fortes. Da mesma forma, o tráfico de drogas na África Ocidental retomou a níveis jamais vistos desde os meados de 2000. Os países costeiros que são alvos de traficantes estão a enfrentar níveis crescentes de violência, corrupção e vício. Para inverter esta tendência, será necessário que haja partilha internacional de inteligência e cooperação doméstica entre o exército, a polícia e as agências governamentais.

Nada disso será fácil. Para que as marinhas do continente derrotarem as ameaças marítimas, elas devem comprometer-se com a formação ao longo da carreira, superioridade tecnológica e manutenção das suas frotas. Mas o ganho será digno do esforço. Manter a segurança dos mares abre as portas para novos investimentos. Proteger os ecossistemas marinhos hoje oferece esperanças para o amanhã.

Equipa do Comando Africano dos Estados Unidos

Fuzileiros navais numa lancha de borracha preparam-se para desembarcar na praia, em Dakar, durante um exercício de desembarque com recurso a um anfíbio.

ANSPEÇADA ETHAN ROBERT JONES/
CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS
DOS EUA



Segurança Marítima Volume 15, 3º Trimestre

COMANDO AFRICANO DOS ESTADOS UNIDOS



CONTACTOS:

U.S. AFRICA COMMAND

Attn: J3/Africa Defense Forum
Unit 29951
APO-AE 09751 USA

ADF.Editor@ADF-Magazine.com

HEADQUARTERS U.S. AFRICA COMMAND

Attn: J3/Africa Defense Forum
Geb 3315, Zimmer 53
Plieninger Strasse 289
70567 Stuttgart, Germany

Africa Defense Forum (ADF) é uma revista militar profissional que serve como um fórum internacional para militares e especialistas em segurança em África. As opiniões expressas nesta revista não representam necessariamente as políticas ou pontos de vista deste comando ou de qualquer outra agência governamental dos EUA. Certos artigos são escritos pela equipa da ADF, e os créditos para outros conteúdos são anotados conforme necessário. A secretaria de defesa determinou que a publicação desta revista é necessária para difundir assuntos de natureza pública exigidos por lei ao Departamento de Defesa.

Os Países Devem Mobilizar Espírito e Cooperação Para Acalmar os Oceanos



O Contra-Almirante Umar Wade, chefe do Estado-Maior da Marinha Senegalesa, proferiu um discurso durante a cerimónia de encerramento do exercício multinacional Obangame Express, em Dakar, Senegal, no dia 18 de Março de 2022. O seu discurso foi traduzido do original em francês e editado por questões de espaço e clareza.



Porta-bandeira senegalês em posição de sentido no Quartel-General da Marinha, em Dakar, durante o Obangame Express 2022.

FOTOS DO SUBOFICIAL DE 2ª CLASSE PETER TICICH/
MARINHA DOS EUA



Estou muito satisfeito por mais uma vez poder estar convosco esta manhã para a cerimónia de encer-

ramento do Exercício Obangame Express. Num ano em que 18 países do Golfo da Guiné participaram, sem mencionar os nossos parceiros, o número de participantes é um testemunho do comprometimento dos nossos países para promover e melhorar a segurança marítima no Golfo da Guiné.

Obangame Express é um evento importante para a Marinha Nacional do Senegal, para todas as Marinhas do Golfo da Guiné e para a sub-região. Ele possibilita que possamos adquirir, testar e avaliar as técnicas e as tripulações e, por conseguinte, representa uma indicação adequada do progresso que estamos a fazer no fortalecimento e na realização das nossas missões marítimas.

O Obangame Express é de particular interesse para nós, uma vez que possibilita que possamos desenvolver uma interoperabilidade entre as várias forças navais na sub-região e no Golfo da Guiné. Portanto, estou feliz em poder elogiar o tamanho esforço para a realização de actividades de treino e exercícios numa escala sub-regional, com o apoio dos nossos parceiros americanos, europeus e brasileiros.

Os vários cenários que realizamos ajudaram-nos a desenvolver as capacidades dos centros de coordenação, assim como as capacidades de planificar e realizar operações marinhas e as capacidades de liderar unidades navais e equipas a bordo, realizando visitas de navio e para trabalhar com aeronaves. Eles enfatizaram os meios para a partilha de informação; acredito que este é um factor essencial no qual todos devemos trabalhar juntos na sub-região.

Apesar destas melhorias, está claro que ainda existe um caminho por trilhar, que é reconhecido por todos. Ainda temos algum trabalho a fazer e é por isso que precisamos mais uma vez de realmente mobilizar o espírito interministerial, mobilizar recursos suficientes nos nossos países para sermos capazes de trabalhar juntos e contribuir nos esforços que são necessários para garantir a segurança das nossas águas e dos nossos domínios marítimos.

Podemos ver isso a nível nacional: várias melhorias foram mencionadas durante este encontro no que diz respeito ao equipamento, formação e esforço interministerial, possibilitando a criação de órgãos adequados, de modo a impulsionar sinergias nos nossos países.

Gostaria de agradecer em particular o comandante do Comando dos EUA para

África por promover uma série de exercícios Express desde 2011, com a participação dos nossos parceiros europeus e brasileiros. Gostaria também de felicitar a todos os participantes que vieram para cá para partilhar as suas experiências na realização de missões de segurança marítima sob a direcção dos nossos respectivos países. A vossa dedicação, o vosso compromisso exemplar e o espírito de equipa de todos contribuíram para o sucesso deste exercício. Vocês deram aqui a prova de que a cooperação entre as forças navais de todos os países fornece a melhor defesa de modo a frustrar as várias ameaças marítimas. Os actuais eventos na nossa sub-região exigem que trabalhem juntos e adotemos uma postura operacionalmente vigorosa e permanente a todos os níveis.

Oficiais, suboficiais, quartéis-mestres e marinheiros, a única coisa que me resta fazer é desejar-vos o melhor no regresso aos vossos vários países. Espero que os resultados deste exercício beneficiem a conduta de futuras operações.



PANGOLINS EM VIAS DE EXTINÇÃO

GANHAM NOVAS OPORTUNIDADES NUMA CLÍNICA SUL-AFRICANA

AGÊNCIA FRANCE-PRESSE

A sala do hospital é arrefecida para trazer a sensação de estar-se numa toca de pangolim. O paciente, Lumbi, é alimentado por meio de uma seringa com um batido cheio de proteínas, recebe a dose diária de medicamentos e os seus sinais vitais são controlados.

Lumbi está a receber tratamentos de parasitas no sangue depois de ter sido recuperado de traficantes na província nortenha do Limpopo, África do Sul.

Ele e vários outros pangolins são pacientes no Johannesburg Wildlife Veterinary Hospital (Hospital Veterinário da Vida Selvagem), fundado em 2016 para tratar e reabilitar a vida selvagem indígena.

Eles foram confiscados de caçadores furtivos na África do Sul e nos países vizinhos, incluindo Moçambique, Namíbia e Zimbábue.

Muitos pangolins são recuperados numa condição deplorável. Muitas vezes, precisam de cuidados médicos depois de serem mantidos em sacos e bagageiras de carros durante semanas sem comida nem água.

“É como uma UCI (unidade de cuidados intensivos) para pangolins,” disse Nicci Wright, especialista de reabilitação da vida selvagem que cuida de Lumbi.

Os pangolins são mantidos num local secreto durante o tratamento. Pode durar semanas ou meses antes de estarem prontos para serem soltos.

Os veterinários administram tratamentos padrão utilizados em outros mamíferos como gatos e cães. Na

Especialista em reabilitação de animais selvagens Nicci Wright, dá medicamento oral a um pangolim recuperado de traficantes.

AFP/GETTY IMAGES

maior parte das vezes, isso funciona.

“É apenas um acto de fé cada vez que se tenta fazer algo,” disse a veterinária Kelsey Skinner, depois de dar ao Lumbi a sua dose diária de medicamentos.

Os mamíferos escamosos, que se alimentam de insectos, são solitários e nocturnos. “Eles são como pessoas. Simplesmente têm pequenas personalidades únicas. Alguns são tímidos. Não querem ser tocados,” disse Skinner. “Outros são mais extrovertidos e brincam muito na lama.”

Acredita-se que os pangolins sejam o mamífero mais traficados do planeta terra. Eles são muito apreciados por causa das suas escamas — feitas de queratina, como as unhas dos seres humanos — que são utilizadas na Ásia por causa das suas supostas propriedades medicinais.

Encontrados apenas na natureza na Ásia e África, os seus números estão a reduzir drasticamente sob a pressão de caçadores furtivos. Algumas espécies estão alistadas como estando criticamente em vias de extinção. Ninguém sabe quantas ainda existem.

Libertá-los para a natureza é um processo crucial para garantir que o mamífero em vias de extinção sobreviva depois do grande investimento colocado à disposição para o seu tratamento e reabilitação.

Eles podem ser libertos apenas para uma zona relativamente segura, como uma reserva de caça privada, bem vigiada, para evitar que caíam novamente nas mãos de caçadores furtivos.

Para além disso, o habitat tem de ser correcto. “Temos de estar absolutamente certos de que irão encontrar a comida certa, que vão encontrar as tocas,” disse Wright. “Caso contrário, irão simplesmente morrer.”

COSTA DE MARFIM CONSTRÓI MURRO AO REDOR DE FLORESTA

para protegê-la do alastramento da cidade

AGÊNCIA FRANCE-PRESSE

Trabalhadore da construção, em Abidjan, Costa do Marfim, estão a construir uma barreira à volta de uma floresta primária, no centro da cidade, para proteger o espaço verde que se encontra em perigo causado pela expansão urbana. Quando terminar uma vedação de blocos de cimento de 10 km de comprimento passará ao longo dos limites do Parque Nacional de Banco, para impedir que este seja engolido.

Para além do Parque Nacional da Tijuca, no Rio de Janeiro, Brasil, a reserva da natureza é uma de somente duas florestas virgens, a nível do mundo, que sobreviveram no coração de uma metrópole.

O ecologista costa-marfinense, Tom Thalmas Lasme, disse que o muro é crucial num país que perdeu uma enorme faixa de florestas nos passados 50 anos.

A reserva da natureza de 3.474 hectares alberga cerca de “30 espécies da flora em vias de extinção na África Ocidental,” disse. Mas, em seis anos, a população e o crescimento das construções causaram erosões nos seus limites.

Os que vivem ao longo dos seus limites geralmente entram para cortar árvores para lenha ou para caçar animais para servir de comida. Os motoristas que passam a alta velocidade ao longo do seu limite ocidental já provocaram incêndios com beatas de cigarros descartados.

A Costa do Marfim já perdeu cerca de 80% das suas florestas naturais em apenas 50 anos devido a agricultura, queimadas, exploração ilegal de madeira e mineração artesanal, de acordo com a União Internacional para a Conservação da Natureza.

Dos 3 milhões de hectares de florestas que sobraram no país, 2 milhões foram designados como 14 reservas naturais diferentes, disse o Gabinete Costa-marfinense de Parques e Reservas (OIPR). Anualmente, mais 300.000 hectares de árvores desaparecem.

O OIPR está a construir a vedação ao redor do limite ocidental e do norte da floresta de Abidjan com financiamento do governo e do Japão para ajudar a acabar com a destruição.

“A floresta do Banco absorve dióxido de carbono e emite oxigénio essencial para os 6 milhões de habitantes de Abidjan,” disse o director do gabinete, Adama Tondossama. “Erguemos esta vedação de concreto para evitar que este pulmão verde desapareça por causa da desflorestação.”

Fousseni Coulibaly, um tenente-coronel encarregado do parque, disse que preservar a reserva também ajuda a regular as chuvas e recarregar as reservas de água no subsolo, alimentando a cidade próxima com água potável.

Trabalhadores constroem um muro ao redor do Parque Nacional de Banco, em Abidjan, Costa do Marfim, para protegê-lo do alastramento urbano. AFP/GETTY IMAGES



AFP/GETTY IMAGES

ARQUITECTO BURQUINABÊ GANHA PRÊMIO MÁXIMO

EQUIPA DA ADF

Diébédó Francis Kéré, do Burkina Faso, venceu o prémio de Arquitectura Pritzker 2022, sendo o primeiro arquitecto africano a ganhar o prestigioso prémio internacional. Kéré essencialmente trabalha em locais difíceis, utilizando materiais que servem toda a comunidade, de acordo com o artigo da página da internet ArchDaily.

“Através das construções que demonstram beleza, modéstia, coragem e invenção e pela integridade da sua arquitectura e gesto, Kéré graciosamente sustenta a missão deste prémio,” de acordo com a declaração oficial do Prémio de Arquitectura Pritzker. Em meados de Março de 2022, Kéré estava em Porto-Novo, Benin, onde a sua firma, Kéré Architecture, estava a trabalhar num novo edifício do parlamento baseado na árvore dos encontros, que é “uma árvore onde as pessoas se reúnem para tomar decisões, fazer celebrações,” disse ao NPR.

Kéré tinha em mente um oásis quando concebeu a Escola Secundária Naaba Belem Gounmma e a Escola Primária de Gando, na sua zona de origem, em Burquina Faso, comunicou o NPR. Kéré nasceu em Gando. Os seus projectos são uma mistura harmoniosa de praticabilidade, função e materiais locais. A Escola Primária de Gando, por exemplo, misturou barro indígena e cimento para formar tijolos com “massa térmica bioclimática,” de acordo com o anúncio do prémio. Isso permite que eles mantenham o ar mais fresco dentro enquanto o ar mais quente flui para fora através de um tecto de tijolos e uma cobertura ampla e suspensa. O resultado: ventilação sem ar condicionado mecânico num clima difícil.

As inovações de Kéré ajudaram a escola a aumentar as suas matrículas de 120 para 700 alunos.

“Espero mudar o paradigma, levar as pessoas a sonhar e a enfrentar riscos,” disse Kéré, de acordo com o anúncio do prémio. “Não é porque se é rico que se deve gastar material. Não é porque se é pobre que não se deve tentar criar qualidade. Todos merecem qualidade, todos merecem luxo e todos merecem conforto.”

Arquitecto Diébédó Francis Kéré, natural de Gando, Burquina Faso, é o primeiro africano a vencer o prestigioso Prémio de Arquitectura Pritzker.

Vagas de Oportunidade e Risco

EQUIPA DA ADF

Enquanto os países emergem da pandemia, eles procuram impulsionar o crescimento económico onde for possível. Um foco é a “economia azul,” composta por negócios que dependem da água para subsistir. Este sector, que inclui a energia, o turismo e a pesca, está projectado para duplicar de 2010 a 2030, onde irá empregar 40 milhões de pessoas a nível global. Os 47.000 quilómetros da linha de costa da

África idealmente a posicionam para capitalizar esse crescimento. Mas esta prosperidade enfrenta ameaças da pirataria, do tráfico e da pesca ilegal. Os profissionais de segurança terão de proteger os locais de pesca do continente, as rotas de comércio e os portos para que os ganhos económicos inesperados possam tornar-se uma realidade. Estes gráficos ilustram a promessa e as ameaças para a economia azul de África.

Tráfico de Drogas

No início da década de 2000, as autoridades observaram grandes volumes de cocaína traficada a partir da América do Sul, através da África Ocidental até a Europa. Esta tendência registou um pico em 2007 quando aproximadamente 47 toneladas de cocaína foram traficadas através desta região. As forças de segurança da África Ocidental trabalharam com a Organização Internacional de Polícia para reduzir este volume durante mais de uma década. Contudo, as

autoridades agora alertam para um reaparecimento. Houve apreensões de cocaína que quebram recordes na África Ocidental entre 2019 e início de 2021. Os traficantes agora têm como alvo os portos marítimos, aeroportos e rotas terrestres sem a presença governamental para movimentar drogas pelo continente. A maior parte do produto também está a infiltrar as comunidades da África Ocidental, causando vício, corrupção e violência.

Principais Apreensões de 2019 a 2021

- 1. Março de 2019:** As autoridades apreenderam 789 quilogramas de drogas de um camião que tinha viajado de Dakar, Senegal, para Bissau, Guiné-Bissau. Foi a primeira grande apreensão na Guiné-Bissau em mais de uma década.
- 2. Abril de 2019:** As autoridades apreendem 72 quilogramas de drogas no Senegal, na Barragem de Gouloumbu.
- 3. Junho de 2019:** As autoridades descobriram mais de 1,3 toneladas métricas de cocaína em quatro dias no Senegal. A cocaína estava escondida em dois navios de bandeira italiana. A segunda remessa foi a maior naquele país desde 2007 e foi encontrada dentro de 15 carros num navio proveniente do Brasil.
- 4. 2019:** As autoridades gambianas apreenderam um grande volume de cocaína no Porto de Banjul.
- 5. 2 de Setembro de 2019:** Cocaína foi apreendida em Caió, em Canchungo, Guiné-Bissau.
- 6. 17 de Setembro de 2019:** As autoridades apreenderam 4 quilogramas de cocaína no Porto de Dakar.
- 7. Outubro de 2019:** Dois cidadãos da Guiné-Bissau foram detidos com paletas de cocaína, no posto fronteiriço de Guiboro, pelas autoridades gambianas.
- 8. 6 de Novembro de 2019:** A Marinha Senegalesa apreendeu 750 quilogramas de cocaína a bordo de um barco de pesca interceptado.
- 9. 2019:** As autoridades apreenderam um quilograma de cocaína no aeroporto de Bissau, em Guiné-Bissau. O chefe da agência de migração da Guiné-Bissau eventualmente foi detido em conexão com a apreensão.
- 10. 8 de Janeiro de 2021:** As autoridades gambianas apreenderam 2,9 toneladas métricas de cocaína em contentores, no Porto de Banjul.
- 11.** Houve numerosas denúncias de desembarque de drogas nas ilhas, no arquipélago de Bijagós, Guiné-Bissau, antes de serem contrabandeadas para o continente.

Fonte: Iniciativa Global Contra o Crime Organizado Transnacional

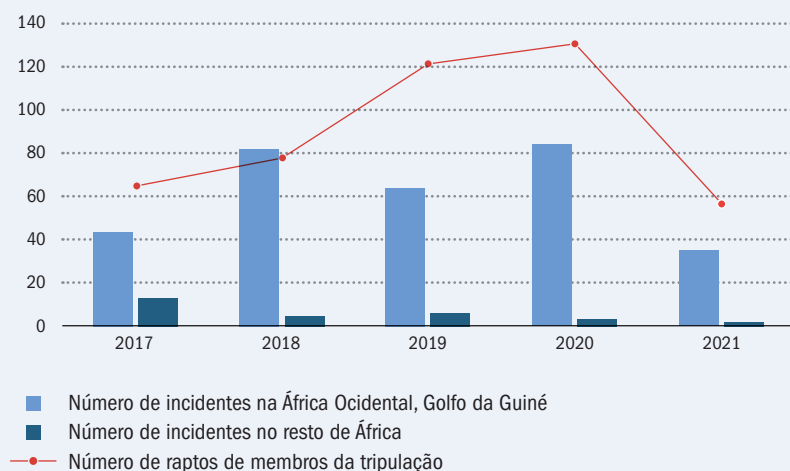


ILUSTRAÇÃO DA ADF

Pirataria

A pirataria registou um declínio a nível global e em todo o continente em 2021. No Golfo da Guiné, o pior foco de pirataria do mundo, houve um decréscimo de 60% em incidentes em comparação com o ano anterior. A Nigéria não registou qualquer incidente de rapto bem-sucedido nas suas águas em 2021, pela primeira vez nos últimos anos. Da mesma forma, a pirataria na África Oriental reduziu desde o seu pico uma década atrás. Em 2021, apenas houve um incidente de pirataria registado na Bacia da Somália ou no Golfo de Áden. Segurança contínua nas águas costeiras do continente é de importância vital para o comércio marítimo e para o turismo.

Declínio de Incidentes



Fonte: Gabinete Marítimo Internacional

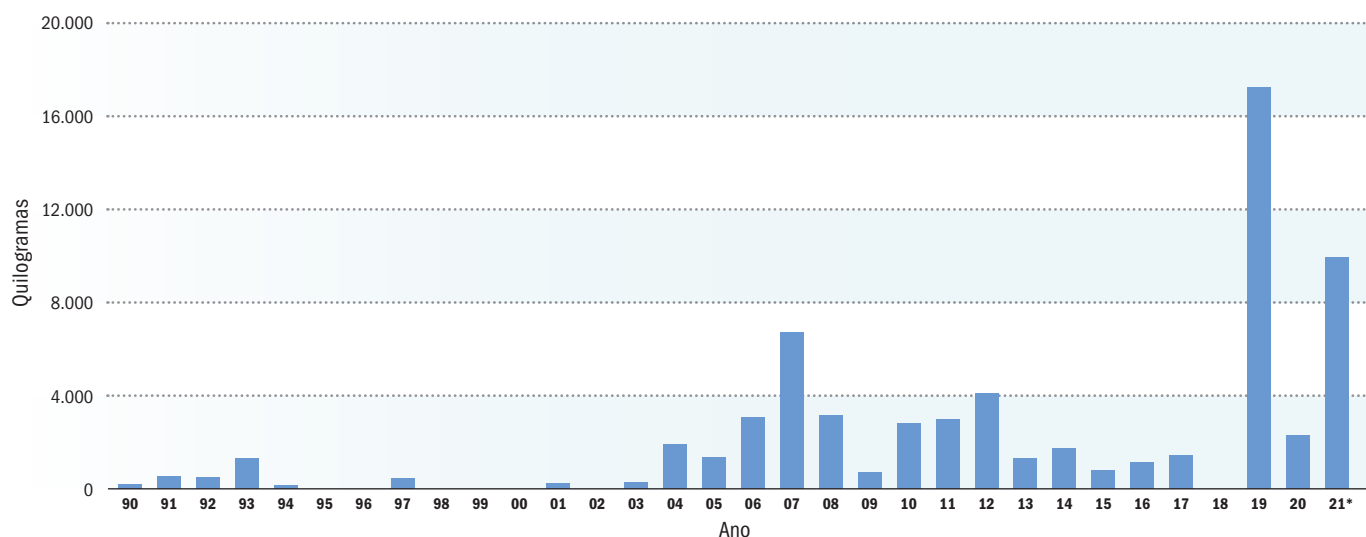
Incidentes de sequestros no Golfo da Guiné em 2021

Data	País	Localização	Tipo de Embarcação	Tripulação Raptada
23 de Janeiro	São Tomé e Príncipe	98 mn NO da Ilha de São Tomé	Navio de contentores	15
8 de Fevereiro	Gabão	83 mn OSO de Port Gentil	Embarcação de pesca	10
11 de Março	Benin	212 mn Sul de Cotonou	Navio químico	15
19 de Maio	Gana	66 mn Sul de Tema	Embarcação de pesca	5
31 de Maio	Benin	104 mn Sul de Cotonou	Embarcação de pesca	5
5 de Setembro	Gabão	No Ancoradouro Interno de Owndo	Embarcação de apoio offshore	1
13 de Dezembro	Guiné-Equatorial	46 mn SO de Luba	Navio de contentores	6

mn = milhas náuticas

Fonte: Gabinete Marítimo Internacional

Apreensões de Cocaína na África Ocidental por Ano



■ Total de apreensões de cocaína na África Ocidental

*Os números de 2021 apenas vão até Março.

Fonte: Iniciativa Global Contra o Crime Organizado Transnacional



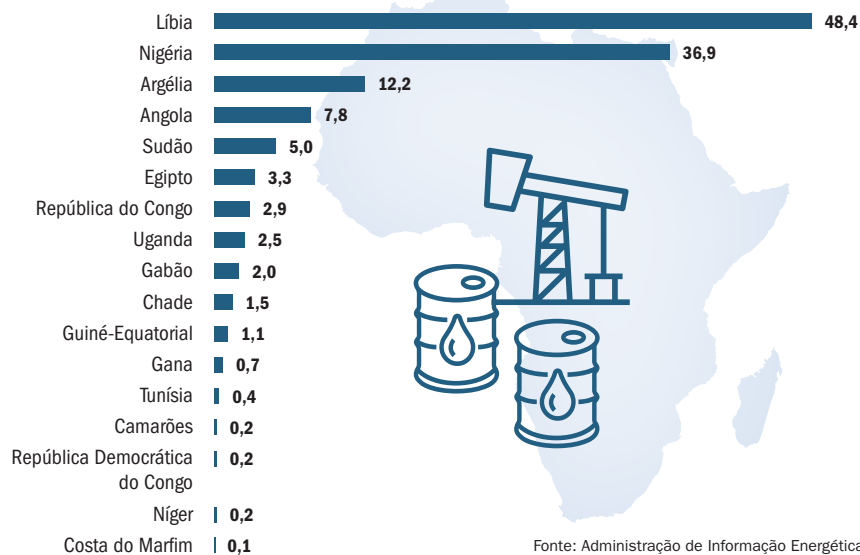
Um membro dos bombeiros federais carrega uma mangueira enquanto luta contra incêndios numa ruptura de um gasoduto vandalizado por ladrões de petróleo, em Lagos, Nigéria. AFP/GETTY IMAGES

Roubo de Petróleo

As águas costeiras próximas de muitas partes do continente encontram-se acima de imensas reservas de petróleo e gás natural. África possui aproximadamente 203 bilhões de barris de fontes de petróleo recuperáveis. Entre 2009 e 2014, representou 30% de descobertas de petróleo e gás a nível mundial. Mas a insegurança e os roubos ameaçam esta riqueza natural. Desde os abastecimentos de pequena-escala até os ataques organizados contra navios, os criminosos vêm causando distúrbios na produção de petróleo e gás, lesando as economias nacionais em bilhões de dólares. Muitos países consideram a protecção de infra-estruturas de energia como sendo de vital importância para o interesse nacional.

Maiores Reservas Comprovadas de Petróleo Bruto de África

Em milhões de barris, 2021



Fonte: Administração de Informação Energética

Em Termos Numéricos



200.000 barris de petróleo são perdidos diariamente na Nigéria devido ao uso ilegal dos gasodutos.



Cerca de **80%** do petróleo não chega aos terminais devido ao roubo ao longo das redes de transporte na Nigéria.



133 bilhões de dólares em combustível é roubado ou adulterado a nível mundial anualmente.



4,8 bilhões de dólares são perdidos anualmente na Nigéria devido ao roubo de petróleo.



30% do combustível refinado da Nigéria é contrabandeado para os Estados vizinhos para venda.

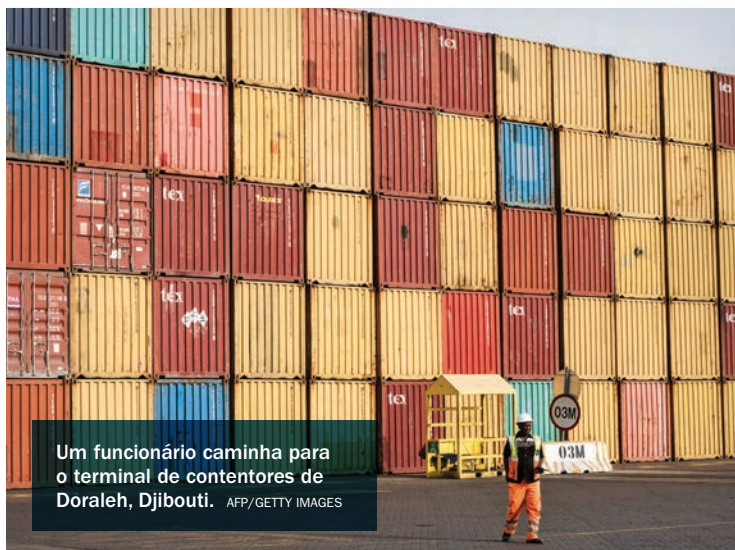


Dois terços de todos os fornecimentos de energia a nível mundial são transportados por via marítima.

Fontes: Nigerian National Petroleum Corp., Business Insider Africa, Tracit.Org, Stable Seas

A Economia Azul

Com 38 países em contacto com o oceano, o potencial de África para expandir os sectores que compõem a economia azul é enorme. Na sua Estratégia Marítima Integrada 2050, a União Africana priorizou a protecção e a expansão destes negócios. Um objectivo principal é investir nos portos africanos que, em média, se encontram subaproveitados e levam mais tempo para processar as remessas do que os portos de outras partes do mundo. Mas o motor do crescimento económico em potencial enfrenta uma variedade de ameaças, incluindo degradação ambiental, exploração estrangeira e insegurança doméstica



Um funcionário caminha para o terminal de contentores de Doraleh, Djibouti. AFP/GETTY IMAGES

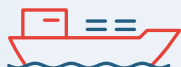
Uma Força Económica



África possui mais de **100** portos.



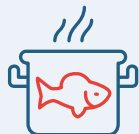
90% das importações e exportações do continente são movimentadas por via marítima.



Os navios de proprietários africanos compõem apenas **1,2%** da frota global.



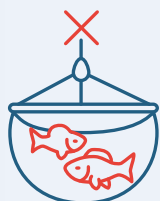
10 milhões de pessoas dependem da pesca ou da cadeia de valores pesqueiros para obter rendimento.



200 milhões de pessoas do continente dependem da pesca como a principal parte da sua dieta.



As pescas geram **24 bilhões de dólares** para as economias nacionais.



A pesca ilegal lesa o continente em mais de **1 bilhão de dólares** por ano.

Fontes: Instituto de Estudos de Segurança, União Africana

Sectores da Economia dos Oceanos em Percentagem

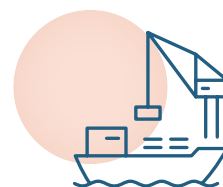
O valor da economia do oceano era de 1,5 trilhões de dólares em 2010, 2,5% do produto interno bruto do mundo. Entre 2010 e 2030, a economia do oceano a nível global está projectada para duplicar para 3 trilhões de dólares.



Turismo marítimo e costeiro
26%



Petróleo e gás offshore
21%



Actividades portuárias
16%



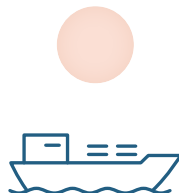
Equipamento marítimo
10%



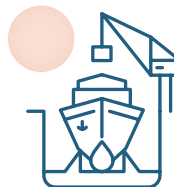
Processamento industrial de peixe
9%



Energia eólica marítima
8%



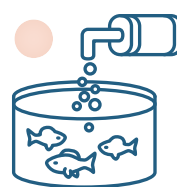
Transporte da água
4%



Construção e reparação de navios
3%



Captura industrial de peixe
2%



Aquacultura marinha industrial
<1%

Fonte: Organização para Cooperação e Desenvolvimento Económico

‘ESSA É A NOSSA MARINHA’

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA MARINHA DA NIGÉRIA
CONTA COM TECNOLOGIA, COOPERAÇÃO E DISCIPLINA
PARA DERROTAR A CRIMINALIDADE MARÍTIMA



O Vice-Almirante Awal Zubairu Gambo serviu na Marinha da Nigéria por mais de 30 anos. A sua carreira inclui tempo de trabalho em estratégia naval, inteligência, formação e como adido de defesa. Em 2017, foi o coordenador de segurança do Comité de Ajuda Presidencial no nordeste da Nigéria e chefe do Estado-Maior do Quartel-General do Comando de Formação Naval. Em 2018, foi nomeado director de aquisições da Administração Espacial da Defesa. Em Janeiro de 2021, tornou-se o 21º chefe do Estado-Maior da Marinha. Esta entrevista foi editada por questões de espaço e clareza.

ADF: Em 2021, os incidentes de pirataria nas águas nigerianas baixaram para os seus níveis mais baixos em 27 anos. Como é que explica esta redução?

Gambo: É bem sabido que o domínio marítimo do país está repleto de elementos criminosos e sabotadores económicos que tinham a liberdade de movimento e de acção. Esta liberdade impedia a realização de actividades económicas legítimas que, claro, causaram uma percepção negativa do país. De acordo com o Gabinete Marítimo Internacional, houve 135 casos de rapto registados em 2020 a nível mundial e 130 destes ocorreram no Golfo da Guiné. Tornou-se urgente que a Marinha da Nigéria tomasse medidas drásticas para inverter esta tendência desagradável. A primeira linha de acção para mim foi fortalecer a presença da Marinha da Nigéria para dominar o espaço, através de patrulhas agressivas, para impedir que estes sabotadores económicos tenham liberdade de acção. Assim, no ano passado, os navios da Marinha da Nigéria estiveram no mar durante 32.665 horas em comparação com as 25.932 horas registadas em 2020. Isso eventualmente resultou num declínio significativo de actividades criminosas no domínio marítimo do país. Eu diria que isso deve-se amplamente ao apoio fora do comum do comandante-em-chefe das Forças Armadas da República Federal, o Presidente Muhammadu Buhari. Através da recapitalização agressiva da Marinha, acrescentamos mais de 100 plataformas, incluindo navios capitais de bandeira, barcos de patrulha rápidos,



Vice-Almirante Awal Zubairu Gambo, chefe do Estado-Maior da Marinha. AFP/GETTY IMAGES

embarcações de patrulha da costa e activos aéreos. Houve também a construção local de barcos de defesa para o litoral.

ADF: Como pensa em prevenir o ressurgimento da pirataria?

Gambo: Claro, para manter a pirataria nestes níveis baixos, a Marinha deve manter uma frota operacional e eficiente, com apoio logístico robusto. Isso inclui a reabilitação das instalações na doca Naval Dockyard Limited, em Lagos, o Estaleiro Naval de Port Harcourt, bem como os grupos de manutenção de frotas e as unidades de apoio das frotas e ainda o colégio de engenharia do Estado de Delta. Para além disso, a Marinha modernizou a escola de aprendizagem do Estaleiro Naval de Lagos para possibilitar que a Marinha satisfaça mais as suas necessidades de quadros técnicos e as necessidades de indústria marítima que se encontram altamente reduzidos. Por último, não me devo esquecer de destacar as contribuições dos oficiais e marinheiros enviados em vários navios e bases costeiras. Eles beneficiam de formação profissional em várias especializações e existem vários esforços para melhorar as condições de vida e melhorar as infra-estruturas nas nossas bases, escolas e hospitais. O pessoal demonstrou foco renovado em linha com o meu mantra: “Essa é a nossa Marinha.” Isso significa que temos de fazê-lo. Ninguém o fará por nós. Por isso, todos estão empenhados.

ADF: A Nigéria procurou melhorar a sua conscientização do domínio marítimo (MDA), através do sistema de vigilância



“A primeira linha de acção para mim foi fortalecer a presença da Marinha da Nigéria para dominar o espaço, através de patrulhas agressivas.” — Vice-Almirante Awwal Zubairu Gambo

e inteligência ‘Olho de Falcão’. Este sistema inclui radares, câmaras, sensores e monitoria via satélite da linha da costa do país e até 200 milhas náuticas para o mar. Pode explicar como o sistema funciona?

Gambo: Eu diria que ‘Olho de Falcão’ é uma infra-estrutura MDA de vigilância de última geração. O sistema possui locais com sensores estrategicamente colocados para cobrir as águas territoriais do nosso país e a nossa zona económica exclusiva. Estes sensores cobrem todos os limites fronteiriços marítimos do país e abrangem ainda mais os limites marítimos dos nossos países vizinhos no Golfo da Guiné. O sistema ‘Olho de Falcão’ possibilita que a Marinha possa fazer a monitoria de actividades das embarcações em tempo real dentro e ao redor do domínio marítimo do país. Sempre faz o rastreio contínuo de embarcações para identificar aquelas que estejam envolvidas em actividades ilegais e, de seguida, as nossas embarcações navais são accionadas para levar a cabo operações de interdição. Entre Junho de 2020 e Abril de 2022, cerca de 7.826 embarcações foram rastreadas, com algumas sendo apreendidas, utilizando o sistema MDA. O sistema foi fundamental para a apreensão de dois navios mercantes. Temos o MV Chayaneer Naree e o MV Karteria. Estas embarcações foram rastreadas e foi feita uma monitoria de forma diligente a partir dos seus portos de partida no Brasil depois de recebermos relatórios da Interpol, afirmando que elas estavam envolvidas no contrabando de cocaína para a Nigéria. Também houve apreensão do petroleiro do Motor Queen of Peace, no dia 15 de Março de 2022, que transportava mais de 3 milhões de

Vice-Almirante Gambo visita o Centro de Educação e Formação em Tecnologia da Marinha da Nigéria, em Ile-Ife, Osun State, em Fevereiro de 2022.

litros de petróleo bruto roubado da Nigéria. É pertinente afirmar que antes da apreensão, os movimentos suspeitos da embarcação foram alvo de monitoria pelo ‘Olho de Falcão’ durante um mês. Por isso, este sistema serve como uma verdadeira força multiplicadora, que garante que as nossas patrulhas operacionais sejam guiadas pela inteligência, orientadas para os resultados e económicas.

ADF: Na África Ocidental, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN) lesa a região em 2,3 bilhões de dólares por ano e contribuiu para a perda de 300.000 postos de trabalho. A maior parte desta pesca INN é feita por enormes arrastões estrangeiros. Qual é a sua estratégia para acabar com esta actividade perigosa?

Gambo: A Marinha da Nigéria colabora com as agências governamentais relevantes para prestar assistência na fiscalização das leis relacionadas com as pescas no ambiente marítimo do país, particularmente o Departamento das Pescas, do Ministério da Agricultura. A Marinha criou uma força-tarefa, em 2016, designada ‘Operação Tsare Teku,’ com o mandato de combater os crimes marítimos, para criar um ambiente propício para a navegação, produção de petróleo, gás e outras actividades económicas de forma segura. A força-tarefa também lida com a pesca INN dentro do ambiente marítimo da Nigéria. A Nigéria possui uma das melhores pescas de camarão

do mundo, que se encontra na região da Península de Bakassi, partilhada entre nós e a República dos Camarões. Agrade-me afirmar que as embarcações da Marinha da Nigéria interrogam os arrastões de pesca dentro do domínio marítimo, independentemente do tamanho, para garantir que sejam legítimos. A maior parte das embarcações criminosas vem com transportadores de peixe que, dentro das horas de pesca, tudo é processado e empacotado para venda fora do nosso território. Por isso, esta é uma problemática global muito séria. Eu não quero mencionar os grandes actores desta pesca INN, mas tenho a certeza que conhecemos. Por razões diplomáticas, não irei mencionar qualquer país em específico.

ADF: *A Nigéria modernizou o seu quadro jurídico marítimo com a Lei de Supressão da Pirataria e Outros Crimes Marítimos, em 2019. Desde essa altura, a lei foi utilizada para condenar piratas capturados nas águas nigerianas. Qual é a importância da actualização das leis e será que espera que outros países da África Ocidental sigam este exemplo?*

Gambo: O quadro jurídico é fundamental para o combate bem-sucedido da criminalidade marítima. O processamento judicial de crimes marítimos envolve várias agências de aplicação da lei. Estas agências têm várias normas que orientam as suas respectivas condutas de operações. Esta lacuna foi identificada, assim como foi a necessidade de rever, voltar a traçar estratégias e desenvolver um documento unificador. Consequentemente, a promulgação da Lei de Supressão da Pirataria e Outros Crimes Marítimos, a qual chamamos SPOMO, fortaleceu a colaboração da Marinha com outras agências de fiscalização da lei para criminalizar e processar judicialmente os infractores marítimos. Também ajudou a dinamizar e harmonizar as acções e os procedimentos de agências relacionadas com área marítima em relação ao processamento de provas e suspeitas de crimes. Uma condenação de destaque foi o caso de pirataria em Julho último [2021], em que 10 piratas foram sentenciados a 12 anos de prisão e multas financeiras. Contudo, a maior parte dos países do Golfo da Guiné não possui leis para processar judicialmente os piratas, enquanto alguns apenas permitem que os seus próprios cidadãos sejam processados judicialmente. Em Julho de 2021, estive em Gana para uma exposição marítima internacional e seminário. Numa conversa com os chefes das marinhas da CEDEAO [Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental] e da CEEAC [Comunidade Económica dos Estados da África Central], eu apresentei o modelo e eles já o reformularam, adaptando-o para as particularidades dos seus ambientes para a sua posterior adopção. A União Europeia visitou o Quartel-General da Marinha há algumas semanas, e nós apresentamos isso a eles como parte das suas indagações. Eles levaram este modelo com vista a desenvolver uma estrutura jurídica em

linha com as suas próprias particularidades na Europa. Falta um quadro jurídico em alguns países do Golfo da Guiné para lidar com a insegurança marítima, especialmente quando cidadãos de outras nacionalidades estão envolvidos nesses crimes. Para o efeito, nós defendemos a advocacia relacionada com a necessidade de os Estados do Golfo da Guiné adoptarem estas leis, em linha com as realidades da sua situação.

ADF: *O senhor enfatizou a importância do comportamento ético na Marinha. Num discurso em 2022, o senhor alertou os comandantes para tomarem medidas severas em caso de violações. Desde que se tornou chefe do Estado-Maior da Marinha, o que fez para promover a responsabilização e acabar com a má conduta na Marinha?*

Gambo: A importância do comportamento ético e responsabilização na Marinha não tem comparação. Os meus comandantes receberam ordens para conhecerem as minhas directivas estratégicas e outros estatutos relevantes da Marinha, que orientam as suas responsabilidades. Os comandantes foram alertados de sanções por actos de indisciplina ou convivência com elementos criminosos no desempenho das suas funções. Nesta conformidade, eles são avaliados periodicamente e recebem indicadores de desempenho fundamentais para determinar a eficiência e a eficácia. Existem também estratégias em vigor para o uso judicioso e legítimo de recursos alocados. Estes e outros esforços culminaram com a redução significativa da criminalidade no domínio marítimo do país. Eu diria que todos estão alinhados e conhecem as expectativas da liderança da Marinha e, a um maior nível estratégico, da liderança do país.

ADF: *Quais são as suas perspectivas e objectivos para o futuro da Marinha da Nigéria e da segurança marítima na região em termos gerais?*

Gambo: A Marinha da Nigéria é constitucionalmente encarregue da responsabilidade de proteger a integridade territorial do país no mar. A minha agenda para garantir a segurança deste domínio marítimo está reflectida na minha declaração de visão, que é “tirar proveito de todos os factores da localização nacional, tecnologia, formação, trabalho de equipa e sinergias para dar uma nova energia à Marinha de modo a melhorá-la como uma força naval motivada e pronta.” O foco é manter a presença da Marinha no mar e melhorar a nossa capacidade de levar a cabo patrulhas não dispendiosas e orientadas para os resultados, tirando vantagens do potencial das instalações MDA. Queremos cultivar um envolvimento robusto e colaborativo, dentro e fora, com os actores marítimos. Estas medidas irão fortalecer os esforços na actualização das aplicações da segurança marítima para as actividades socioeconómicas, o bem-estar dos nigerianos e da prosperidade nacional. □

JUNTANDO AS PEÇAS



O PROJECTO DEEP BLUE DA NIGÉRIA INTEGRA RECURSOS AÉREOS, TERRESTRES E MARÍTIMOS PARA PROTEGER O DOMÍNIO MARÍTIMO DO PAÍS

EQUIPA DA ADF | FOTOS DA NIMASA

Quando 2021 chegava ao fim, as águas antes perigosas, ao largo da costa da Nigéria, demonstravam sinais de tornar-se estranhamente calmas. Na verdade, toda a região do Golfo da Guiné tinha demonstrado um contínuo decréscimo de ataques de pirataria e de assaltos à mão armada.

Desde o Senegal até Angola, os incidentes reais e as tentativas de incidente tinham reduzido de 82 em 2018, para apenas 35 em 2021. Para a Nigéria, que já teve algumas das águas territoriais mais perigosas da África Ocidental, a notícia também era promissora.

Os incidentes reais e as tentativas de incidente, ao largo da costa da Nigéria, tinham registado um declínio vertiginoso, de 48 em 2018 para apenas seis em 2021, de acordo com o Gabinete Marítimo Internacional (GMI).

Contudo, a complacência não tomou conta da Nigéria. Não estamos a dormir, Bashir Yusuf Jamoh, director-geral e PCA da Agência Nigeriana de Administração Marítima e de Segurança (NIMASA), disse à ADF.

Na verdade, a Nigéria está bem acordada.

Enquanto a ameaça de criminalidade marítima internacional, incluindo pirataria, roubo de petróleo, tráfico de drogas e pesca ilegal persistirem, a Nigéria está a responder com as infra-estruturas nacionais integradas de segurança e protecção das vias navegáveis, também conhecido como o Projecto Deep Blue.

O projecto, reconhecendo as ligações que existem entre os elementos do crime baseados na terra e no mar, junta recursos aéreos, terrestres e marítimos coordenados para uma visão abrangente do domínio marítimo.

“A presença do Projecto Deep Blue envia sinais muito bons para que os criminosos saibam que agora estamos totalmente preparados para eles,” disse Jamoh.

AS COMPONENTES DO PROJECTO

O equipamento e o pessoal empenhado do Projecto Deep Blue, avaliado em 195 milhões de dólares, são significativos. Os recursos aéreos, terrestres e marítimos irão trabalhar em conjunto para adquirir, consolidar, analisar e partilhar informação para uma segurança marítima mais eficaz.

O projecto depende da cooperação civil-militar. Por exemplo, a NIMASA é uma agência civil centrada na segurança de embarcações comerciais, regulamentos de trabalho marítimo, prevenção e controlo da poluição, registo de navios e ainda formação e certificação de marinheiros, entre outras actividades.

A marinha nigeriana é responsável por garantir a segurança e proteger as águas territoriais. Por essa razão, o pessoal da marinha é que preenche o quadro de pessoal dos activos marítimos do Deep Blue. O pessoal das Força Aérea fará o mesmo com os activos aéreos.

A partir da esquerda: Governador do Estado de Ekiti, Kayode Fayemi; Presidente Muhammadu Buhari; Presidente da Casa dos Representantes, Femi Gbajabiamila; Ministro da Defesa, Bashir Salihi Magashi; Director-Geral e PCA da NIMASA, Bashir Yusuf Jamoh; e Ministro dos Transportes, Chibuike Rotimi Amaechi, fazem inspecção de um dos vários veículos aéreos não tripulados para serem utilizados no Projecto Deep Blue.



Helicópteros e barcos de interceptação rápida demonstram capacidades aéreas e marítimas, como parte do Projecto Deep Blue.



Duas aeronaves Cessna CJ3 Citation formam o ponto central da componente aérea do Projecto Deep Blue.

A componente aérea inclui três helicópteros para missões especiais.

Jamoh, como director-geral da NIMASA, dirige o projecto, e a agência garante o apoio logístico e de gestão.

A componente aérea é composta por duas aeronaves para missões especiais, Cessana CJ3 Citation, equipadas com radares de múltiplos modos, um sistema de comunicação via satélite, uma estação do operador e uma tripulação com capacidade de 10 pessoas. Existem também três helicópteros e quatro conjuntos de três veículos aéreos não tripulados. Para as águas o Deep Blue irá enviar duas embarcações para missões especiais – DB Lagos e DB Abuja e 17 barcos de interceptação. Finalmente, o equipamento terrestre é composto por 16 veículos blindados e 600 unidades das forças especiais da Marinha.

Até o início de Maio de 2022, todos os barcos de interceptação, excepto 10, e oito veículos blindados tinham sido recebidos, disse Jamoh. Esperava-se que o pessoal da Força Aérea concluísse a formação até ao fim de Maio. Todas as 600 unidades das forças especiais da Marinha que estarão a operar em terra e o pessoal que estará a operar no mar já foram treinadas. A NIMASA esperava que o Projecto Deep Blue estivesse totalmente equipado e operacional até meados de Junho de 2022.

Uma parte da componente terrestre é o Centro de Comando, Controlo, Comunicação, Computação e Inteligência (C4i). “Este é o cérebro por detrás do Projecto Deep Blue,” disse Jamoh.

Enquanto o pessoal da terra, mar e ar observa o espaço marítimo, eles recolhem dados, que são enviados ao C4i através de satélite. O pessoal do centro inclui pessoal da NIMASA, Marinha, Exército, Polícia, Defesa Civil e da Força Aérea.

“Os homens que controlam o centro agora controlam os dados da informação e enviam-nos aos canais adequados,” disse Jamoh. “O centro C4i funciona com o sistema de satélites e coordena toda a operação na sala de situação. Nessa sala de situação encontram-se os computadores, o controlo e o sistema de comunicações que pode transmitir para as operações da terra, ar e mar.”

Então, por exemplo, uma aeronave de patrulha pode observar um problema no mar, transmitir a informação ao C4i e ter barcos de interceptação enviados para investigar. Ao mesmo tempo, o C4i coordena com outras autoridades, como o GMI, para partilhar dados e coordenar a assistência em áreas em que os activos do Deep Blue não podem aceder.

A LEI TRAZ ORDEM

O equipamento e a tecnologia são valiosos, mas existe algo mais no que diz respeito à segurança marítima do que pessoal, aparelhos, inteligência, aeronaves e navios. Para que tenham um efeito duradouro, os activos devem ter o apoio de legislação eficiente que ajuda países como

Nigéria a garantir que as apreensões levem a julgamentos eficientes no tribunal e, se necessário, encarceramento.

É por isso que parte dos sucessos da Nigéria está incorporada no Decreto de Supressão da Pirataria e Outros Crimes Marítimos (SPOMO), o qual o presidente Muhammadu Buhari transformou em lei em Junho de 2019. No passado, muitos países foram obrigados a libertar os piratas e ladrões depois de os ter capturado porque não havia leis eficientes através das quais se podia processar judicialmente os suspeitos.

Jamoh disse à ADF que a lei tem sido eficiente. Desde o começo do seu uso, a Nigéria processou com sucesso 20 criminosos nos termos da lei, tendo todos eles sido condenados à pena de prisão.

Na verdade, a lei foi inicialmente utilizada para julgar com sucesso 10 piratas no caso do Hailufeng 11, uma embarcação de bandeira chinesa que foi atacada no dia 15 de Maio de 2020, nas águas costa-marfinenses. Os piratas desligaram os sistemas de identificação automática da embarcação, que transmite a localização, deixando as autoridades simplesmente com a possibilidade de calcular manualmente a localização do navio.

Enquanto a embarcação passava pelas águas guineenses, togolesas e beninenses, as autoridades trocavam informação até que esta chegou às águas territoriais nigerianas. Nessa altura, o navio da Marinha Nigeriana,

Nguru, ficou lado a lado do barco a cerca de 140 milhas náuticas a sul de Lagos e os marinheiros entraram a bordo e subjugaram os piratas.

De acordo com um relatório do dia 23 de Julho de 2021, no Maritime Executive, os 10 piratas foram sentenciados a 12 anos de prisão e obrigados a pagar multas.

“Esta lei em particular mudou o cálculo de risco-recompensa para a pirataria na Nigéria,” disse o especialista marítimo Ian Ralby, PCA do I.R. Concilium. Outros países da região, com leis semelhantes, também começaram a julgar casos, mudando a dinâmica dos grupos de crime organizado na região.

No passado, havia pouco medo de ser encontrado, muito menos de ser julgado, mas agora “de repente existe um risco de que não apenas você, mas toda a sua rede possa acabar por ser encontrada em problemas por causa disso, com algumas consequências graves de se ir à prisão por um período muito longo. Isso muda a tolerância do risco para a pirataria,” disse Ralby à ADF. “Por isso, penso que a combinação de aquisições e processos judiciais teve um efeito significativo.”

‘POLÍTICA DE CASTIGO E RECOMPENSA’

O potencial de punição, muitas vezes, é melhor quando contrastado com uma oportunidade atractiva para evitar processos judiciais. Jamoh chama isso de “política de castigo e recompensa.”

O Deep Blue e o SPOMO constituem o “castigo.” A “recompensa” tem a ver com um esforço para dar

Embarcações para missões especiais DB Abuja e DB Lagos farão a patrulha das águas nigerianas.





Estes são alguns dos 17 veículos blindados que formam a componente terrestre do Projecto Deep Blue.

Bashir Yusuf Jamoh, director-geral e PCA da Agência Nigeriana de Administração Marítima e Segurança, disse que a Nigéria “não está a dormir” quando se trata de segurança marítima.

oportunidades aos jovens que, de outra forma, podiam ser aliciados a juntar-se a redes marítimas ilícitas que participam na pirataria, roubos e pesca ilegal.

Em Outubro de 2021, a Nigéria escolheu 200 jovens para enviá-los à formação em instituições marítimas na Índia, Grécia, Filipinas e Reino Unido. O esforço faz parte da terceira fase do Programa de Desenvolvimento de Marinheiros Nigerianos (NSDP), de acordo com um site de notícias online nigeriano, The Eyewitness News.

O NSDP, que se encontra sob a gestão da NIMASA, foi criado em 2008 para formar pessoas com idades compreendidas entre os 17 e 22 anos em habilidades práticas e teóricas em instituições marítimas de várias partes do mundo para criar um grupo de marinheiros competentes, escreveu Jamoh para o jornal nigeriano, The Guardian.

“O objectivo é que procuremos manter as crianças, aquelas que ficam sem nada fazer, longe das ruas ... para que tenha algo para fazer em vez de ficarem a olhar para o negócio marítimo como uma fonte de riqueza ilegítima,” disse Jamoh à ADF.

Os estudantes que regressaram à Nigéria serão formados para ajudar a reposicionar o país na economia azul, que está a ser defendida pela NIMASA, que visa diversificar a economia nacional, escreveu Jamoh.

MANTER-SE VIGILANTE

Apesar de uma relativa calma em 2021, no Golfo da Guiné, um incidente em 2022 destacou a contínua necessidade de vigilância de segurança marítima. No início de Abril, piratas entraram a bordo de um navio de carga Arch Gabriel a 278 milhas a Sul de Lomé, Togo, enquanto se encontrava estacionário, presumidamente a espera do seu próximo contrato. Foi o primeiro destes ataques em que houve abordagem naquela região em mais de três meses.

O Maritime Executive noticiou que os membros da tripulação procuraram refúgio numa sala cidadela e que depois de várias horas, os piratas abandonaram a embarcação, que se encontra registada nas Ilhas Marshall. Um navio da Marinha italiana garantiu a segurança do Arch Gabriel e o acompanhou até as águas da Nigéria, onde uma outra embarcação o acompanhou até Lagos.



O Centro de Comando, Controlo, Comunicação, Computação e Inteligência, conhecido como C4i, é o cérebro do Projecto Deep Blue.

Até a segunda metade de 2022, espera-se que Nigéria tenha todo o seu equipamento, pessoal e formação em ordem, em conformidade com o Projecto Deep Blue. Espera-se que o Projecto aumente a segurança nas águas territoriais nigerianas. Mas os especialistas alertam contra a complacência.

“O GMI acolhe todas as iniciativas destinadas a melhorar a segurança marítima na região,” Michael Howlet, director do GMI, disse à ADF num e-mail. “O Projecto Deep Blue é uma iniciativa positiva, mas precisa de assumir a liderança, manter comunicações e cooperar com outras iniciativas regionais para garantir que as águas do Golfo da Guiné estejam seguras para os marinheiros e comerciantes inocentes.”

As autoridades nigerianas estão cientes de que a sua capacidade acrescida pode obrigar a que os criminosos marítimos entrem nas águas dos países vizinhos, como Benin ou Camarões. Isso já aconteceu antes. Em 2013, as Marinhas do Benin e da Nigéria, juntaram-se na Operação Prosperidade. Com sede em Cotonou, o esforço bilateral deu às embarcações nigerianas permissão para entrar nas águas benineses para fiscalizar a segurança marítima.

O Contra-Almirante Boniface Konan, antigo director interino do Centro Regional de Segurança Marítima da África Ocidental, em Abidjan, Costa do Marfim, disse à ADF por e-mail que os países vizinhos “podem capitalizar

nas realizações da Nigéria, através da partilha de informação, melhores práticas e cooperação.”

O Código de Conduta de Yaoundé, assinado em 2013, que estabelece zonas marítimas ao longo da costa da África Ocidental, ajuda a fazer isso. Nigéria faz parte da zona E, juntamente com o Benin, Níger e Togo. Konan disse que foi assinado um memorando de entendimento, em 2018, por estes países e que está a ser seguido agora, que permite que haja patrulhas conjuntas nas águas daqueles países.

Um acordo bilateral entre os Camarões e Nigéria também iria ajudar, assim como processos jurídicos semelhantes o fariam em toda a zona, disse Konan.

Nigéria também procurará melhorar o conhecimento e a cooperação em toda a região com a criação do Centro Regional de Segurança Marítima e um Centro de Formação em Segurança que será aberto em Lagos, em 2022 e eventualmente passará para o Estado de Delta, disse Jamoh. O centro irá procurar examinar o terreno da segurança marítima para identificar elementos comuns de criminalidade regional e ajudar os países a obter respostas eficazes. O interesse da Nigéria não é apenas com relação a segurança nas suas próprias águas territoriais, mas nas dos seus vizinhos também, disse Jamoh.

“Se Gana não estiver livre, Nigéria não estará livre,” disse Jamoh. “Se a Nigéria não estiver livre, o Togo não estará livre.” □



JOGO DE PODER

OS INTERESSES DA RÚSSIA E DA CHINA EM RELAÇÃO ÀS BASES NAVAIS PODEM COMPROMETER A SEGURANÇA MARÍTIMA E A SOBERANIA DO CONTINENTE

EQUIPA DA ADF

Enquanto blindados transportadores de pessoal e tanques russos seguiam para a Ucrânia, levando mais de 100.000 recrutas sudaneses, o General Mohamed Hamdan Dagalo, do Sudão, conhecido como Hemedti, reunia-se com o Ministro dos Negócios Estrangeiros da Rússia, Sergey Lavrov, em Moscovo.

Hemedti, chefe-adjunto do Conselho Soberano do Sudão, e outros líderes chegaram dispostos a fortalecer a cooperação entre os dois países — um, que está a levar a cabo uma guerra brutal contra civis, e o outro, que recentemente pôs fim a um movimento em direcção a um governo democrático através de um golpe de Estado.

Durante a visita de oito dias, Hemedti alegadamente renovou o desejo da Rússia de criar uma base naval em Port Sudan, na costa norte do Mar Vermelho, dando ao presidente Vladimir Putin uma cobiçada presença naval africana numa região cada vez mais estratégica e muito movimentada.

Do outro lado do continente, no Golfo da Guiné, o governo da China colaborou durante décadas com a Guiné Equatorial, essencialmente através de projectos de infra-estruturas. Agora tudo indica que está a trabalhar para criar uma base naval permanente, mais provavelmente no porto de Bata, na região continental do país.

O porto de Bata apresenta dois cais comerciais, sendo que qualquer um deles pode manusear qualquer carga da Marinha do Exército de Libertação Popular (PLAN), de acordo com um artigo de Dezembro de 2021, do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS).

O porto foi adaptado para uso pelos chineses. Um posto de abastecimento de combustíveis adjacente faz com que o abastecimento seja conveniente e o espaço do armazém facilita o trabalho de reabastecimento. Na verdade, a First Harbor Engineering Co., da China

Communications Construction Co., construiu o porto em 2014. A The China Road and Bridge Corp. modernizou-a mais tarde. O Banco de Exportação e Importação da China financiou o projecto.

A China até construiu a estação hidroeléctrica que fornece a maior parte da energia do porto.

“A China fortaleceu os laços de defesa e segurança com a Guiné Equatorial directamente através de colaborações bilaterais e indirectamente através do aumento das suas actividades no Golfo da Guiné,” lê-se no relatório do CSIS. “Em 2014, a PLAN começou a realizar visitas aos portos com os países do Golfo e lançou os seus primeiros exercícios de combate à pirataria com marinhas locais. De 2014 a 2019, a China envolveu-se em 39 trocas de experiência militares com contrapartes do Golfo, muitas delas envolvendo embarcações da PLAN que fazem operações de combate à pirataria.”



O líder militar do Sudão, General Mohamed Hamdan Dagalo (Hemedti), dá uma conferência de imprensa no aeroporto de Cartum, após a sua chegada de Moscovo. AFP/GETTY IMAGES

Uma base naval chinesa do litoral da África Ocidental iria complementar a sua base militar no Djibouti, criada em 2017. No Djibouti, a China juntou-se a França, Alemanha, Itália, Japão, Arábia Saudita, Espanha, o Reino Unido e os Estados Unidos, criando bases ao longo do estratégico corredor de Suez-Mar Vermelho-Golfo de Áden.

Os esforços da Rússia e da China para reforçar a sua presença naval ao longo da linha da costa do continente levantam questionamentos sérios sobre como os países podem controlar as suas zonas económicas exclusivas, principalmente no que diz respeito à indústria de



pescas, extração de recursos naturais e outras preocupações financeiras. Os governos nacionais terão de reflectir sobre as ramificações a longo prazo de tais acordos enquanto os esforços continuam a fazer com que o continente seja o marco zero entre as grandes potências concorrentes.

RISCO PARA A SOBERANIA

Sempre que um governo estrangeiro financia, constrói e opera um grande projecto de infra-estruturas num outro país, existem riscos inerentes. Muita coisa foi escrita nestes últimos anos sobre como a China utiliza a sua Iniciativa do Cinturão e Rota (ICR) para assinar acordos desiguais de infra-estruturas que fornecem grandes projectos, utilizando a mão-de-obra chinesa, enquanto acumula bilhões de dólares em dívidas esmagadoras para os países anfitriões. Projectos da ICR desta natureza já existem em todo o continente e na Ásia.

Acordos de bases e de portos abrem os países para vulnerabilidades em pelo menos três níveis, de acordo com “Influence and Infrastructure: The Strategic Stakes of Foreign Projects,” um estudo de Jonathan E. Hillman, um antigo membro sénior do CSIS.

Financiamento é a mais ampla categoria de potencial influência. Enquanto um projecto é negociado, o país que faz o empréstimo pode ganhar concessões e determinar condições de reembolso. Enquanto os fundos são desembolsados, o credor detém o poder de recompensar ou de punir. A dívida, que pode ser profunda e fora das capacidades de um país anfitrião poder reembolsar, pode ser alavancada contra a infra-estrutura caso o receptor não seja capaz de satisfazer as condições de pagamento. Países como China e Rússia podem exercer um controlo não desejado sobre as infra-estruturas caso não sejam efectuados os pagamentos.

A recolha de informações encontra-se entre os riscos no estágio de **concepção e construção**, escreveu Hillman. “Por exemplo, agentes de inteligência soviéticos produziram mapas altamente detalhados que incluíam não só a localização e dimensões básicas de uma ponte, mas também a sua altura acima da água, o material de construção utilizado, os seus limites de peso e outros pormenores,” escreveu. Os riscos também podem incluir a instalação de equipamento de vigilância.

Esse foi o caso do edifício da sede da União Africana, em Adis Abeba, Etiópia, que a China construiu como uma oferta para a UA. As autoridades souberam em 2017 que todas as noites, entre a meia-noite e 2 horas da madrugada, dados confidenciais eram transferidos dos servidores da UA para servidores de Shanghai, uma acusação que a China refutou. Três anos depois, concluiu-se que os piratas informáticos chineses viciaram um sistema para copiar imagens de videovigilância a partir da sede da UA, noticiou a Reuters.

Finalmente, **a posse e a operação** podem limitar o acesso de concorrentes a zonas estratégicas e ajudar os proprietários a acumularem influência, “uma vez que possuem e controlam uma rede mais ampla de activos

de infra-estruturas,” escreveu Hillman. Mais uma vez, isso pode ajudar na recolha de informações.

“Existe um grande histórico de países que utilizam portos comerciais para operações de inteligência, quer seja para ganhar informação ou para ocultar o movimento de bens ou de pessoas,” escreveu.

A posse também oferece vantagens logísticas. O potencial de tais vantagens seria maior para a China caso fosse bem-sucedida em criar uma base naval na Guiné Equatorial ou em qualquer parte ao longo da costa da África Ocidental.

EXPLORAÇÃO DE RECURSOS

A China e a Rússia são conhecidas por financiar embarcações que pescam ilegalmente ao largo da costa de países africanos. Mas a frota de pesca em águas longínquas (PAL) da China encontra-se numa categoria única. Não está claro quantos navios compõem a PAL, mas estimativas mais conservadoras a colocam em cerca de 3.000.

A frota já desviou uma quantidade substancial de unidades populacionais de peixe da África Ocidental, e uma base naval da Guiné Equatorial — ou em qualquer outra parte da costa do Golfo da Guiné — faria com que os esforços de fiscalização fossem quase que impossíveis. O especialista em leis marítimas, Ian Ralby, PCA da I.R. Consilium, disse que o acréscimo de uma base naval chinesa no pequeno país da África Ocidental provocaria uma “situação muito desagradável.”



Barco de passageiros entra no porto de Bata, na Guiné Equatorial. A China pretende ter uma base naval nesta área. GETTY IMAGES

“A situação já está cataclísmica vis-à-vis com a pesca ilegal chinesa em quase toda a África Ocidental e Central,” disse à ADF. “Se eles nessa altura tiverem também recursos navais para proteger isso de qualquer interferência, simplesmente não há esperança.”

Com navios chineses estacionados no centro do Golfo, países como Camarões, Gabão, São Tomé e Príncipe e outros ficariam pressionados a enfrentar uma grande potência naval se esta procurar proteger as embarcações de pesca do seu país.



Um manifestante sudanês levanta uma bandeira em Janeiro de 2022, enquanto protesta contra o golpe de Estado de Outubro de 2021, que depôs o governo civil. AFP/GETTY IMAGES

Os potenciais problemas não acabam apenas com a pesca. Ralby disse que um aumento da presença naval chinesa também pode prejudicar o desenvolvimento económico da Guiné Equatorial e da região. Os efeitos podem estender-se ao turismo marinho e da costa e podem ainda afectar os esforços da economia azul como a colheita de algas marinhas ou outros recursos marinhos para o uso em sabão, cosméticos e medicamentos.

Do outro lado do continente, a relação da Rússia com o Sudão ameaça saquear outros recursos, principalmente os provenientes do interior de África.

Os laços do Sudão com a Rússia não são novos. Quando Putin convidou líderes africanos para uma cimeira em Sochi, em 2017, o então ditador do Sudão, Omar al-Bashir disse que “o Sudão seria uma chave da Rússia para África,” Mohammed Elnaiem, um activista sudanês que se encontra em Londres, disse ao serviço alemão de imprensa, Deutsche Welle.

O Sudão é estrategicamente importante para a Rússia, porque “se localiza na confluência” do Sahel, Corno de África e da bacia do Mar Vermelho, afirma o especialista em matérias ligadas ao Sudão, Kholood Khair. Uma base como esta ofereceria ao Kremlin um



Presidente russo, Vladimir Putin, à esquerda, reúne-se com o então Presidente sudanês, Omar al-Bashir, em Sochi, Rússia, em Novembro de 2017. THE ASSOCIATED PRESS

conjunto de novas vantagens geopolíticas, disse.

“Uma base no Mar Vermelho para a Rússia iria permitir que ela tivesse presença entre dois pontos de estrangulamento internacionais — um, o Canal de Suez e o outro, o estreito de Bab el Mandeb entre Yemen e Somália,” Khair, fundador e membro gestor do Insight Strategy Partners, um grupo de reflexão sudanês, em matéria de políticas, de Cartum, disse à ADF. “Assim, isso permitirá que ela seja capaz de potencialmente controlar, se não

A fragata da marinha russa, RFS Almirante Grigorovich, ancora em Port Sudan. Rússia pretende ter uma base naval na costa do Mar Vermelho, no Sudão. AFP/GETTY IMAGES



influenciar, parte do comércio que ocorre através daquele ponto e também permitirá que expanda o seu comércio, incluindo, claro, trazer recursos para a Rússia – por exemplo, ouro proveniente não apenas do Sudão, mas da República Centro-Africana, Mali, etc.”

A base proposta iria alegadamente acomodar embarcações movidas a base de energia nuclear e estaria disponível para a Rússia por 25 anos com oportunidades de renovação inclusas. Pode reabastecer as embarcações russas e as dos seus aliados. Talvez o mais importante, disse Khair, oferece uma saída para o mar para a extração de recursos minerais pela força de mercenários privados do Grupo Wagner da Rússia.

Os operativos do Grupo Wagner encontram-se activos na República Centro-Africana, Mali e Sudão. “O Grupo Wagner é um activo militar que está no terreno para fins económicos,” disse Khair. É utilizado para canalizar recursos como o ouro, tirando-o de países sem saída para o mar para reforçar o orçamento de guerra do Presidente Vladimir Putin. Uma base na costa do Sudão facilitaria significativamente essa tarefa.

Alinhar-se com uma Rússia cada vez mais isolada representa uma jogada de sorte para o Sudão. O Kremlin viu uma oportunidade renovada no Sudão, com generais como Hemedti e Abdel Fattah al-Burhan no comando. E a Rússia oferece ao Sudão um aliado importante que não a pressionaria a pautar por direitos humanos ou por uma governação democrática, disse Khair.

O regime militar está a perder dinheiro e acesso ao alívio da dívida e financiamento, por isso, a Rússia oferece mercados para o ouro e fortalece a posição financeira do Sudão. É, segundo Khair, um retorno a todas as políticas de al-Bashir.



Port Sudan encontra-se no Mar Vermelho. AFP/GETTY IMAGES

Contudo, agora que a Rússia enfrenta um isolamento, o cálculo inicial pode não trazer os resultados que se esperavam. A invasão da Ucrânia fez com que Putin fosse considerado um pária. O exército do Sudão deseja ter legitimidade, mas também pretende manter o poder. Estes dois desejos, misturados com ligações com a Rússia, são difíceis de conciliar. Como resultado, a possibilidade de um governo civil duradouro também sofre.

“Para o movimento pró-democracia, isso não é boa notícia,” disse Khair. “Isso significa que o papel dos generais é mais ou menos fortalecido a partir de fora por um patrono como a Rússia que também não vê motivos para cultivar qualquer tipo de vontade democrática.” □

MUDANDO COM OS TEMPOS





ENQUANTO A SEGURANÇA MARÍTIMA ASSUME A VANGUARDA, A MARINHA DO GANA DEVE EVOLUIR E CRIAR NOVAS PARCERIAS

POR DR. KAMAL-DEEN ALI, MARINHA DO GANA (REFORMADO)
E DR. HUMPHREY ASAMOAH AGYEKUM

Desde a independência, a Marinha do Gana tem sido a única instituição que vai ao mar com responsabilidade de garantir a segurança das águas daquele país. Actualmente, a sua missão expandiu-se, assim como as ameaças de segurança no Golfo da Guiné. Pirataria, pesca ilegal, tráfico ilícito e potencial terrorismo marítimo constituem as preocupações de grande envergadura para os cidadãos, proprietários de negócios e dirigentes eleitos do Gana. E a Marinha já não se encontra sozinha nas suas responsabilidades. Deve trabalhar com os ministérios governamentais, outras instituições de segurança e entidades privadas para cumprir com o seu mandato.

Quando o Gana procura alcançar benefícios económicos a partir da “economia azul,” enquanto protege os preciosos recursos naturais, questionamentos fundamentais levantam-se. De que modo o papel da Marinha do Gana irá evoluir em linha com o seu perfil de segurança marítima expandido? Estarão a capacidade e o equipamento navais de Gana em condições de acompanhar o ritmo? E como pode a Marinha do Gana utilizar a aquisição de novas embarcações, a tecnologia, a formação e as parcerias de segurança domésticas e internacionais para responder às ameaças?

FUNDADA, MAS DEPOIS SEM FINANCIAMENTO

A Marinha do Gana foi fundada em 1959 por meio de um decreto parlamentar. Fazia parte do esforço de reconstrução do país pós-independência para complementar o exército, que já existia, e as forças aéreas, que estavam no seu estágio de formação. O primeiro presidente do Gana, Kwame Nkrumah, tinha um grande esquema de criação de uma marinha de classe mundial para demonstrar a independência política daquele país, o desenvolvimento e prestígio. Esta motivação estava em colaboração com as suas ideologias do pan-africanismo e do não-alinhamento. Uma Marinha forte visava apoiar a sua visão de um Comando Superior Africano, que iria unificar as defesas

Chefe do Estado-Maior da Marinha do Gana faz uma inspecção e avaliação da frota no Comando Naval Ocidental. MARINHA DO GANA

do país e prevenir conflitos no continente. A queda de Nkrumah em 1966, contudo, significou que a sua visão, assim como a sua agenda de equipar e construir uma Marinha de alta categoria, deixavam de ser prioridades nacionais. Por exemplo, os contratos para as duas fragatas encomendadas para a Marinha do Gana foram imediatamente anulados. Nos anos subsequentes, aquisições de embarcações para a Marinha tornaram-se raras.

Nas primeiras décadas após a independência, ameaças que surgissem a partir do domínio marítimo eram relativamente raras. Isso significou que houve menos foco para o ambiente marítimo e para a segurança marítima na Marinha do Gana. Contudo, os conflitos na Libéria e na Serra Leoa na década de 90, que levaram a um influxo de refugiados para os portos marítimos ganeses, mudaram a narrativa. A situação dos refugiados apresentou um discurso inicial sobre o domínio marítimo e potenciais ameaças que surgiam a partir do mar. Desde então, os desenvolvimentos incluíram a descoberta de petróleo e gás ao largo da costa em 2006, o regresso da pirataria e o aumento do tráfico de drogas no Golfo da Guiné destacaram a importância de uma marinha com recursos adequados.

MAIORES RESPONSABILIDADES, NOVOS CONCORRENTES

Durante muitos anos, houve pouco debate público sobre o conceito de segurança marítima. Mesmo

quando a pirataria aumentou em todo o Golfo da Guiné no início da década de 2000, a questão não recebeu muita atenção no espaço político do Gana. Em alguns casos, os ganeses acreditavam que estavam protegidos de ameaças baseadas no mar. Por exemplo, o Vice-Ministro do Interior do Gana afirmou que as medidas de segurança colocadas em vigor ao longo da costa do Gana faziam com que fosse “muito perigoso para que os piratas operassem.” Mas, mesmo assim, a pirataria nas águas de Gana estava a aumentar.

No Verão de 2014, dois grandes incidentes ao largo da costa do Gana fizeram com que fosse evidente que o país tinha de abordar os desafios da pirataria.

Os ataques, assim como a pesca ilegal praticada por arrastões estrangeiros, destacaram a necessidade de estruturar o quadro de governação da segurança marítima e a capacidade para responder às emergências complexidades das ameaças marítimas e o seu potencial perigo para a economia.

Embora a Marinha do Gana já tenha sido a única

Uma equipa das forças especiais do Gana aproxima-se de um cais durante um exercício em Nutekpo.

SUBOFICIAL DE 1ª CLASSE FRED GRAY IV/MARINHA DOS EUA



Um Marinheiro do Gana destacado para o GNS Chemle retira um cabo de ancoragem enquanto se prepara para sair de Tema durante um exercício marítimo.

SUBOFICIAL DE 3ª CLASSE HANNAH FRY/MARINHA DOS EUA



instituição que se fazia ao mar, as crescentes ameaças motivaram apelos para uma abordagem de múltiplas agências. Isso levou ao restabelecimento, em 2011, da Polícia Marítima do Gana, uma unidade que tinha sido dissolvida em 1942. Para além disso, novas atribuições foram acrescentadas ao pacote da Marinha do Gana.

A Marinha do Gana define o seu papel e mandato operacional para incluir:

- Garantia da presença marítima nas águas da África Ocidental e o fornecimento de apoio naval quando necessário.
- Vigilância, patrulha e controlo das águas territoriais e da zona económica exclusiva (ZEE) do Gana.
- Combate à criminalidade, como a pirataria/assaltos à mão armada no mar, contrabando de drogas ilícitas, passageiros clandestinos e actividades dissidentes.
- Operações de calamidades e ajuda humanitária assim como busca e salvamento.

Também ajuda nas outras autoridades estatais, como a Autoridade Marítima do Gana (GMA) e a Autoridade Portuária do Gana, no cumprimento dos seus mandatos. Por último, trabalha para proteger as pescas do país e fiscalizar as leis sobre a poluição em colaboração com a Comissão de Pescas e Agência de Protecção Ambiental do Gana.

Embora a abordagem de agências múltiplas para a segurança marítima seja um desenvolvimento positivo

para o país e a sua Marinha, também significa que o papel hegemónico da Marinha do Gana no domínio marítimo mudou. Por exemplo, continua não havendo clareza sobre quais são os respectivos limites marítimos dos destacamentos da Marinha do Gana e da Polícia Marítima do Gana. Na prática, a Polícia Marítima não dispõe de meios para realizar operações em alto-mar, mas não foi colocado qualquer limite sobre eles por lei ou por meio de política. Isso tem o potencial de criar confrontos e conflitos entre as duas entidades. Uma outra questão é o conflito institucional entre a Marinha do Gana e a GMA. O ponto de vista geral é de que desde a promulgação, em 2004, da Lei de Segurança Marítima do Gana, que visava implementar o Código de Segurança de Navios Internacionais e Instalações Portuárias de Gana, a GMA tem reivindicado um papel institucional de liderança para a segurança marítima daquele país. Contudo, esta abordagem levanta preocupações constantes por parte da Marinha do Gana e outros actores, um problema que já existe por mais de uma década.

Finalmente, a Marinha está cada vez mais a aumentar a coordenação com o sector privado. A Marinha do Gana começou a colaborar com empresas de extracção de petróleo e gás ao largo da costa e entrou em acordos para proteger infra-estruturas de grande importância. A Marinha assinou um memorando de entendimento com duração de cinco anos em Janeiro de 2022, para garantir a segurança de infra-estruturas de petróleo e pessoal do Jubilee Oil Field, 60 quilómetros ao largo da sua costa. Exercer esta responsabilidade, enquanto evita confrontos

com civis e sem desviar a atenção de outras tarefas fundamentais, será um desafio para a Marinha.

Por exemplo, irá colocar a Marinha contra os pescadores artesanais que regularmente entram nas zonas de segurança junto de instalações de extracção de petróleo e gás offshore à procura de unidades populacionais de peixe, que os pescadores afirmam que ficaram esgotadas nos últimos anos.

PRESEÇA CRESCENTE

Apesar do acréscimo de actores no domínio marítimo do Gana, a Marinha do Gana continua a ser um actor importante no quadro da governação da segurança marítima devido ao seu papel institucional, perícia e experiência no mar.

Garantir segurança marítima exige vigilância e conscientização do domínio marítimo (MDA) eficazes.

A Marinha do Gana depende de uma variedade de plataformas para fazer a monitoria da costa do Gana e para manter as suas operações. Duas destas são dignas de destacar. Depende do SeaVision, um aplicativo de vigilância marítima não classificado criado pelos EUA em 2012 e utilizado por cerca de 25 países da África Central e Ocidental. O SeaVision recorre aos dados dos sistemas de identificação automática (AIS) que são processados para fornecer aos utilizadores uma ideia das embarcações que operam na sua região. Dependendo do AIS significa que é vulnerável por perder algumas pistas. A Marinha do Gana também utiliza o Sistema de Informação e Gestão de Tráfego de Embarcações (VTMIS) fornecido pela GMA.

O sistema de satélites do VTMIS tem o suporte de tecnologias baseadas em radares costeiros com radares colocados ao longo da costa do Gana. As plataformas de vigilância baseada em radares possuem limitações, incluindo alcance e ocorrência de zonas

escuras onde os radares costeiros possuem uma fraca interligação. O sistema também sofre um grande impacto das condições do mar e da temperatura.

Um desafio óbvio para todas as marinhas, incluindo marinhas avançadas, é o elevado custo de embarcações e capacidade de aquisição de plataformas suficientes para cobrir vastas áreas. Muitos analistas da Marinha do Gana observam que estava melhor equipada na primeira década da sua criação, sofreu um declínio em matérias de capacidade na década seguinte e foi revigorada na década de 1980 até a década de 1990 com a aquisição das classes de navios Achimota e Sebo. Depois de longos anos de serviço para o Gana, os navios foram retirados de circulação, revertendo à Marinha do Gana para um Estado de plataformas insuficientes por muito tempo. Apesar de receber doações de navios dos EUA, a Marinha do Gana ainda enfrenta desafios de capacidade. A descoberta de petróleo e gás em quantidades comerciais e a expansão de tarefas da Marinha do Gana resultaram em mais atenção para a instituição, com o Gana a colocar de forma constante novas embarcações em serviço na passada década.

Em Outubro de 2017, colocou quatro barcos de patrulha em funcionamento. Em Fevereiro de 2022, a Marinha do Gana colocou quatro novas embarcações Flex Fighter em funcionamento, enquanto o governo do Gana revelou que está a adquirir duas novas embarcações de patrulha offshore. As quatro

Marinheiros do Gana destacados para o GNS Chemle perfilam-se em frente enquanto se preparam para sair de Tema, durante um exercício marítimo.

SUBOFICIAL DE 3ª CLASSE HANNAH FRY/MARINHA DOS EUA



Navios da Marinha do Gana seguem para o outro lado do equador como um acto simbólico, permitindo que a tripulação receba o prémio da Medalha do Rei Neptune. A tradição de marcar as datas de travessia remonta a 400 anos. MARINHA DO GANA



embarcações, adquiridas com o apoio da indústria de petróleo e gás, foram baptizadas com os nomes GNS Volta, GNS Densu, GNS Pra e GNS Ankobra. Apesar de acrescentar estes novos navios à sua frota, a Marinha do Gana já está no seu limite máximo em termos de capacidade e pretende manter o cumprimento das suas responsabilidades ao longo da linha da costa que abrange 550 quilómetros e uma ZEE que ocupa 235.000 quilómetros quadrados.

O CAMINHO A SEGUIR

O domínio marítimo do Gana mudou dramaticamente desde a independência, trazendo dificuldades e oportunidades. A Marinha do Gana colabora com várias agências do governo e parceiros internacionais para abordar os desafios de segurança. À medida que o conceito de segurança marítima se expandia na passada década, a Marinha do Gana teve de lidar com os actores tradicionais e com os “recém-chegados” na arquitectura da governação do oceano, alguns dos quais representam desafios para a posição histórica da Marinha do Gana como a agência líder de segurança e fiscalização marítima. A Marinha do Gana está a adaptar-se a isso.

Embora a Marinha do Gana enfrente desafios relacionados com a MDA e tenha uma presença eficaz no mar para responder às ameaças, ainda assim é uma das marinhas mais capacitadas da região. Com o aumento da insegurança no Golfo da Guiné, o Gana está a fortalecer a

sua Marinha com novas infra-estruturas navais, incluindo várias bases operacionais avançadas ao longo da sua linha da costa e embarcações para cobrir mais áreas.

As novas embarcações possibilitarão que a Marinha do Gana garanta a segurança dos seus interesses marítimos, incluindo a protecção de actividades de petróleo e gás e das pescas. Compreender como utilizar melhor os seus recursos limitados e criar parcerias de segurança eficazes dentro e fora do país será a diferença entre o sucesso e o fracasso nos próximos anos. Aprendendo da sua história e incorporando as novas tecnologias e parcerias, a Marinha do Gana está bem posicionada para responder a esses desafios. □



Kamal-Deen Ali, Ph.D., é um capitão naval reformado, director executivo do Centro de Leis Marítimas e Segurança de África, Professor Associado da Universidade de Estudos Profissionais do Gana. É membro do Conselho de Relações Exteriores do Gana, Centro Nacional Australiano para os Recursos Oceânicos e Segurança e membro do Centro Corbett para Políticas Marítimas. Publicou amplamente sobre assuntos relacionados com a segurança marítima e é autor de “Cooperação em Segurança Marítima no Golfo da Guiné: Possibilidades e Desafios” (2015).



Humphrey Asamoah Agyekum, Ph.D., é um investigador de pós-doutoramento no Departamento de Ciências Policiais, da Universidade de Copenhaga, Dinamarca, onde trabalha na área de segurança marítima e faz a gestão do projecto “Analisando a (In)Segurança Marítima no Golfo da Guiné.” Ele é o autor de “From Bullies to Officers and Gentlemen: How Notions of Professionalism and Civility Transformed the Ghana Armed Forces (De Agressores a Oficiais e Cavalheiros: Como as Noções de Profissionalismo e Civismo Transformaram as Forças Armadas do Gana).”

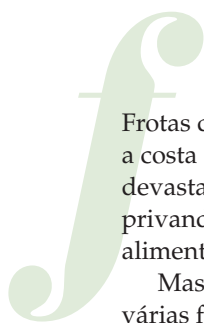
TEMPO *de* AGIR

OS PAÍSES PODEM TOMAR MEDIDAS
PROACTIVAS PARA COMBATER A PESCA ILEGAL

EQUIPA DA ADF



Um pescador artesanal da Nigéria
lança a sua rede. AFP/GETTY IMAGES



Frotas de pesca estrangeiras tiveram como alvo a costa do continente africano durante décadas, devastando as unidades populacionais de peixe, privando milhões de pessoas em rendimento e alimento e destruindo o ecossistema.

Mas os especialistas afirmam que existem várias formas através das quais os países podem contra-atacar.

Quando o Comité das Pescas do Centro-Oeste do Golfo da Guiné (FCWC) criou um Centro Regional de Monitoria, Controlo e Vigilância (RMCSC), em Maio de 2021, especialistas viram isso como uma forma de combater a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN).

Com sede em Tema, Gana, o centro ajuda países-membros do FCWC, nomeadamente Benin, Costa do Marfim, Gana, Libéria, Nigéria e Togo, a gerirem os seus sectores pesqueiros. O centro está equipado com sistemas de rastreamento de embarcações e pode recolher dados de embarcações de pesca autorizadas em toda a região.



Barcos de pesca atracados no porto de Zhoushan, China.

REUTERS

“A criação do RMCSC traz-nos um passo mais próximo de ter abordagens coordenadas para medidas conjuntas, incluindo patrulhas para melhorar a segurança no domínio marítimo da nossa região,” Seraphin Dedi, secretário-geral do FCWC, disse ao GanaWeb.

Desenvolver bases de dados para rastrear o mundo sombrio de embarcações sinalizadas é uma forma de combater a pesca INN.

As embarcações chinesas são conhecidas por içarem “bandeiras de conveniência,” que é o uso de registos abertos africanos para pescarem em águas que estão além da jurisdição dos países africanos e o que se chama “flagging in,” que está ligado ao uso e abuso de regulamentos locais para atribuírem bandeira a uma embarcação de

pesca operada por e pertencente a proprietários estrangeiros para que tenha um registo africano.

A China é o pior infractor de pesca INN do mundo, de acordo com o Índice de Pesca INN, e lidera a maior frota de pesca em águas longínquas do mundo.

As práticas comerciais marítimas ilegais custam aos países da África Ocidental aproximadamente 1,95 bilhões de dólares em toda a cadeia de valores pesqueiros e 593 milhões de dólares por ano em rendimento familiar. A pesca INN também tem sido ligada a actos de pirataria, raptos e tráfico de drogas, entre outros crimes.

Em 2021, a Fundação para a Justiça Ambiental e a empresa de análise de inteligência das pescas, Trygg Mat Tracking (TMT), uniram esforços com o Senegal num programa para promover a transparência entre os locais de pesca do país e livrar o país da pesca ilegal.

O projecto de três anos, avaliado em aproximadamente 1,2 milhões de dólares, publica listas de licenças de pesca actualizadas e registos de embarcações online. Também capacita pescadores artesanais para ajudar a fazer a monitoria do porto de Dakar assim como para participar nas decisões governamentais relacionadas com as pescas.

“Diferentemente de outros países costeiros da região, o Senegal possui experiência de vigilância participativa, e as suas autoridades reconhecem a sua importância,” Steve Trent, PCA e fundador da fundação, disse à ADF. “Os pescadores de pequena escala e as unidades locais de vigilância trabalham de mãos dadas para prevenir, deter e eliminar a pesca INN. Este trabalho enfrenta limitações operacionais, técnicas e de financiamento, que o projecto ajudará a vencer.”

Em Março de 2021, o Quénia ratificou o Acordo da Cidade do Cabo e a Convenção Internacional sobre os Padrões de Formação, Certificação e Vigia do Pessoal das Embarcações de Pesca.

Adoptado pela Organização Marítima Internacional, em 2012, o acordo descreve os padrões e regulamentos das embarcações de pesca para proteger as tripulações e os observadores dos locais de pesca, de acordo com Pew Charitable Trusts. As embarcações chinesas envolvidas na pesca INN têm a fama de não fornecer produtos alimentares, medicamentos e abrigo adequado para as tripulações, e os membros das tripulações, muitas vezes, são obrigados a trabalhar por longas horas em condições deploráveis.

Existem várias outras medidas que os países podem tomar para acabar com a pesca ilegal.



Pescadores puxam um barco de pesca artesanal para a costa, na Mauritânia.

AFP/GETTY IMAGES

MELHORAR AS LEIS MARÍTIMAS LOCAIS

Pode parecer simples, mas é necessário que haja vontade política, conscientização do domínio marítimo e contribuições das comunidades de pescadores para aprovar leis que resolvam de forma eficaz o problema da pesca INN.

Aumentar as multas para os violadores de INN é um factor de dissuasão, Ian Ralby, especialista em segurança marítima que já escreveu muito sobre questões relacionadas com as pescas, disse à ADF.

“Penso que uma das coisas que deve ser feita é mudar a dinâmica de penalizações, porque é um cálculo de risco-recompensa,” disse Ralby, PCA da I.R. Consilium. “Suponhamos que um Estado tenha, na verdade, vontade política para prender e julgar infractores de INN. Caso o custo destas infracções seja tão baixo a ponto de ser apenas o custo de se fazer um negócio, então, não fará grande diferença para realmente deter

a actividade. As leis devem ser ajustadas, dado o benefício económico imenso que vem com o envolvimento em pesca ilegal,”

Ralby citou Senegal como o exemplo de um país que aumentou drasticamente a sua multa por pesca ilegal para 1,8 milhões de dólares. Num dos casos, o país cobrou 5 milhões de dólares em multas, possibilitando que o país comprasse um novo barco de patrulha. A medida levou que menos arrastões estrangeiros pescassem ilegalmente nas suas águas.

Outros países da África Ocidental que foram bem-sucedidos nesta área incluem Camarões, Costa do Marfim, Gabão e Gana.

“A coisa mais importante na realidade é trabalhar em equipa de [esforços de fiscalização da lei] entre o sector das pescas e a Guarda Costeira e fazer mais patrulhas entre agências que irão reproduzir o sucesso semelhante ao que a Sea Shepherd teve,” disse Ralby, referindo-se à organização sem

Pode parecer simples, mas é necessário que haja vontade política, conscientização do domínio marítimo e contribuições das comunidades de pescadores para aprovar leis que resolvam de forma eficaz o problema da pesca INN.



Acima: Peixe é colocado à mostra para venda, em Dakar, Senegal. AFP/GETTY IMAGES

À esquerda: Pescadores artesanais da Costa do Marfim carregam redes de pesca para a costa. AFP/GETTY IMAGES

fins lucrativos que fez parcerias com vários países para combater a pesca ilegal. “A outra coisa é quando as apreensões dos locais de pesca ocorrem, como é que as multas que são cobradas são divididas entre as partes envolvidas?”

A distribuição equitativa de multas servirá de incentivo para que as marinhas trabalhem com as guardas costeiras e os sectores das pescas para apreender os operadores de pesca INN, acrescentou.

PROCESSAR OS OPERADORES DA PESCA INN NO TRIBUNAL INTERNACIONAL

Isso é mais difícil do que parece. Envolve um processo longo, complicado e dispendioso e vontade política.

Ralby, que é jurista, disse que apreender uma embarcação, abrir um processo, depois provar no tribunal internacional é um processo que deve ser coordenado por políticos, ministério público,

marinhas e guarda costeira.

“É uma tarefa muito, muito difícil,” disse. “Pode ser feito até um certo ponto, mas definitivamente não é a forma mais eficiente ou provavelmente a forma mais eficaz de combater as reais questões operacionais relacionadas com INN nas águas.”

Ralby disse que acredita que uma forma mais eficiente para acabar com a pesca INN é oferecer incentivos a empresas que “cumprem as normas de forma escrupulosa,” talvez oferecendo um dia a mais de quota “por essencialmente denunciar pessoas que não cumpram as normas.”

Isso daria aos operadores legais um interesse declarado num sistema regulamentar com boa gestão e cria um verdadeiro braço da fiscalização da lei.

“Eles dizem, ‘Olha, ninguém irá prejudicar os benefícios que obtivemos legalmente por operarmos ilegalmente, então, iremos garantir que

partilhamos informação que vem até nós sobre qualquer pessoa que esteja a prejudicar o Estado de Direito.”

DENUNCIAR E ACUSAR

Denunciar publicamente as empresas acusadas de pesca ilegal é amplamente visto como uma forma eficaz de dissuasão. A TMT, por exemplo, possui uma lista de “embarcações mais procuradas.”

Com um programa informático avançado e a sua própria credibilidade, a empresa “traz à luz as actividades tanto das embarcações como das frotas e seus próprios operadores e, em alguns casos, países de bandeira,” disse Ralby. A empresa expõe entidades que “se envolvem directamente ou possibilitam a pesca INN no mundo,” acrescentou. “Isso está a ajudar. Está a mudar as coisas.”

A página da internet gratuita da TMT (www.tm-tracking.org/combined-iuu-vessel-list) dispõe das melhores informações actualizadas sobre listas de pesca INN publicadas pela Organização Regional de Gestão das Pescas (RFMO).

A página inclui informações sobre mudanças de identificação das embarcações, país de bandeira, posse e localização. As informações contidas na página provêm de diversas fontes, incluindo as listas INN originais da RFMO, base de dados de embarcações online, autoridades de pescas nacionais, investigações da TMT e inteligência recolhida junto dos seus parceiros e fontes de todo o mundo.

IMPLEMENTAR PERÍODO DE DEFESO DE PESCA

O Gana impõe um período de defeso de dois meses para os pescadores industriais e de um mês para os pescadores artesanais desde 2019.

Godfrey Baidoo-Tsibu, coordenador regional de monitoria, controlo e avaliação do FCWC, reconheceu que as unidades populacionais de peixe mais importantes da região “estão totalmente exploradas e sobreexploradas devido à capacidade acima da média, pesca excessiva e pesca INN,” de acordo com uma reportagem do jornal ganês, Daily Graphic.

Arrastões de pesca, incluindo dois barcos chineses acusados de pesca ilegal, encontram-se atracados na Costa do Marfim.

AFP/GETTY IMAGES



TÁCTICAS DA PESCA ILEGAL

As embarcações de pesca ilegal são conhecidas por aplicar um conjunto de tácticas. Eis algumas das mais comuns:



Lçar uma “bandeira de conveniência,” que é quando uma empresa utiliza registos abertos para pescar em águas que estão para além da jurisdição dos países do litoral.



Usar equipamento ilegal, como redes com tamanho inapropriado da malha, o que permite que os pescadores capturem mais peixe do que o permitido.



Pescar em águas protegidas e subnotificar as suas capturas.



Passar por cima de barcos artesanais mais pequenos no mar e destruir o seu equipamento.



A “Saiko,” o transbordo de peixe no mar, que geralmente ocorre quando o peixe é transferido de um arrastão para uma canoa grande para esconder a origem da captura. Aquelas canoas podem transportar cerca de 450 vezes mais peixe do que as canoas de pesca artesanal.



O arrasto de fundo envolve arrastar uma rede pelo fundo do oceano e recolher todo o tipo de vida marinha, o que destrói os ecossistemas.



Pescar com cianeto, que deixa o peixe entorpecido e faz com que seja fácil de capturá-lo.



Utilizar explosivos, como dinamite, que matam o peixe que posteriormente flutua para a superfície, onde é facilmente recolhido usando redes.

RESPEITAR O ESTADO DE DIREITO

Existem várias medidas que os países podem tomar para acabar com a pesca ilegal:

- Desenvolver bases de dados para rastrear o sombrio mundo de embarcações assinaladas.
- Fortalecer as leis marítimas locais.
- Julgar os operadores da pesca ilegal no tribunal internacional.
- Publicar os nomes de empresas apreendidas sob acusação de pesca ilegal.
- Implementar períodos de defeso de pesca.



Barcos de pesca de pequena escala encontram-se ancorados em Nouakchott, Mauritània. AFP/GETTY IMAGES

As unidades populacionais de pequenos peixes pelágicos do Gana, como a sardinela, sofreram um decréscimo de 80% nas últimas duas décadas. Uma espécie, a sardinela aurita, já entrou em colapso total.

“A crise da pesca artesanal que se avizinha ameaça o crescimento económico do sector e apresenta um potencial problema de segurança interno que afecta directamente os meios de subsistência de 150.000 pessoas envolvidas no sector das pescas marinhas,” Nana Jojo Solomon, secretário do Conselho Nacional de Pescadores de Canoa do Gana, disse à Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional.

Em Dezembro de 2021, o Gana apelou o Benin, a Costa do Marfim, a Libéria, Nigéria e Togo para implementarem períodos coordenados de defeso da pesca de modo a ajudar a repor as unidades populacionais de peixe na região.

Paul Odartei Bannerman, director-executivo adjunto da Comissão das Pescas do Gana, disse que o impacto sobre as unidades populacionais de peixe da região seria insignificante se apenas o Gana observasse um período de defeso, de acordo com uma reportagem do jornal Daily Graphic. Bannerman acrescentou que os períodos de defeso das pescas de outras partes do mundo demonstraram ser eficazes na protecção das unidades populacionais de peixe.

Ralby concordou, mas disse que os períodos de defeso necessitam de conhecimento científico sobre que unidades populacionais de peixe precisam de ser protegidas e como fazê-lo da melhor maneira. Ele acrescentou que a segurança marítima deve permanecer vigilante durante os períodos de defeso, uma vez que as empresas de pesca INN ignoram de forma rotineira todos os regulamentos.

“Encerrar o período de pescas enquanto se permite que outros retirem o leite dos locais de pesca não é uma boa solução,” disse. □

OLHOS NO CÉU



**OS PAÍSES RECORREM AOS DRONES COMO UMA
FORMA ECONÓMICA DE GARANTIR A SEGURANÇA
DO DOMÍNIO MARÍTIMO**





Os drones marítimos, como o DPI de Múltiplos Motores, Não Tripulado, com Antena Retransmissora, facilitam a monitoria dos mares pela guarda costeira e pelas embarcações da marinha. DRAGONFLY PICTURES

EQUIPA DA ADF

Uma prática comum para embarcações que pescam ilegalmente é parquear fora das águas protegidas de um país durante o dia e sair à noite.

Embarcações com capacidade igual ou superior a 300 toneladas são obrigadas a ter um sistema de identificação automática (AIS).

É um grande alerta quando uma embarcação desliga o seu AIS.

Mas enviar uma embarcação de patrulha sempre que isso acontece é difícil. Ir de helicóptero ou de avião pode ser demasiado dispendioso. As condições da temperatura podem ser perigosas demais para arriscar vidas.

A maior parte dos países do litoral no continente possuem capacidades de patrulha limitadas e muitos têm uma completa falta de recursos aéreos, de acordo com o investigador Denys Reva, do Instituto de Estudos de Segurança, que se encontra na África do Sul.

“Um drone pode preencher este nicho, sendo de alguma forma uma solução económica, principalmente com o equipamento certo a bordo,” disse à ADF. “O simples facto de ter esta capacidade pode servir para desencorajar e diminuir actividades ilegais.”

Muitos países africanos estão a utilizar sistemas aéreos não pilotados, ou drones, para enfrentar uma variedade de desafios de segurança marítima — vigilância, controlo de fronteiras, segurança portuária e costeira, busca e salvamento e inspecção de navios e de carga.

Defender-se contra a pirataria e contra o terrorismo ganhou destaque nos problemas relacionados com segurança costeira.

Uma abundância de recursos naturais não protegidos encontra-se mesmo ao largo da costa do continente, conforme os oficiais da Marinha dos EUA, Capitão Chris Rawley e Capitão-Tenente Cedric Patmon, escreveram

“O simples facto de ter esta capacidade pode servir para desencorajar e diminuir actividades ilegais.”

~ Denys Reva, Instituto de Estudos de Segurança

num artigo de 2018 para o Centro de Segurança Marítima Internacional.

“A economia marítima de África é absolutamente importante para o crescimento e a prosperidade do continente nas próximas décadas. No extremo leste do Atlântico, o Golfo da Guiné faz fronteira com países da África Ocidental e é um impulsionador económico extremamente importante.

“Mais de 450 milhões de africanos retiram benefícios comerciais a partir desta massa de água. A região contém 50,4 bilhões de barris de reservas de petróleo comprovadas e produz cerca de 5,5 milhões de barris de petróleo por dia. Para além disso, mais de 90% de importações e exportações estrangeiras atravessam o Golfo da Guiné, fazendo com que seja uma ligação fundamental da região para a economia global.”

Mais países precisam de investir em segurança marítima, disse Reva, mas África tem aquilo que ele chama de “cegueira marítima.”

“O sector marítimo de África tem sido historicamente menosprezado, levando ao subdesenvolvimento,” disse.

“Tal tendência, de certa forma, mudou nos últimos anos, mas muitos Estados africanos até ao dia de hoje não



A Autoridade de Pescas das Seicheles adquiriu dois drones de longo alcance com inteligência artificial, para fazer a vigilância das pescas, em 2021. ATLAN SPACE

dispõem sequer da mais básica capacidade de segurança marítima em vigor para responder a inseguranças marítimas, muito menos investir milhares de dólares em drones e equipamento relacionado.”

Um Estado Insular na Vanguarda

As Seicheles constituem um exemplo na mudança de abordagem de África para proteger as suas águas.

Um arquipélago composto por 115 ilhas no Oceano Índico Ocidental, a cerca de 1.100 quilómetros a nordeste de Madagáscar, as Seicheles possuem uma zona económica exclusiva (ZEE) de 1,3 milhões de quilómetros quadrados.

Até a recente aquisição de oito drones daquele país, a pesca ilegal decorria de forma alarmante.

As autoridades de pesca daquele país adquiriram dois drones de longo alcance equipados com inteligência artificial, em 2021. Em 2022, a Guarda Costeira das Seicheles adquiriu dois drones quadricópteros compactos do Reino Unido, adquiridos em colaboração com o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime.

“Embora a ameaça de pirataria no Oceano Índico Ocidental possa ter reduzido, estamos cada vez mais conscientes dos desafios colocados pela pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), tráfico de pessoas e de armas e, talvez o mais prejudicial para as Seicheles, pelo tráfico de narcóticos ilícitos,” Alto-Comissário Britânico, Patrick Lynch, disse durante uma cerimónia no dia 15 de Fevereiro de 2022.

A imensidão dos oceanos que cercam a África faz com que os drones sejam um complemento excelente para os recursos disponíveis, explicaram Rawley e Patmon. Eles também destacaram o Golfo da Guiné, onde a pesca ilegal



lesa as economias da região em 2 a 3 bilhões de dólares anualmente.

“A capacidade de identificar, rastrear e processar judicialmente os actores nefastos dos altos mares e das zonas costeiras é fundamental para a fiscalização,” escreveram. “A famosa conscientização do domínio marítimo está a melhorar gradualmente na região, mas as actuais opções para a vigilância marítima são limitadas.

“As maiores marinhas navais locais possuem embarcações de patrulha ao largo da costa capazes de realizar operações de vários dias no horizonte, mas mesmo estas embarcações possuem capacidades limitadas de fiscalização. As embarcações de patrulha enfrentam problemas de manutenção e de falta de combustíveis. Os sistemas de radares baseados na costa alcançam no máximo 30 ou 40 milhas náuticas, mas enfrentam problemas de energia e manutenção.”

As Seicheles possuem vários barcos de patrulha, mas apenas duas aeronaves que podem realizar voos de reconhecimento ou de vigilância.

Os especialistas dizem que muitos países seriam sábios se seguissem o exemplo das Seicheles — explorando o uso de drones para combater a pesca ilegal e posteriormente expandir o seu uso para outros problemas de segurança marítima.

“Embora lidar com a pesca INN seja importante, problemas como o terrorismo marítimo e as deslocções dos terroristas, a pirataria e o tráfico de drogas são vistos como uma prioridade de segurança muito maior,” disse Reva. “Até há relativamente pouco tempo, os países africanos não levavam a pesca INN a sério, perdendo, sem saber, milhões em rendimentos. Actualmente, ainda é provavelmente tratada como um problema de ‘segunda categoria.’”

“Contudo, os países que estão a expandir as suas capacidades para lidar com problemas marítimos de segurança de ‘primeira categoria’ podem posteriormente utilizar o equipamento existente para resolver problemas adicionais, como a pesca INN.”

O uso de drones marítimos em África também pode incluir:

Combate à Pirataria e Combate ao Terrorismo

Recentemente, uma faixa do Oceano Atlântico que faz limite com cerca de 20 países da África Ocidental passou a ser conhecida como “corredor dos piratas.”

É uma área de mais de 2,35 milhões de quilómetros quadrados onde quase todos os raptos no mar do mundo actualmente ocorrem. Os piratas raptaram um número histórico de 130 marinheiros em 2020, em comparação com cinco no resto do mundo.

Os drones faziam parte de uma iniciativa nigeriana, avaliada em 195 milhões de dólares, conhecida como “Deep Blue.” A primeira estratégia de segurança marítima integrada na África Central e Ocidental, a Deep Blue visa combater a pirataria, roubos e outros crimes marítimos.

Monitoria e Inspeção Marítima

O tráfico de drogas, pessoas e produtos da fauna bravia é um problema constante nas águas de África.

Muitos países terceirizam a segurança marítima de forma eficaz para missões navais estrangeiras, disse Reva, destacando também os papéis importantes de actores internacionais e operações de segurança marítima regionais.

“Eles realizam patrulhas navais extensivas de combate ao tráfico de drogas em águas internacionais,” disse. “Isso retira alguma pressão de alguns países africanos, uma vez que podem centrar os seus investimentos para algumas áreas, enquanto dependem da cooperação com parceiros internacionais em outras áreas.”

Os drones, disse, são uma outra forma económica para fortalecer a fiscalização da lei.

Vigilância

Detectar ameaças em águas abertas pode ser como encontrar uma agulha num palheiro.

Equipados com visão nocturna, imagem infravermelha ou térmica, os drones que podem ser lançados a partir da terra ou de navios podem melhorar as capacidades de inteligência, vigilância e reconhecimento sobre as suas águas.

A Marinha dos EUA utiliza drones para protecção de activos, enviando o MQ-4C Triton para garantir



Um sistema de defesa de drones é mostrado aos membros do exército nigeriano durante uma exposição, em Londres. GETTY IMAGES

vigilância marítima quase constante ao redor das principais bases navais.

Entre as suas muitas missões, a Agência Europeia de Segurança Marítima envia drones para ajudar com o controlo de fronteiras.

Busca e Salvamento

Os drones demonstraram que aumentam significativamente a eficácia das missões de busca e salvamento, principalmente no mar.

Um drone equipado com VIDAR (detecção e alcance visual) pode localizar centenas de objectos grandes e pequenos no mar.

Drones com VIDAR são capazes de identificar objectos como embarcações pessoais estacionárias e bóias a distâncias de até 9 quilómetros.

Os Desafios Persistem

Ian Ralby, especialista em matérias de segurança marítima que já escreveu extensivamente sobre os problemas ligados à pesca, disse que os países enfrentam vários impedimentos para enviar drones.

Eles são difíceis de manter em condições de temperaturas tropicais. Pode ser difícil enviar drones mais pequenos por um período de tempo longo e suficiente para providenciar monitoria adequada. Alguns drones não podem ultrapassar 22 quilómetros, fazendo com que seja difícil cobrir a ZEE de um determinado país.

“Mesmo quando tudo está funcional, o drone tem a capacidade de cobrir a área que é necessária, enfrenta-se o problema de que não são todos os países que aceitam provas de [INN] obtidas através de drones,” disse à ADF.

Ainda assim, Ralby disse que pensa que os drones podem ser úteis no combate à pesca INN e outros crimes marítimos em África.

“Iremos provavelmente ver mais deles nos próximos anos,” disse. □

PROTEGENDO

As Vias Navegáveis Interiores

**Os Principais Rios e Lagos São Um Recurso Inestimável
Quando Utilizados Adequadamente**

— EQUIPA DA ADF —

Antes de as autoridades sul-africanas poderem derrubar uma ponte construída em condições precárias sobre o rio Limpopo, elas tiveram de lidar com os crocodilos.

Partes do rio Limpopo tinham ficado infestadas por crocodilos-do-nilo desde 2013, quando 15.000 deles foram acidentalmente soltos para o rio a partir das comportas de uma quinta de criação de crocodilos.

Os residentes locais atiraram contra eles, acabando por expulsá-los numa tarde de quinta-feira em Setembro de 2021. Com isso, eles decidiram destruir uma ponte dos contrabandistas que ligava África do Sul ao Zimbabwe. Mais tarde, o exército ajudou-os a terminar de destruí-la.

A ponte era um subproduto da pandemia da COVID-19. Devido ao confinamento obrigatório da pandemia, os dois países colocaram bloqueios nas

pontes que atravessavam o rio Limpopo, com início em Março de 2020.

Mesmo com as patrulhas aéreas sobre a fronteira de mais de 250 quilómetros, os contrabandistas transportavam bens como produtos alimentares, combustível, viaturas, fraldas e equipamento eléctrico para o Zimbabwe. Na direcção contrária, cigarros, minerais, produtos da fauna bravia e explosivos compunham o grosso dos itens contrabandeados para a África do Sul, noticiou o The Chronicle, do Zimbabwe.

Por causa do contrabando, os dois países perderam milhares de dólares em direitos aduaneiros. A situação piorou durante a época seca, quando algumas partes do leito do rio podiam ser atravessadas a pé. O lado do Zimbabwe tinha poucas viaturas de patrulha e o pessoal de segurança apenas podia cobrir cerca de 30 quilómetros por dia a pé.



Cataratas
de Vitória

Principais Vias Navegáveis



Lagos

1. Lago Alberto
2. Lago Chade
3. Lago Eduardo
4. Lago Kivu
5. Lago Malawi
6. Lago Tanganhica
7. Lago Turkana
8. Lago Vitória



Rios

1. Rio Benué
2. Rio Nilo Azul
3. Rio Congo
4. Rio Limpopo
5. Rio Nilo
6. Rio Níger
7. Rio Orange
8. Rio Senegal
9. Rio Volta
10. Rio Nilo Branco
11. Rio Zambeze

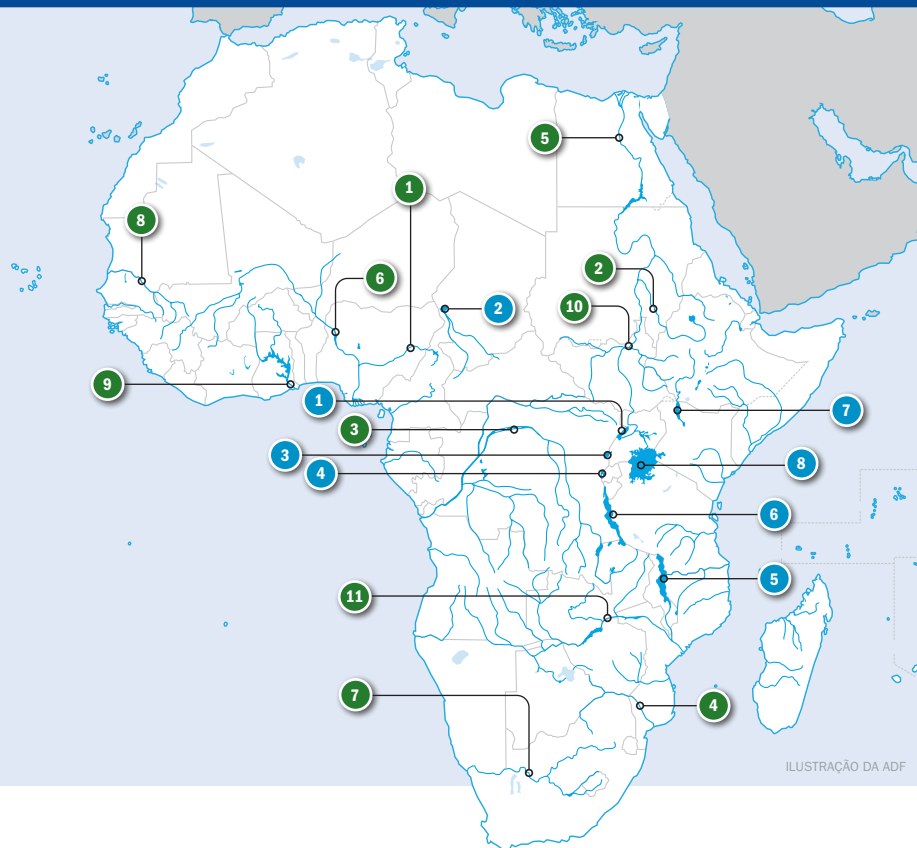


ILUSTRAÇÃO DA ADF

Não obstante, em oito meses, em 2021, os agentes de segurança zimbabwianos prenderam mais de 46.000 pessoas por crimes fronteiriços.

As 16 Principais Vias Navegáveis

O rio Limpopo, que nasce na África do Sul e flui por 1.750 quilómetros, passando por Botswana, Zimbabwe e Moçambique antes de alcançar o Oceano Índico, é uma parte vital da vida de milhares de pessoas dos quatro países. É uma das 19 principais vias navegáveis interiores de África — 11 rios e oito lagos. Eles são:

- Os grandes Lagos de África: Albert, Edward, Kivu, Malawi, Tanganyika, Turkana e Vitória
- Lago Chade
- Os principais rios: Benué, Nilo Azul, Congo, Limpopo, Níger, Nilo, Orange, Senegal, Volta, Nilo Branco e Zambeze

Estas vias navegáveis fornecem recursos inestimáveis, incluindo peixe, água potável, transporte, irrigação, navegação e electricidade. Mas existe um frequente abuso dos recursos.

Num relatório de 2022 para o Instituto de Estudos de Segurança, o investigador David Willima escreveu que “Os lagos e os rios do continente estão cada vez mais a ser ameaçados pela pesca ilícita, depredação dos recursos marinhos, imigração ilegal e disputas territoriais que emanam de limites fronteiriços não claros.”

As ameaças, disse Willima, incluem:

- Pesca ilícita e pilhagem de unidades populacionais de peixe.
- Imigração ilegal.

- Disputas territoriais devido a limites fronteiriços não claros.
- Acidentes de barco, exacerbados por barcos superlotados e inseguros.
- Uma falta de busca, salvamento e ajuda para salvar vidas.
- Disputas relacionadas com a posse de recursos energéticos recentemente descobertos.

Algumas vias navegáveis, como o rio Benué, de 1.400 quilómetros, que flui nos Camarões e na Nigéria, são muito perigosas durante a época chuvosa. Quando uma igreja que tinha uma viagem, no Benué, em Julho de 2020, terminou com 20 pessoas afogadas, as autoridades

Pescadores regressam à praia, em Burundi, depois de pescarem durante toda a noite, no Lago Tanganhica. AFP/GETTY IMAGES





Equipas de salvamento examinam um barco de passageiros que naufragou no Lago Vitória próximo da Tanzânia, em 2018. Mais de 200 pessoas morreram.

THE ASSOCIATED PRESS

“Os lagos e os rios do continente estão cada vez mais a ser ameaçados pela pesca ilícita, depredação dos recursos marinhos, imigração ilegal e disputas territoriais que emanam de limites fronteiriços não claros.”

~ David Willima, Instituto de Estudos de Segurança

citaram níveis elevados das águas como um factor que contribuiu para tal.

Barcos superlotados também são um factor consistente nos acidentes que decorrem nas vias navegáveis, como o barco que naufragou em Dezembro de 2014 no Lago Tanganhica, com mais de 120 vidas perdidas.

O Gigante da Água Doce

Com uma área de superfície de mais de 60.000 quilómetros quadrados, o Lago Vitória é o maior lago de água doce de África. É o segundo maior lago do mundo depois do Lago Superior, na América do Norte. Possui uma profundidade média de 40 metros e é duas vezes mais profundo em algumas partes. A sua linha de costa é de 7.142 quilómetros. O lago está dividido entre Quênia, Tanzânia e Uganda.

A indústria de pesca no Lago Victória emprega cerca de 800.000 pessoas, com 70.000 pequenos barcos feitos localmente que operam nas suas águas. O sector das pescas de pequena escala por si só contribui com 300 milhões de dólares em rendimentos anuais nos três países. A pesca ilegal, não declarada e não regulamentada praticada por sindicatos do crime organizado coloca em perigo os meios de subsistência das comunidades ao redor do lago.

O lago resistiu anos de má gestão. Na década de 1950, os britânicos introduziram a perca não nativa do Nilo no lago como uma fonte de alimentos. Inicialmente, o plano funcionou, mas a perca acabou com o outro peixe, talvez centenas de outras espécies. A perca eventualmente foi alvo de pesca predatória, arruinando as economias das aldeias que tinham passado a depender dela.

Hoje, o lago é assolado pela poluição que está a matar o peixe. Em apenas dois meses, em 2021, mais de 100 toneladas de maioritariamente perca do Nilo apareceu em grandes quantidades nas costas dos três países, de acordo com um relatório do sítio da internet, African Arguments. A cerca de 4.000 dólares por tonelada, era equivalente a perto de 400.000 dólares em potencial perda de rendimento. As indústrias locais estão a ser culpadas pela poluição.

As autoridades regionais estimam que pelo menos 200.000 embarcações operam no lago, envolvendo-se no transporte e na pesca. O lago possui um problema persistente com a segurança dos barcos. A negligência dos proprietários dos barcos é considerada a principal causa. O jornal Standard, do Quênia, noticiou que não passa sequer um mês sem que um barco de pesca naufrague.

Em Setembro de 2018, um barco virou no lago próximo de Mwanza, Tanzânia. Mais de 200 pessoas morreram, embora a embarcação oficialmente tivesse capacidade para 100 pessoas. A Comissão da Bacia do Lago Vitória afirma que, em média, 5.000 mortes são registadas anualmente.

O Standard noticiou em Maio de 2022 que os três países estavam a criar centros de busca e salvamento e um “sistema de comunicação forte.” Elias Bahanda, membro da comissão, disse que a melhoria da segurança iria reforçar o comércio regional.

“O projecto foi aprovado por todos os três Estados parceiros,” disse. “A navegação também irá melhorar.”

O Quênia irá acolher um dos centros de resgate em Kisumu.

O centro do Uganda estará em Entebbe. O centro de coordenação de resgate encontrar-se-á localizado em Mwanza. Todos os centros estarão equipados com barcos salva-vidas e com equipamento médico. As autoridades disseram que lanchas rápidas também serão utilizadas para patrulhas. De acordo com Bahanda, o projecto pode estar pronto em 2023.

Uma falta de equipamento nas estações de previsão de temperatura faz com que seja difícil prever os padrões de temperatura no lago de modo a tomarem-se precauções. A comissão priorizou a tecnologia moderna para ajudar a localizar embarcações no lago.

Morte no Congo

A República Democrática do Congo (RDC) é um dos países mais pobres do mundo e possui poucas estradas pavimentadas em comparação com o seu enorme tamanho. Para a maior parte das pessoas, o rio Congo é a única

Estudantes internacionais participaram em exercícios de familiarização com dragas no Centro Espacial John C. Stennis, nos Estados Unidos.

ANGELA FRY/MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS

EUA Treina Forças para Combater Extremistas no Lago Chade

EQUIPA DA ADF

O Lago Chade é importante para a vida de milhões de pessoas nos Camarões, Chade, Níger e Nigéria. Fornece água potável e apoia a pesca, a agricultura e a pecuária.

Mas também está a encolher-se. Hoje, apenas possui 1.500 quilômetros quadrados – um mero 10% do tamanho que tinha tão recentemente quanto os meados da década de 1960. As Nações Unidas descreveram a crise de perda de água como “uma das piores do mundo.”

As Nações Unidas têm estado a fazer a monitoria da situação durante décadas.

“O encolhimento do lago também fez com que emergissem vários outros conflitos diferentes, à medida que os países banhados pelo Lago Chade argumentam que têm direitos às áreas remanescentes da água,” observou a ONU num relatório de 2012. “Juntamente com os conflitos internacionais, a violência entre os países também está a aumentar entre os habitantes do lago. Agricultores e pastores querem a água para as suas culturas e para o seu gado e estão constantemente a desviar o curso das águas, enquanto os pescadores querem que os desvios do curso das águas sejam reduzidos ou paralisados de modo a prevenir que haja declínios contínuos nos níveis das águas resultando em pressão adicional sobre o peixe do lago.”

Nesta situação, que já é crítica, entra o grupo terrorista Boko Haram. Acredita-se que o grupo seja responsável por pelo menos 35.000 mortes e já forçou 2,5 milhões de pessoas a fugirem das suas residências.

Num esforço para melhorar a segurança ao redor do Lago Chade, a Escola Naval de Instrução e Formação Técnica em Pequenas Embarcações, dos EUA, criou a Iniciativa da Bacia do Lago Chade nas suas instalações do Centro Espacial John C. Stennis, no Estado de Mississippi, EUA.

Na sua sessão inaugural, em Dezembro de 2017, a escola trabalhou com cerca de 50 profissionais do sector de segurança dos Camarões, Chade e Níger.



Estudantes, incluindo alguns provenientes dos Camarões, Chade e Níger, estudam manutenção e revisão de motores de fora de borda no Centro Espacial John C. Stennis.

LEAH BOURGEOIS/MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS

Ministrando 20 cursos formais de instrução para a Iniciativa da Bacia do Lago Chade, o Comando Naval de Guerra Especial incorporou sete cursos táticos, operacionais e estratégicos na formação. Para além de formação em liderança, os cursos contaram com instrução como a de manutenção de motores fora de borda, soldadura, reparação de cascos de barcos, desenvolvimento de instrutores e manutenção de armas de pequeno porte.

As aulas incluem formação de estudantes internamente, no centro, e empenhamentos de formação de equipa móvel nos Camarões, Chade e Níger.

Cerca de 600 tropas estrangeiras recebem formação nas instalações anualmente. Representantes de 124 países já treinaram naquele centro.

A sessão do segundo ano teve mais de 90% dos alunos provenientes de região do Lago Chade. Porque a língua primária da região é o francês, a escola fez de novo uma parceria com intérpretes da Bélgica, Canadá e da França. O pessoal permanente inclui um oficial proveniente dos Camarões.

Para além de instrutores de países parceiros e intérpretes, os observadores da Marinha Real do Reino Unido participaram como actores nos exercícios de inserção de vigilância e reconhecimento durante o curso de Oficial de Barco de Patrulha Fluvial da escola. Os Comandos do Exército Real da Holanda, que estavam a treinar na escola em apoio a uma outra operação, desempenharam o papel de forças de oposição.

Como Proteger e Melhorar os Recursos Hídricos de África

EQUIPA DA ADF

Antes de estas questões como a segurança, a pesca excessiva e a segurança das águas poderem ser resolvidas, os países primeiro devem proteger os seus recursos hídricos e mantê-los limpos.

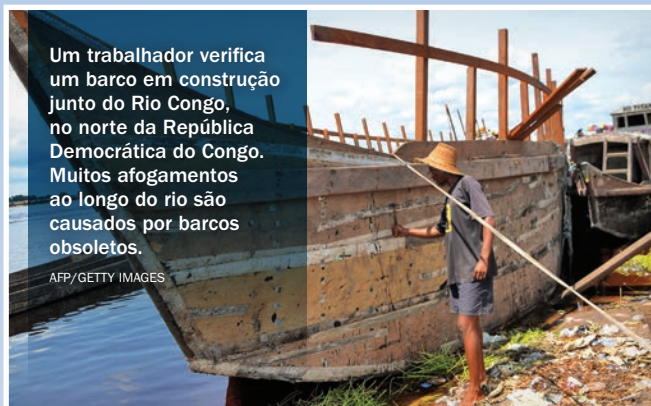
Um estudo das Nações Unidas intitulado “Atlas das Águas Africanas” faz estas recomendações em relação aos recursos de água doce de África:

Disponibilizar água potável para mais pessoas. Melhorar o acesso à água potável também reduz incidentes de doenças relacionadas de origem hídrica e doenças transmitidas pela água, como a cólera. Uma das formas de fazer com que a água potável seja mais acessível é encorajar empreendedores a entrarem em negócios de purificação e engarrafamento de água. Os governos devem promover tecnologias de desinfecção da água.

Garantir o acesso ao saneamento adequado. Muitas vias navegáveis de África também servem como locais de eliminação de águas residuais. Os governos e as empresas privadas devem reconhecer o potencial de rendimentos gerados por tecnologias de saneamento. Especialistas dizem que é necessário que haja uma mudança cultural em termos de saneamento pessoal em toda a África.

“Aprender da expansão extraordinária dos telemóveis,” observou o estudo da ONU. “Encorajar e apoiar soluções simples de empreendedores; introduzir tarifas urbanas de água; aumentar a partilha do saneamento no total das assistências; adoptar financiamento de sistemas.”

Reduzir potenciais conflitos relacionados com a água, através da melhoria da cooperação e dos recursos hídricos transfronteiriços. África possui 63 bacias de água partilhadas. Embora exista o potencial para conflitos relacionados com recursos hídricos, já existem quase 100 acordos internacionais ligados à água em vigor no



Um trabalhador verifica um barco em construção junto do Rio Congo, no norte da República Democrática do Congo. Muitos afogamentos ao longo do rio são causados por barcos obsoletos.

AFP/GETTY IMAGES

continente. Os países precisam de reconhecer e utilizar a água como um factor de união na cooperação transfronteiriça.

Fornecer água para segurança alimentar. A agricultura é o maior utilizador de água em África. Mesmo assim, uma grande percentagem de africanos vive com fome crónica. A capacidade de irrigação de África é extremamente subdesenvolvida. O desafio é investir em tecnologias de irrigação simples e não dispendiosas, evitar os perigos da irrigação excessiva e ligar o desenvolvimento da irrigação à sustentabilidade ambiental.

Desenvolver energia hidroeléctrica. África possui um enorme potencial hidroeléctrico. O Rio Congo por si só é uma vasta fonte de energia não explorada. Desenvolver energia hidroeléctrica irá reforçar a economia e melhorar a vida das pessoas. Trazer electricidade para as zonas rurais reduzirá a migração de jovens para os bairros de lata das grandes cidades.

Prevenir a degradação e a poluição da água. O Sahel em particular sofreu de degradação de terras com poluição das águas subterrâneas, através da intrusão marinha. A solução é promover a ambientalização do continente, encorajando a adaptação às secas e apoiando a avaliação científica da degradação da terra e da qualidade da água.

Melhorar a capacidade de gestão e as carências de água. Reformar as instituições do sector das águas, melhorar as parcerias público-privadas e educar o público sobre como gerir os recursos hídricos.

verdadeira auto-estrada. Os batelões que viajam pelo rio são como “aldeias flutuantes lotadas com até cerca de 2.000 pessoas, na essência comerciantes e seus bens, desde sacos de sorgo até barris de óleo de palma,” noticiou o canal NBC News.

Os viajantes e os comerciantes que se dirigem para a capital, Kinshasa, podem passar semanas no rio em batelões e barcos superlotados. Um acidente de Janeiro de 2022 no Rio Congo, na RDC, ceifou 50 vidas. Num único fim-de-semana, em 2010, aproximadamente 270 pessoas morreram em dois acidentes. Num dos acidentes, um barco incendiou-se e virou. No outro acidente, um barco que estava sem iluminação atingiu uma pedra e naufragou.

Este tipo de acidentes no Rio Congo e nos lagos próximos são comuns, afirmam as autoridades, porque muitos proprietários de barcos não são conseguem fazer a manutenção das suas embarcações. É comum os proprietários dos barcos subornarem os agentes do departamento de navegação quando a inspecção apresenta problemas.

Com uma extensão de 4.800 quilómetros, o Rio Congo é o segundo rio mais extenso do continente, depois do Nilo. É o rio mais profundo do mundo de que se tem conhecimento, com profundidades de mais de 220 metros. Chega a ter cerca de 16 quilómetros de largura em alguns pontos. Quase todo o rio acima das Cataratas de Livingstone é navegável em secções, especialmente entre os portos do rio de Kinshasa e Kisangani na RDC.

As três principais cachoeiras do rio Congo agora são contornadas por linhas férreas, fazendo com que o rio tenha mais utilidade para viagens e para o comércio. Uma grande proporção de produtos do comércio da África Central passa por ele, incluindo café, algodão, cobre, óleo de palma e açúcar. O rio possui o maior potencial do continente como uma fonte de corrente elétrica, mas até agora continua a ser subutilizado.

Os investigadores afirmam que com tanta utilidade que o rio Congo apresenta para o transporte e para a navegação, continua inerentemente perigoso para navegar. A maior parte dos observadores afirma que a solução para os perigos do rio são a construção de mais estradas para que as pessoas possam manter-se na terra.

Combater a Pesca Ilegal

O Lago Niassa, também conhecido como Lago Malawi, é o nono maior lago do mundo e o terceiro maior de África. O Lago Malawi alberga mais espécies de peixe do que qualquer outro lago do mundo.

A Tanzânia chegou a reconhecer que o seu peixe é importante para a economia do país e está a trabalhar para o proteger.

Em 2022, a Tanzânia adquiriu 16 lanchas para fazer a monitoria das pescas nos lagos do país e no Oceano Índico.

Mashimba Ndaki, o Ministro da Pecuária e Pescas, disse que os barcos serão utilizados para fazer a monitoria e controlo da pesca ilegal.

Os barcos serão alocados para o Lago Vitória, Lago Tanganica, Lago Niassa e para o Oceano Índico para gerir, proteger e desenvolver os recursos pesqueiros daquele país. Ndaki apelou os líderes de regiões e distritos próximos dos lagos e dos rios para apoiarem o governo na sua luta contra a pesca ilegal.

O Lago Niassa possui a linha da costa em Malawi, Tanzânia e Moçambique e a posse de partes do lago tem sido disputada de forma contínua. O Malawi afirma que é proprietário de todo o lago.

Esse país possui um plano mestre de investimentos no turismo, avaliado em 660 milhões de dólares para potencializar o desenvolvimento de infra-estruturas.

Assim como o Lago Niassa, o Rio Zambeze enfrenta problemas de pesca excessiva. Este rio, por vezes, é designado de “O Grande Rio Zambeze” por causa da sua força e das suas características, que incluem as Cataratas de Vitória, uma das Sete Maravilhas Naturais do Mundo. É o quarto rio mais longo de África, com 2.574 quilómetros. O rio nasce na Zâmbia e entra em contacto com seis países antes de desaguar no Oceano Índico.

As comunidades ribeirinhas pescam no Zambeze para obtenção de alimentos, e a pesca recreativa é uma atracção turística, com alojamentos de safaris. Mas partes da bacia superior foram extremamente sobreexploradas. As autoridades proibiram a maior parte dos tipos de redes e impuseram um período de defeso de três meses para permitir que o peixe procrie. Nos últimos anos, as inundações e as secas fizeram com que a pesca fosse difícil e



Um pescador dirige a sua piroga no Rio Congo. O rio é a salvação de milhões de pessoas que dependem dele para o comércio e para o transporte. AFP/GETTY IMAGES

agora os residentes locais afirmam que os níveis de água mais baixos parecem permanentes.

Proteger as vias navegáveis interiores de África de extremistas, da sobreexploração, da imigração ilegal e de disputas territoriais requer uma variedade de abordagens. O investigador Willima observou que a Tanzânia criou tribunais móveis para processar judicialmente a pesca ilegal praticada nos seus mares, lagos e barragens.

Ele observou que a fiscalização da lei nas vias navegáveis interiores do continente era simplesmente tão forte quanto a sua ligação mais fraca, “assim como os esforços fracos num deles podem prejudicar o progresso no outro.”

“Existem estruturas legais que obrigam os países africanos a melhorarem a segurança marítima e os padrões de segurança,” escreveu. “Mas a maior parte deles ainda não entrou em vigor devido à insuficiência de ratificações.”

Os documentos jurídicos incluem a Revisão da Carta dos Transportes Marítimos de África de 2010 e a Carta Africana sobre a Segurança Marítima e o Desenvolvimento de África, de 2016, também conhecida como a Carta de Lomé.

Willima apelou os países do continente para “apoiarem com toda a força” tais cartas e instrumentos jurídicos.

Os países, juntamente com a União Africana, “devem ser capacitados para ajudar os Estados a resolver as disputas de limites marítimos existentes e emergentes,” escreveu. “Devem ser implementadas políticas e regulamentos sobre a pesca ilegal não apenas nos mares africanos, mas também nas vias navegáveis interiores.

“Não fazer isso significará que as economias azuis ao longo dos rios e lagos do continente não serão sustentáveis nem beneficiarão os africanos.” □

PAÍSES COSTEIROS UNEM ESFORÇOS



ILUSTRAÇÃO FOTOGRÁFICA DA ADF

Os Países Estão a Organizar-se em Grupos Regionais para Combater a Criminalidade Marítima

EQUIPA DA ADF

A guerra entre a Rússia e a Ucrânia deve ser uma chamada de atenção para os 38 países costeiros de África para priorizarem a segurança marítima, de acordo com o chefe da marinha sul-africana.

O Vice-almirante Mosiwa Samuel Hlongwane, proferiu um discurso, em Abril de 2022, na quarta Conferência de Segurança Marítima, na África do Sul. Ele disse que o conflito na Europa obrigou “os nossos parceiros europeus e mundiais” a repensar e voltar a priorizar a segurança nacional e marítima, noticiou o site de notícias DefenseWeb.

Lutas, envio de navios e minas marítimas ameaçam as rotas de comércio do Mar Negro. Em Março de 2022, as autoridades russas disseram que 420 minas estavam à deriva no Mar Negro, depois de ficarem soltas numa tempestade.

Mesmo sem o conflito europeu, os países costeiros de África enfrentam uma variedade de ameaças, incluindo a pirataria, roubos, tráfico de drogas e de seres humanos, abastecimento de petróleo, poluição e pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.

Embora o Golfo da Guiné tenha sido um foco de criminalidade marítima, não é o único. O Golfo de Áden e o Canal de Moçambique, bem como o Mar Mediterrâneo e o Mar Negro, também enfrentam problemas de segurança. Muitos dos países costeiros do continente enfrentam dificuldades em lidar com ameaças marítimas e devem trabalhar com os seus vizinhos num esforço unificado.

Os países reconhecem a necessidade de trabalhar em conjunto e resolverem as suas diferenças, tais como quais são os seus limites em termos de segurança e que direitos de pesca os assistem. Mas muitos países enfrentam desafios para aprovar leis e regulamentos que sejam compatíveis com as leis e regulamentos dos seus vizinhos costeiros.

Mesmo a cooperação para trazer os criminosos à justiça é complicada por causa de leis incompatíveis nos diferentes países.

A União Africana e os grupos económicos regionais de África são as partes lógicas para ajudar a melhorar e a fiscalizar a segurança marítima, mas tiveram resultados mistos até agora. Num relatório para o Instituto de Estudos de Segurança (ISS), o investigador Timothy Walker indicou o quão raramente estes grupos cooperam.



Um soldado senegalês toca uma corneta no Quartel-General da Marinha do Senegal, em Dakar, durante a cerimónia de encerramento do exercício Obangame Express 2022.

SUBOFICIAL DE 2ª CLASSE PETER TICICH/MARINHA DOS EUA

“Muitos dos crimes marítimos nas águas africanas são, muitas vezes, transnacionais em termos de origem e impacto, desafiando soluções simples e unilaterais,” escreveu Walker. “Mesmo assim, a União Africana e as estruturas regionais para a mobilização de acções conjuntas entre os países africanos poucas vezes priorizam questões marítimas ou suas consequências para o continente.”

Walter disse que embora África esteja a “examinar cuidadosamente” os seus distintos problemas de segurança marítima, poucas vezes, toma medidas colectivas. Ele observou que, quando o Conselho de Paz e Segurança (CPS) da União Africana (UA) discutiu a segurança marítima, numa reunião de Julho de 2021, “tratou-se apenas da sua sétima reunião sobre

Fuzileiros navais senegaleses realizam exercícios anfíbios numa embarcação de borracha, durante o exercício Obangame Express 2022. ANSPEÇADA ETHAN ROBERT JONES/CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS DOS EUA



Um marinheiro gambiano entra a bordo de um navio dos EUA durante o exercício Obangame Express 2022.

ANSPEÇADA EMMA GRAY/CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS DOS EUA

segurança marítima entre as mais de 1.000 que o conceito já teve depois de ter aberto as suas portas em 2004.”

Esta falta de acção fez com que os países africanos levassem os seus problemas marítimos para o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), em vez do CPS. “Isso deixa a impressão de um CPS isolado e desligado das políticas e dos interesses de segurança marítima dos Estados africanos,” observou Walker. “Aos olhos do mundo, isso faz com que o CSNU, em vez do CPS, seja o principal fórum para determinar como combater melhor a criminalidade marítima em África.”

ESTRATÉGIA AIM 2050

Em Janeiro de 2014, a UA adoptou a Estratégia Marítima Integrada de África 2050, também conhecida como

Estratégia AIM 2050, um plano marítimo integrado, a nível continental. O mesmo visa abordar a segurança a todos os níveis, não apenas a pirataria e os assaltos à mão armada no mar. Embora aborde as actividades ilícitas no mar, também se centra no desenvolvimento sustentável da economia azul de África.

Um relatório do Boletim do Corno de África, de 2018, observou que a estratégia tinha de ir para além da segurança e proteger interesses comerciais. “Tal abordagem bidimensional não iria lidar com outras ameaças e preocupações de segurança marítima que podem afectar adversamente o crescimento e o desenvolvimento da economia azul dos países africanos,” observou o relatório.

A investigadora Brigid Kerubo Gesami publicou um estudo, em 2021, intitulado “Segurança Marítima em África: Desafios da União Africana na Implementação da Estratégia AIM 2050.” Ela disse que colocar a estratégia em operação demonstrou ser difícil.

“A estratégia AIM 2050 da UA ... é caracterizada por uma variedade de políticas, resoluções, regulamentos e actividades ligadas, mas separadas, desconectadas e não coordenadas que estão coordenadas umas com as outras,” escreveu Gesami. “Para além dos 11 programas estratégicos, o Plano de Acção define 21 objectivos, 61 metas de acção e 65 métricas de resultados para ajudar a quantificar e fazer a monitoria dos efeitos da estratégia AIM 2050 a níveis regional e nacional.”

GRUPOS REGIONAIS FORMADOS

Em 2004, as autoridades africanas e europeias começaram a discutir sobre uma parceria que levou à criação da Iniciativa de Defesa 5+5, uma colaboração entre cinco

Forças da Marinha da Somália patrulham o Oceano Índico depois de uma decisão de disputa de fronteira com o seu vizinho, Quênia.

REUTERS





Navio de guerra das Forças de Defesa do Quênia patrulha próximo da cidade portuária de Kismayo, Somália. REUTERS

países africanos (Argélia, Líbia, Mauritânia, Marrocos e Tunísia) e cinco países europeus (França, Itália, Malta, Portugal e Espanha). O objectivo do grupo, afirmam os seus organizadores, é de “contribuir significativamente para soluções que abordam preocupações comuns nos campos de segurança e defesa.”

Os membros europeus da cooperativa realizam regularmente três exercícios militares — Canale, Seaborder e Cercaete. Há poucos anos, o exercício Canale esteve aberto a todos os países-membros da iniciativa 5+5.

As áreas de cooperação da iniciativa são vigilância marítima, segurança aérea, educação e pesquisa e contribuição das forças armadas para a protecção civil.

“Associando os seus esforços através de uma estreita cooperação, os dez países da Iniciativa de Defesa 5+5 pretendem melhorar a sua eficácia para manter um Mar Mediterrâneo seguro e uma zona segura para as trocas,” relatou a iniciativa.

A instabilidade política do Norte de África, particularmente na Líbia, prejudicou a participação africana na iniciativa nos últimos anos.

LIDANDO COM A PIRATARIA

Em Janeiro de 2009, representantes de Djibouti, Etiópia, Quênia, Madagascar, Maldivas, Seicheles, Somália, Tanzânia e Iémen assinaram aquilo que é geralmente conhecido como o Código de Conduta de Djibouti.

As Ilhas Comores, Egito, Eritreia, Jordânia, Ilhas Maurícias, Moçambique, Oman, Arábia Saudita, África do Sul, Sudão e Emirados Árabes Unidos assinaram antes.

De acordo com o código, os países participantes declaram a sua intenção de cooperar sem restrições para combater a pirataria e os assaltos à mão armada contra navios. A Organização Marítima Internacional, uma agência especial das Nações Unidas, observa que os signatários concordaram em cooperar nos domínios de:

- Investigação, apreensão e julgamento de pessoas que estejam razoavelmente suspeitas de terem cometido actos de pirataria e assaltos à mão armada contra navios, incluindo aqueles que incitam ou intencionalmente facilitam tais actos.
- Interdição e apreensão de navios suspeitos e bens a bordo dos mesmos.
- Resgate de navios, pessoas e bens visados por pirataria e assaltos à mão armada.
- Cuidado, tratamento e repatriamento adequados de marinheiros, pescadores e outro pessoal a bordo de navios e passageiros visados por pirataria e assaltos à mão armada, principalmente os que tiverem sofrido algum tipo de violência.
- Realização de operações partilhadas, entre os países participantes e com marinhas de países de fora da região.

O código prevê a partilha de informação relacionada com a pirataria, através de uma rede criada em 2011. A rede possui três centros de partilha de informação: em Mombaça, Quênia; Dar-es-Salam, Tanzânia; e Saná, Iémen. A rede faz a troca de informação sobre pirataria

em toda a região e outra informação relevante.

As Nações Unidas afirmam que a rede de partilha de informação desempenhou um papel significativo no combate à pirataria.

Em 2017, a iniciativa adoptou a Emenda de Jeddah para ampliar o âmbito do código. A emenda cobre medidas para a supressão de uma variedade de condutas ilícitas, incluindo a pirataria, tráfico de armas, tráfico de drogas, comércio ilegal de produtos da fauna bravia, abastecimento ilegal de petróleo, roubo de petróleo cru, tráfico de seres humanos, contrabando de seres humanos e descarte ilegal de lixo tóxico.

CÓDIGO REGIONAL DA ÁFRICA OCIDENTAL

Tomando como inspiração o Código de Djibouti, os Estados da região do Golfo da Guiné, do Senegal a Angola, formaram o Código de Conduta de Yaoundé, em 2013. A organização não-governamental, Stable Seas, observa que o objectivo do Código de Yaoundé é de permitir que os países membros cooperem para combater todas as formas de criminalidade marítima, desde a pirataria, tráfico, roubo de petróleo até a pesca ilegal — as mesmas medidas que a Emenda de Jeddah mais tarde incluiu no Código de Djibouti.

O Código de Yaoundé tirou a vantagem das zonas marítimas já criadas pela Comunidade Económica dos Estados

da África Ocidental (CEDEAO) e da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC). Estas instituições cobrem os Estados costeiros e os Estados do interland das duas regiões.

O código fez com que fossem desenvolvidos dois centros regionais de partilha de informação. O Centro Regional de Segurança Marítima da África Central encontra-se em Point Noir, República do Congo, para prestar assistência aos países da CEEAC. O Centro de Coordenação Regional da África Ocidental para a Segurança Marítima, sediado em Abidjan, Costa do Marfim, serve os países da CEDEAO. A coordenar ambos centros encontra-se o Centro de Coordenação Inter-Regional de Yaoundé, Camarões.

A CEEAC já teve alguns sucessos na cooperação de segurança marítima. A Zona D da CEEAC, composta dos Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe, realiza operações combinadas no mar, “virtualmente todos os dias do ano,” de acordo com o Centro de Estudos Estratégicos de África.

O Obangame Express, um exercício militar anual organizado pelas Forças Navais dos EUA África, foi concebido para melhorar a cooperação regional, em apoio ao Código de Conduta de Yaoundé. O exercício centra-se na conscientização do domínio marítimo, partilha de informação e experiência de interdição táctica.

O Obangame Express 2022 terminou a sua 11ª edição em Março de 2022. O exercício foi realizado em cinco zonas do Oceano Atlântico e do Golfo da Guiné, cobrindo desde o Senegal até Angola.



Membro do Esquadrão de Barco Especial da Marinha do Gana documentam e apreendem uma “pessoa suspeita” simulada como parte de um treino de visita, abordagem, busca e apreensão, no Golfo da Guiné, durante o exercício Obangame Express 2022. ESPECIALISTA-CHEFE BLAKE MIDNIGHT/MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS



CENTRO MARÍTIMO DA CEDEAO

A CEDEAO esteve a desenvolver uma estratégia marítima integrada durante vários anos.

Kamal-Deen Ali, director-executivo do Centro de Leis Marítimas e Segurança de África, comunicou que 13 países trocam informação, lidam com desafios dos seus domínios marítimos e administram três zonas de operação partilhadas num esforço colaborativo.

O Centro Regional de Segurança Marítima da África Ocidental, em Abidjan, Costa do Marfim, foi aberto em Março de 2022, numa cerimónia organizada pela CEDEAO, em colaboração com o governo costa-marfinense.

Criado através de uma decisão da Autoridade de Chefes de Estado e de Governo, de 31 de Julho de 2018, o centro será uma ferramenta essencial para a implementação da Estratégia Marítima Integrada da CEDEAO, que foi adoptada em 2014.

O centro garante a gestão e partilha de informação, monitoria operacional, coordenação de crises e ainda formação e capacitação. Aquele centro e outros semelhantes irão compor a arquitectura de segurança marítima regional.

NECESSIDADE DE MAIS COMPROMETIMENTO

Combinados, o Código de Djibouti, o Código de Yaoundé e a Iniciativa de Defesa 5+5 incluem todos os Estados costeiros de África, excepto a Namíbia. Mas especialistas concordam que é necessário que se faça mais trabalho

Um soldado senegalês imobiliza um detido simulado durante um exercício de visita, abordagem, busca e apreensão durante o Obangame Express 2022.

SUBOFICIAL DE 2ª CLASSE TREY FOWLER/MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS

para fazer com que os Estados costeiros trabalhem juntos para garantir a segurança. Em particular, afirmam eles, é necessário que a UA esteja mais envolvida.

“A Estratégia AIM 2050 é um documento impressionante que enfatiza a multidimensionalidade da segurança marítima,” concluiu o estudo do Boletim do Corno de África, de 2018. “Contudo, para que saia do papel para a prática, deve ser implementado de uma forma coerente e consistente. Sendo assim, é crucial que exista uma coordenação administrativa eficiente através de um departamento criado, fluxo de informação adequado para os oficiais relevantes e para os actores relevantes e que o nexos entre os diferentes aspectos da estratégia seja destacado e adequadamente comunicado.”

No seu estudo para o ISS, de 2021, Walker observou que os países precisam de cooperar mais.

“A insegurança no mar dificulta que os Estados garantam rotas de comércio, protejam e explorem os benefícios da sua economia azul e assegurem o crescimento económico e o desenvolvimento social para as comunidades do litoral,” escreveu Walker.

“O CPS e os Estados-membros da UA devem começar a preparar e implementar planos que ultrapassem os níveis nacional, regional e continental.” □



UMA RIVALIDADE ALIMENTADA POR FUTEBOL E ARROZ

EQUIPA DA ADF | FOTOS DA THE ASSOCIATED PRESS

Quando se trata de direitos de vangloriar-se, Nigéria e Gana são rivais em muitos aspectos. Actualmente, trata-se do futebol e de um prato de arroz para ocasiões festivas.

A mais recente edição da intensa rivalidade chegou no fim de Março de 2022, quando a selecção nacional do Gana derrotou a da Nigéria e avançou para a Copa do Mundo de 2022 em Qatar.

Qualquer rivalidade entre os dois países pode parecer improvável. Em termos de população, Nigéria é o país mais extenso do continente, com 206 milhões de habitantes. Gana é o 13º país mais extenso do continente, com 31 milhões de habitantes.

A sua rivalidade remonta desde 1957, quando o Gana ganhou a independência três dias antes da Nigéria. Os dois países têm estado a competir desde então.

Actualmente, as suas rivalidades são o futebol e as versões concorrentes do arroz Jollof, um prato picante da África Ocidental servido em festas e celebrações diversas. 22 de Agosto é o Dia do Arroz Jollof em ambos países, com concursos que comparam as duas versões lado a lado. A concorrência do futebol entre os dois países foi apelidada de “As Guerras do Jollof,” e o jogo de qualificação para a Copa do Mundo de 2022 foi apelidado de “O Derby do Jollof.”

A rivalidade no futebol começou quando ambos os países lutavam pela independência. A BBC noticiou que o Gana venceu os seus primeiros jogos fora do torneio na década de 1950, incluindo uma goleada de 7-0 contra os Diabos Vermelhos, conforme era chamada a equipa nigeriana naquela altura, em Junho de 1955.

Até Abril de 2022, o Gana tinha a vantagem nos jogos entre os dois países: 4-3 nos troféus do Campeonato Africano das Nações, foi eliminado nos

quartos-de-final da Copa do Mundo e uma vantagem de 22-10 em confrontos directos, que incluem o jogo de qualificação para a Copa do Mundo de 2022.

A maior parte destas vitórias vieram durante as décadas de 70 e 80, mas em 1992, o Gana voltou a brilhar quando as Estrelas Negras tiveram uma vitória de 2-1 por meio de revira-volta contra as Superáguias da Nigéria na semifinal do Campeonato Africano das Nações.

Desde essa altura, a Nigéria passou a reivindicar sucesso continental em 1994 e 2013, para acrescentar ao seu título de 1980, enquanto o Gana (quatro vezes campeão africano) não venciu o troféu desde 1982.

Gana enfrentou a Nigéria num jogo de qualificação para a Copa do Mundo de 2022.



Milhares de Antigos Manuscritos do Mali SÃO DIGITALIZADOS

EQUIPA DA ADF

A Google fez uma parceria com os líderes tradicionais do Mali para digitalizar dezenas de milhares de manuscritos da cidade de Tombuctu.

A instabilidade política no norte daquele país colocava os manuscritos em perigo. Em 2013, extremistas incendiaram duas bibliotecas em Tombuctu. Muitos manuscritos foram destruídos, juntamente com muitos outros monumentos da cultura islâmica. Contudo, alguns bibliotecários tinham retirado secretamente a maior parte dos manuscritos antes dos ataques.



O Instituto Ahmed Baba do Ensino Superior e Investigação Islâmica de Tombuctu, Mali, guarda milhares de manuscritos antigos.

AFP/GETTY IMAGES

Tombuctu foi fundado como um centro comercial na África Ocidental há 900 anos. Datando dos Séc. XVI a XVIII, os antigos manuscritos cobrem muitos elementos do conhecimento, incluindo matemática, medicina, ciência e astronomia. Eles fornecem uma ideia da complexa sociedade e vida diária da região durante a Idade Média.

O projecto de digitalização apresenta o trabalho feito ao longo dos passados sete anos para preservar os documentos. Cerca de 40.000 páginas dos documentos estarão disponíveis online. A colecção, conhecida como Mali Magic, também contém visitas interactivas virtuais em alguns dos mais importantes locais históricos daquele país, utilizando o recurso Google Street View, noticiou a BBC.

Google não é a primeira empresa a tentar digitalizar os vastos arquivos do Mali. O Projecto de Manuscritos de Tombuctu começou a fazê-lo em 1999. O projecto da Universidade de Oslo trabalhou para preservar fisicamente os manuscritos, digitalizando-os e deixando-os acessíveis para pesquisas. O projecto terminou em 2007.

PRIMEIRO FILME TANZANIANO DA NETFLIX DÁ VOZ ÀS MULHERES

EQUIPA DA ADF

Os cineastas tanzanianos divulgaram o primeiro filme daquele país a ser transmitido na Netflix. “Binti” é uma história sobre as vidas e as lutas de quatro mulheres que sobrevivem em dificuldades extremas em Dar-es-Salam.

O filme é sobre circunstâncias dolorosas em que algumas mulheres se encontram enquanto procuram por uma vida “perfeita.”

“Enfrentamos tantos obstáculos, incluindo a pós-produção em diferentes países durante a pandemia, somente pare sermos vistos, e este é apenas o começo,” Angela Ruhinda, co-fundadora da empresa que produziu o filme, juntamente com a sua irmã, Alinda, disseram à OkayAfrica.

Godliver Gordian, uma das actrizes do filme, disse que o mesmo mostra a dor que as mulheres nas famílias enfrentam silenciosamente.

“‘Binti’ deu voz àqueles que não podem falar,” disse ela à BBC News Swahili. “Existem algumas coisas que as famílias ou os casais enfrentam, mas um dos parceiros não procura ajuda ou não fala sobre o que eles estão a passar.”

“Tivemos um concurso de redacção de roteiros no fim de 2018 chamado ‘Made In Africa,’ onde pedimos aos escritores tanzanianos para submeterem histórias originais com o tema de empoderamento da mulher,” Alinda Ruhinda disse à OkayAfrica. “Em 2019, eles escolheram o roteiro vencedor, que foi intitulado ‘A Vida Dela,’ de Maria Shoo.

“Gostamos muito da história, porque destaca as mulheres tanzanianas contemporâneas e simplesmente deu-nos a impressão de que nunca tínhamos visto isso antes,” acrescentou Alinda Ruhinda.

“Binti é o primeiro filme tanzaniano a chegar à Netflix como uma aquisição global!,” directora Seko Shamte disse ao The Citizen, o jornal nacional da África do Sul. “Estamos eufóricos e profundamente tocados por esta honra. Trabalhamos tão arduamente para ter o Binti no ecrã — e para trazer as histórias tanzanianas para uma audiência global.”



Evento Entre Nigéria e UE Destaca a Parceria Marítima

EQUIPA DA ADF | FOTOS DA UNIÃO EUROPEIA

Líderes navais da União Europeia e da Nigéria reuniram-se para fazer uma parceria forte com vista a combater ameaças no mar.

Decorrido no dia 7 de Abril de 2022, o primeiríssimo Evento Conjunto de Fortalecimento da Cooperação entre Nigéria e UE em Matérias de Segurança Marítima teve lugar no Comando Naval Ocidental da Marinha Nigeriana em Lagos. O evento incluiu escalas da fragata da Marinha Italiana, ITN Luigi Rizzo, e a embarcação de patrulha offshore da Marinha Espanhola, ESPS Serviola. A Marinha Nigeriana, a Delegação da UE para a Nigéria e os Estados membros da UE, que operam sob a iniciativa de Presenças Marítimas Coordenadas da União Europeia, organizaram o evento de alto nível. Este evento incluiu dois dias de treinos conjuntos e demonstração de capacidade.

“A parceria de segurança vai para além de África, abraçando a União Europeia e outros actores internacionais fundamentais geograficamente localizados fora do Golfo da Guiné, porque o Golfo da Guiné é de importância global como uma rota marítima crucial,” disse o Contra-Almirante Saidu Garba, chefe de política e planificação do Quartel-General da Marinha da Nigéria.

A UE credita que as relações foram aprofundadas entre os parceiros nos últimos anos, através de melhorias de

cooperação operacional, exercícios conjuntos, treinos e aumento de partilha de informação. A UE elogiou o papel de liderança da Nigéria no Fórum de Colaboração Marítima de partilha de Conhecimento e Desconflitualização do Golfo da Guiné bem como as iniciativas regionais como a plataforma de partilha de informação YARIS.

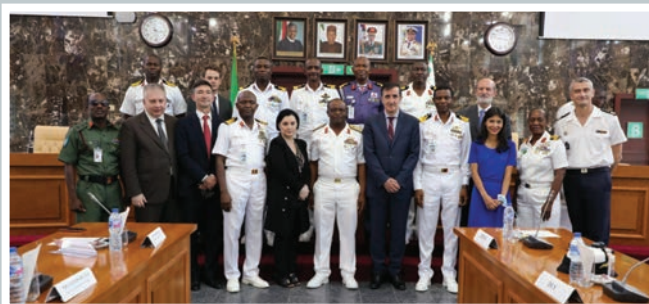
“É bom que coordenemos internamente e colaboremos estrategicamente com a Marinha da Nigéria,” disse o Coordenador Sénior da UE para o Golfo da Guiné, Nicolas Berlanga. “Porque a liberdade de navegação e investimento de actividades económicas é também a nossa liberdade.”

Mais de 1.500 petroleiros, navios de carga e embarcações de pesca navegam nas águas do Golfo da Guiné diariamente. Os navios têm origem e destino que alcançam o globo, fazendo com que a coordenação intercontinental entre os profissionais de segurança e a partilha de informação sejam importantes.

“O trabalho conjunto é uma condição sine qua non no zelo para defender os mares, através da melhoria da segurança marítima e bem-estar necessários para promover o comércio internacional, proteger o meio ambiente e garantir o uso do mar para negócios legítimos,” disse o Contra-Almirante Yakubu Wambai, oficial general comandante do Comando Naval Ocidental, da Nigéria.



Fragata da Marinha Italiana, ITN Luigi Rizzo, faz escala em Lagos, Nigéria.



Participantes do Evento Conjunto de Fortalecimento da Cooperação entre Nigéria e UE em Matérias de Segurança Marítima em Lagos, Nigéria.





Força Policial da Somália Inaugura Instalação Marítima Avaliada em 3 Milhões de Dólares

MISSÃO DE AJUDA DA ONU NA SOMÁLIA | FOTOS DA EUCAP SOMÁLIA

As capacidades marítimas da Somália receberam um impulso, no dia 30 de Março de 2022, com a inauguração de uma instalação com tecnologia de ponta para a Força Policial da Somália (SPF), na capital Mogadíscio.

O projecto, avaliado em 3 milhões de dólares foi financiado pela União Europeia e implementado pelo Escritório Nações Unidas para Serviços de Projectos (UNOPS) e pelo Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC). A instalação irá fornecer uma base a partir da qual a SPF poderá operar nos arredores do Porto de Mogadíscio e ao longo da linha da costa da Somália.

A instalação, que esteve em construção desde 2018, é composta por um bloco da sede equipado com equipamento de tecnologia de informação, uma instalação de detenção, um cais flutuante e uma rampa para barcos e ainda uma unidade de acomodação. Também está equipada com equipamento de comunicações marítimas para apoiar a prontidão operacional. Como parte do projecto, 60 agentes da polícia foram treinados e participaram em workshops ligados à fiscalização da lei marítima,



Dignitários participam do corte da fita numa instalação marítima da Força Policial da Somália, em Mogadíscio.

engenharia marinha e comunicações marítimas.

“A componente da fiscalização da lei marítima da SPF terá uma capacidade muito, muito mais eficaz de operar e interagir offshore e dentro das áreas costeiras da Somália para garantir que a criminalidade marítima seja reduzida,” Director Nacional do UNOPS na Somália, Tim Lardner, disse na inauguração.

A linha da costa de 3.300 quilómetros da Somália estende-se ao longo de rotas de navegação

internacional estratégicas. As autoridades somalis esperam impulsionar a inovação e o crescimento do sector costeiro, marinho e marítimo nos próximos anos.

“Para que a Somália continue a expandir a sua ‘economia azul’ e beneficie de oportunidades de geração de riqueza que a sua vasta costa oferece, a segurança marítima e fiscalização da lei terão de continuar a desempenhar um papel facilitador,” disse Anita Kiki Gbeho, a representante especial adjunta do Secretário-Geral da ONU para a Somália.

Também no evento, o Representante Regional do UNODC para a África Oriental, Neil Walsh, destacou que a instalação irá fortalecer a luta da Somália contra o crime organizado transnacional e marítimo.

“Somos capazes de ajudar as visitas, abordagens, buscas e apreensões da polícia e dos investigadores para manter a segurança marítima na mais elevada capacidade possível,” disse Walsh. “Fazendo isso em conjunto, não existe parceiro mais importante para nós do que o governo federal da Somália, e trabalhando com os nossos parceiros na ONU e na UE, podemos fazer uma verdadeira diferença.”



Marinheiros destacados para a Base Marítima Expedicionária USS Hershel "Woody" Williams retiram produto de contrabando de um barco inflável de casco duro, depois de este ter sido confiscado de uma embarcação de pesca próximo de Cabo Verde.

SUBOFICIAL DE 1ª CLASSE FRED GRAY IV/MARINHA DOS EUA



Autoridades de fiscalização da lei cabo-verdianas e americanas confiscaram 6.000 quilogramas de contrabando avaliado em 350 milhões de dólares.

SUBOFICIAL DE 1ª CLASSE FRED GRAY IV/MARINHA DOS EUA

Autoridades Cabo-verdianas e dos EUA Fazem Uma Grande Apreensão de Cocaína

DEFENCEWEB

Forças cabo-verdianas e dos EUA efectuaram uma grande apreensão de drogas, depois de interceptar uma embarcação suspeita durante uma operação conjunta de fiscalização de lei marítima.

No dia 1 de Abril de 2022, autoridades cabo-verdianas e marinheiros dos EUA a bordo da Base Marítima Expedicionária USS Hershel "Woody" Williams interceptaram uma embarcação que fazia o contrabando de 6.000 quilogramas de suspeita cocaína. A carga ilícita possui um valor de mercado aproximado de mais de 350 milhões de dólares. As autoridades policiais cabo-verdianas apreenderam sete pessoas durante a operação, que teve o apoio da Interpol.

A embarcação de pesca, de bandeira brasileira, foi interceptada numa altura em que a Parceria Africana de Fiscalização da Lei Marítima realizava operações nas águas internacionais próximo da costa ocidental de África. O pessoal dos EUA trabalhou em cooperação com o Centro de Análise e Operações Marítimas-Narcóticos e com o Centro de Operações Marítimas de Cabo Verde.

A Marinha dos EUA e a Guarda Costeira possuem fortes relações com Cabo Verde e um acordo bilateral de fiscalização da lei que permite o apoio no combate aos crimes marítimos nas águas que cercam o arquipélago, disse a Marinha.

"Esta operação é um excelente exemplo de uma parceria forte e mutuamente benéfica entre os governos dos Estados Unidos e de Cabo Verde," disse o Vice-Almirante Steven Poulin, comandante da Guarda Costeira dos EUA no Atlântico. "Acordos bilaterais como este permitem que a Guarda Costeira dos EUA, a Marinha dos EUA e outras agências trabalhem lado a lado com países parceiros para abordarem os seus desafios únicos e comuns através de um esforço colaborativo."

A Marinha dos EUA afirmou que na década passada aumentou constantemente a cooperação de segurança marítima com os parceiros da costa do Atlântico de África para melhorar a conscientização do domínio marítimo para ajudá-los a proteger as suas águas soberanas.

"Os Estados Unidos possuem um comprometimento de longa data de apoiar os Estados africanos para abordarem os seus desafios de segurança no domínio marítimo," disse o Major-General do Exército dos EUA, Gregory Anderson, director de operações do Comando dos EUA para África. "As nossas parcerias de longa data com os Estados africanos, incluindo Cabo Verde, são vitais para combater ameaças como o terrorismo, o tráfico ilícito e a pirataria e criar capacidade na região para garantir a segurança e a estabilidade a longo prazo."

Tanzânia Faz Uma Demonstração da Espingarda de Dois Canos Denominada ‘Snake’

DEFENCEWEB

A Força de Defesa Popular da Tanzânia (TPDF) está a captar todas as atenções com o uso da espingarda de assalto de dois canos israelita, Gilboa DBR Snake. A TPDF é o primeiro exército conhecido que utiliza esta arma, de acordo com um relatório da Janes, uma empresa de inteligência.

A Gilboa DBR Snake combina duas espingardas de 5,56 milímetros, do tipo AR-15, numa única arma, alimentada por dois carregadores padrão. Ambos os canos disparam quando o único gatilho é apertado. A ideia por detrás da construção da arma é de fornecer uma explosão rápida de fogo para aumentar a probabilidade de acertar e incapacitar de forma mais rápida o alvo com um único aperto do gatilho.



Gilboa DBR Snake

SILVER SHADOW

As armas estiveram em exposição durante a parada do dia 12 de Janeiro de 2022, para marcar o aniversário da Revolução de Zanzibar, de 1964.

Igualmente em exposição estavam os tanques anfíbios ligeiros, do Tipo 63A, um veículo de reconhecimento rastreado, SCORPION, barcos motorizados, lançadores de pontes, sistemas de radares P-15, lançadores de roquetes múltiplos BM-21 e helicópteros H225.

A Tanzânia despende 742 milhões de dólares anualmente nas suas forças armadas, fazendo com que seja um dos exércitos mais bem financiados da África Oriental. Este exército já enviou soldados de manutenção da paz para a missão das Nações Unidas na República Democrática do Congo e para a missão da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral em Moçambique.



Soldados tanzanianos realizam uma parada com novas espingardas de assalto de dois canos durante um evento para marcar o aniversário da Revolução de Zanzibar, de 1964.

GABINETE DA PRESIDENTE DA TANZÂNIA



Proteger o Armamento Militar É Fundamental para Derrotar Extremistas

EQUIPA DA ADF

Quando o grupo extremista Ansar al-Sunna começou a espalhar terror na província de Cabo Delgado, no norte de Moçambique, em 2017, os seus militantes exibiam catanas. Hoje, os insurgentes transportam espingardas de assalto e granadas lançadas por foguetes.

Os analistas afirmam que uma das principais razões para isso é que os extremistas capturaram equipamento do exército moçambicano.

Os grupos de militantes de todo o continente armaram-se desta forma.

“A perda de equipamento da propriedade de contingentes (COE) tornou-se uma vulnerabilidade crítica para os exércitos nacionais e para as operações de paz em África,” escreveu recentemente o especialista em matérias de armamento, Eric G. Berman, para o Centro de Estudos Estratégicos de África. “Grupos armados não estatais têm atacado de forma regular os soldados de manutenção da paz e as forças de exércitos nacionais para capturar material letal e não-letal.”

Nos últimos 10 anos em África, grupos armados atacaram e levaram milhares de munições, milhares de pequenas armas e armamentos ligeiros, centenas de sistemas de armas pesadas, viaturas e motocicletas, uniformes, equipamento de comunicação e combustível.

“Os grupos armados utilizam este material contra os soldados de manutenção da paz e contra as forças armadas em emboscadas complexas, perpetuando o ciclo de perda de munições,” escreveu Berman. “Pelotões foram atacados em postos avançados. Companhias foram atacadas nas bases avançadas. Batalhões foram atacados em sectores de quartéis. E dezenas de locais alegadamente seguros

Autoridades confiscaram uma quantidade considerável de armas e munições de grupos armados, no leste da República Democrática do Congo. SYLVAIN LIECHTI/MONUSCO

pequenos ou grandes foram atacados e os seus armazéns pilhados.”

Para além de perdas em campo de batalha, o estudo revelou que as armas ilícitas provêm de arsenais nacionais e de forças de manutenção da paz devido à corrupção, à má gestão e ao roubo.

Vários estudos enfatizaram as seguintes entre as melhores práticas para garantir a segurança de armamento e prevenir que este caia nas mãos do inimigo:

- Segurança ao redor de depósitos de armamento e para o transporte de armas.
- Registos permanentes num cadastro de armamento, munições e material relacionado para todas as forças de manutenção da paz. Isso inclui programas de marcação de armas, avaliações de pré-destacamento, registo de stocks pós-destacamento e investigações de comunicações de perda.
- Programas de recuperação de armas — amnistias, trocas, reintegração de militantes.
- Participação em plataformas internacionais de partilha de informação para ter acesso a inteligência de tráficos de armas.
- Partilha de padrões de controlo de armas regionais e sub-regionais.

Especialistas também disseram que os líderes deviam priorizar a moral, a transparência, o pagamento e os benefícios dos soldados, para combater a corrupção e o roubo.

Agricultores do Gana Recorrem aos Seguros de Colheitas Para se Protegerem das Carências

THOMSON REUTERS FOUNDATION

Enquanto o sol deslizava em direcção ao período da tarde, a filha de Adam Fuseina saltava de uma bicicleta na sua casa, na aldeia de Nafaring, no norte do Gana. Ela chamava pela sua mãe para dizer que tinha voltado das compras com um cesto cheio de óleo de cozinha, farinha e verduras.

“Isso irá nos manter por uma semana,” disse a senhora de 43 anos de idade, mãe de cinco filhos, em pé em meio a abrigos da aldeia, com paredes de barro e cobertura de palha.

As coisas eram diferentes um ano atrás, quando a família de Fuseina podia, por vezes, conseguir apenas uma refeição por dia.

O agravamento das inundações e das secas em Gana fez com que o crescimento de frutos e vegetais fosse mais difícil e quando as culturas do milho e do arroz são atingidas também, as famílias como a de Fuseina ficam com escassez de cereais na sua produção.

Mas em Março de 2021, Fuseina juntou-se ao projecto de seguro de colheitas gratuito, que procura garantir que os agricultores não sejam lançados para a pobreza por causa das temperaturas extremas, infestações de pestes e surtos de doença das culturas.

Agora quando a seca prolongada procura destruir uma parte de culturas na machamba de

Adam Fuseina trabalha na sua machamba, na aldeia de Nafaring, norte do Gana. KAGONDU NJAGI/THOMSON REUTERS FOUNDATION

2,6 hectares de Fuseina, a sua família ainda pode ter uma dieta saudável, disse ela.

Parte de uma iniciativa maior da Roots of Change, da organização de caridade, Opportunity International, o programa de seguros utiliza as terras aráveis e os dados das culturas recolhidos pelo Ministério da Agricultura para ajudar cerca de 1.360 agricultores, no norte do Gana.

O Fundo de Seguros Agrícolas do Gana, um grupo de 15 provedores de seguros, compara dados sobre o histórico de produções agrícolas com as reais colheitas para confirmar os pedidos de seguros que os agricultores alistados fazem.

Desde que foi lançado em 2021, o projecto já pagou 7.000 cedis (1.120 dólares) a mais de 300 agricultores, de acordo com Ebenezer Laryea, director de negócios agrícolas do Gana, na Opportunity International, que paga os prémios de seguros aos agricultores.

Alguns agricultores investem o dinheiro em planos de poupanças comunitárias, onde as pessoas colocam os seus fundos para que os membros individuais possam usá-los em caso de necessidade.

Quênia Protege Bongos Raros

EQUIPA DA ADF

O Quênia libertou o primeiro grupo de Bongos das montanhas para um santuário a fim de salvar a rara espécie de antílope das florestas da extinção no estado selvagem.

Os dois machos e três fêmeas foram soltos próximo do monte Quênia. O país é o último lugar onde esta espécie pode ser encontrada no seu habitat natural. Acredita-se que existam menos de 100.

“Nos próximos anos, um número adicional de 10 Bongos das montanhas será transportado para o santuário em grupos de cinco semestralmente,” Ministro do Turismo, Najib Balala, disse à BBC.

Os animais levados para o santuário são escolhidos de efectivos de reprodução e deixados para andarem soltos e acasarem livremente no santuário. Preparar os Bongos do cativeiro para o estado selvagem levou aproximadamente 20 anos.

Enquanto as populações selvagens entravam em colapso, os conservacionistas do Quênia criaram Bongos com objectivo de devolver alguns seleccionados para a natureza, para dar aos antílopes em extinção uma oportunidade de sobrevivência. As autoridades esperam ter 50 a 70 Bongos das montanhas totalmente trazidos de volta à vida selvagem, no santuário até 2025.

Esta estratégia de trazer de volta para a vida selvagem é difícil. Os Bongos do cativeiro devem ser totalmente desmamiados do contacto humano.



Os animais eram um troféu altamente apreciado por caçadores da era colonial. Nos últimos anos, os Bongos foram ameaçados com a perda de habitat, doenças introduzidas por gado e caça furtiva para abate.

O último Bongo selvagem visto nos planaltos ao redor do Monte Quênia — uma das suas históricas terras de pastagem, juntamente com as florestas de Aberdares e Eburu e Mau — foi uma carcaça encontrada em 1994. Uma década depois, com a sua extinção a aproximar-se, alguns Bongos do cativeiro foram trazidos a partir de jardins zoológicos dos Estados Unidos e colocados num programa de devolução à vida selvagem sob a administração da Conservação da Fauna Bravia do Monte Quênia.

PROFESSORA UGANDESA TRANSFORMA A CASA EM SALA DE AULAS DURANTE A PANDEMIA

EQUIPA DA ADF

Quando a COVID-19 atingiu o Uganda em Março de 2020, a professora Ocwee Irene Trends soube que ela tinha de tomar medidas drásticas. O país entrou num confinamento obrigatório rigoroso e encerrou todas as escolas. A professora pressentiu que iria passar muito tempo antes de os seus alunos regressarem.

Como directora da Escola Primária de Hilder, localizada num bairro pobre, em Gulu, no norte do Uganda, ela sabia que os seus alunos mais velhos, que tinham entre 13 e 17 anos de idade, estavam em maior risco de desistirem.

Ela trouxe 30 rapazes e raparigas para viverem na casa da sua família, onde ela os dava aulas em casa, gratuitamente.

“Os últimos dois anos foram uma loucura,” disse ela à ADF com um sorriso. “Mas eu gosto de loucura. Eu não sabia o quão frenético seria ter 30 adolescentes.”

O governo não deu financiamento algum. A maior parte dos pais encontrava-se na pobreza e não podia dar qualquer assistência.

A princípio, o Ministério de Educação do Uganda deu opções de ensino à distância, com aulas difundidas pela TV, rádio e com material impresso.



Ocwee Irene Trends está feliz de poder voltar para a Escola Primária de Hilder, em Gulu, Uganda. OCWEE IRENE TRENDS

Mas o financiamento acabou e a educação de cerca de 15 milhões de crianças foi colocada em espera.

Mas a educação não parou na quinta de 6 hectares da família da professora. Os alunos ajudaram a converter a sua casa de cinco quartos. Um quarto transformou-se em sala de aulas e os outros três transformaram-se em dormitórios para alunos.

O matabicho era às 9 horas da manhã. Três aulas por dia eram ensinadas na sala de aulas. Os alunos lavavam a roupa, buscavam água e ajudavam na plantação de amendoim, soja, mandioca e feijão. À noite, os alunos ficavam juntos e conversavam sobre os seus pais, o seu dia-a-dia e a sua comunidade.

Este tipo de perseverança durante a pandemia inspirou a Ministra do Ensino Primário do Uganda, Joyce Moriku Kudacu, que fez o ensino secundário em Gulu.

“Eu não aceito que exista uma geração perdida,” ela disse ao The New York Times. “O que concordo é [que] existe uma percentagem de nossas raparigas que ficou grávida e de rapazes que entraram na economia de geração de finanças e outros foram fazer outras coisas. Isso não significa que perdemos a geração por completo.”

Em Janeiro de 2022, o Uganda terminou o encerramento das escolas ligado à pandemia mais longo do mundo. Durou 22 meses. A Escola Primária de Hilder reabriu e os alunos daquela professora, que estudavam em casa fizeram os seus exames nacionais. Todos os 30 irão frequentar a escola secundária, e Hilder classificou-se entre as 20 melhores escolas a nível nacional, em Uganda.

Os alunos foram reconhecidos na rádio. As suas fotografias apareceram em jornais.

“Todos estavam a falar sobre eles,” disse a professora. “Foi nessa altura que comecei a perceber o que eu tinha feito. Fizemos algo bom.”

União Africana Com Planos Para Formar Milhares de Novos Profissionais de Saúde

EQUIPA DA ADF

A agente de saúde comunitária, Mariam Traoré, passa os seus dias indo de porta em porta, em Yirimadio, nos arredores de Bamako, Mali, tratando dos seus vizinhos em tudo, desde malária até a diarreia e mesmo fornecendo imunizações. Nos dias em que ela não pode visitar, alguns pacientes vêm até ela.

Traoré pertence à rede de agentes comunitários de saúde que servem nas linhas da frente dos sistemas de saúde de África. Assim como seus colegas agentes comunitários de saúde, Traoré fica sobrecarregada e precisa de apoio.

A Organização Mundial de Saúde estima que África precisa de 2 milhões de agentes comunitários de saúde para satisfazer a demanda da sua população que cresce rapidamente. Uma carência de agentes comunitários de saúde é apenas uma parte das dificuldades médicas de África. Em média, o continente possui cerca de 1 médico por cada 3.000 pacientes, cerca de um terço do rácio que a Organização Mundial de Saúde recomenda. Também têm cerca de um terço dos 6.000 epidemiologistas que a população precisa, de acordo com especialistas.

“Se realmente desejamos estar preparados para a próxima pandemia, temos realmente de expandir isso,” Dr. John Nkengasong, antigo director do Centro Africano de Controlo e Prevenção de Doenças, disse numa conferência de imprensa.

Para resolver a carência de profissionais de saúde em África, a União Africana lançou a Equipa Tarefa de

Profissionais de Saúde com o objectivo de expandir rapidamente as fileiras de pessoal médico. O esforço sem precedentes procura atrair bilhões de dólares em financiamento para formar milhares de novos profissionais de saúde e ajudar o continente a fechar a lacuna.

A equipa tem muito trabalho pela frente. A África Subsaariana possui cerca de 145.000 médicos para uma população de 821 milhões de habitantes, um rácio de 18 médicos por 100.000 residentes, de acordo com um estudo feito por investigadores da Universidade George Washington.

“Um sistema de saúde não é um sistema de saúde sem profissionais de saúde. Mas África ficou sem dar a devida resposta nos números, formações, capacitações, disponibilidade de profissionais de saúde em todo o continente,” disse o Dr. Githinji Gitahi, PCA da Amref Health Africa, num vídeo, em Abril de 2022. “Isso deve ser resolvido se quisermos estar prontos para uma cobertura universal e também prontos para a próxima pandemia.”

A OMS estima que África precisa de mais de 1 milhão de médicos para satisfazer os padrões internacionais.

África possui cerca de um terço do número dos médicos de que precisa para tratar da sua crescente população, um problema que a União Africana espera resolver, expandindo as fileiras de profissionais de saúde. AFP/GETTY IMAGES



NIGÉRIA DIVULGA PIRÂMIDE DE ARROZ

EQUIPA DA ADF

A Nigéria divulgou aquilo que foi descrito como “as maiores pirâmides de arroz do mundo,” feitas com recurso a um milhão de sacos de arroz, na capital, Abuja.

As pirâmides temporárias visavam demonstrar os esforços do país de reforçar a produção de arroz e fazer com que Nigéria seja auto-suficiente em termos de alimentos.

Foi uma das principais promessas que o presidente nigeriano, Muhammadu Buhari, fez quando assumiu o poder em 2015.

As autoridades nigerianas afirmaram que a iniciativa reduziu rapidamente a despesa de importação anual de arroz na Nigéria, de 1 bilhão de dólares em 2015 para 18,5 milhões de dólares em 2021.

O preço do arroz, principal alimento da Nigéria, começou a subir quando o governo encerrou a fronteira de Seme, entre Nigéria e Benin, em Agosto de 2019. A Nigéria afirmou que a decisão foi para fortalecer o sector da agricultura e acabar com o abrangente contrabando, especialmente de arroz. A fronteira foi reaberta em Dezembro de 2020.

O aumento da produção de arroz veio através do Programa de Mutuários Âncora do Banco Central da Nigéria, lançado em 2015 para reforçar a produção agrícola e inverter a balança de pagamentos negativa da Nigéria em relação a produtos alimentares. Buhari disse que a medida irá ajudar a reduzir os preços do arroz.

“O significado da ocasião de hoje pode ser melhor compreendido, olhando para os vários passos económicos que a administração alcançou através da agricultura,” disse, conforme noticiado pelo Premium Times, jornal nacional da Nigéria.

O Arroz tem um lugar especial na cultura da Nigéria, com ela e outros países da região, orgulhando-se que fazem o melhor arroz Jollof, um alimento básico nas celebrações.

Pessoas reúnem-se para ver pirâmides de arroz em Abuja, Nigéria. AFP/GETTY IMAGES



Projecto de Linha Férrea Sinaliza Nova Era de Viagens em Alta Velocidade

EQUIPA DA ADF

Os governos estão a desenvolver infra-estruturas de vias-férreas de alta velocidade para substituir as locomotivas antigas que funcionam a diesel por comboios eléctricos.

Dois comboios de Al Boraq, de alta velocidade, em Marrocos

Os comboios chegaram em África na década de 1850, com a primeira linha férrea construída no Egipto. Com o passar dos anos, as linhas férreas distribuíam-se pelo continente, mas na sua maioria para a indústria, não para passageiros.

Agora, com o comércio inter-regional a tornar-se mais comum, as linhas férreas são vistas como uma forma de movimentar pessoas e bens em grande escala. Estes são alguns dos desenvolvimentos de novas linhas férreas no continente:

- **Al Boraq, Marrocos:** O Marrocos estreou o seu primeiro comboio de alta velocidade em Novembro de 2018. O primeiro comboio bala do continente possui uma velocidade máxima de 320 Km/h. O país afirma que o comboio reduziu o tempo de viagem de Casablanca para Tangier, de pouco mais de três horas para 50 minutos, com 3 milhões de passageiros desde 2022.
- **Canal de Suez nos carris, Egipto:** O Egipto assinou um acordo de 4,45 bilhões de dólares com a empresa de transportes, Siemens Mobility, em Setembro de 2021, para a construção de uma linha férrea eléctrica com velocidade máxima de 250 Km/h. O comboio irá viajar numa linha férrea de 1.800 quilómetros, ligando o Mar Vermelho ao Mediterrâneo, com início em 2023. No total, o projecto terá 15 anos de duração.
- **Comboio Expresso Regional, Senegal:** O Senegal fez o lançamento da fase final do seu projecto de 1,3 bilhões de dólares, no fim de Dezembro de 2021, para limitar os congestionamentos de trânsito em Dakar. A construção começou em Dezembro de 2016. Espera-se que a fase final seja concluída no início de 2024, de acordo com Railway-Technology.com.
- **Comboio de alta velocidade, Tanzânia:** A Tanzânia irá introduzir comboios de 160 Km/h, que serão os mais rápidos da África Oriental até 2024. A Hyundai Rotem, da Coreia do Sul, está a desenvolver uma linha eléctrica de alta velocidade de 546 quilómetros. Em Março de 2021, a Tanzânia começou a testar os sistemas eléctricos para a nova linha férrea de bitola padrão.
- **Gautrain, África do Sul:** Gautrain é o comboio mais rápido da África do Sul, com uma velocidade máxima de 160 Km/h. Entrou em funcionamento em Junho de 2012, num sistema de linha férrea de 80 quilómetros, que liga Joanesburgo, Pretória, Ekurhuleni e o Aeroporto Internacional Oliver Tambo.

O Grande Zimbabwe

EQUIPA DA ADF

Grande Zimbabwe encontra-se quase que deserto agora, mas no seu tempo foi um lugar maravilhoso.

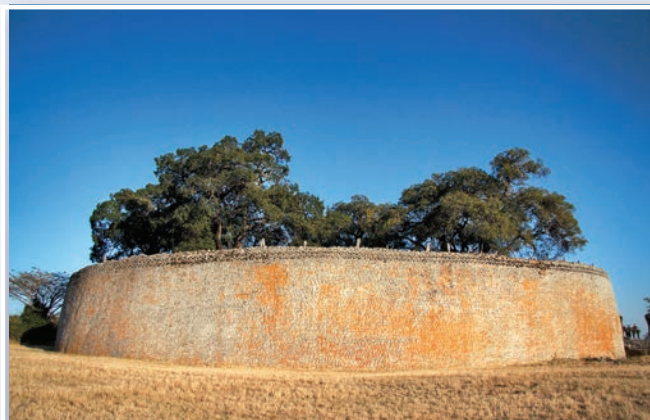
Os historiadores acreditam que os membros daquela que agora é a tribo Shona começaram a trabalhar na cidade-Estado designada Grande Zimbabwe no Séc. IX, com o seu apogeu desde cerca de 1200 a 1300. Cobria 720 hectares e era o lugar onde residiam aproximadamente 10.000 pessoas no seu pico.

A sua peça central é uma estrutura chamada o Grande Recinto. Os artesãos construíram-no, amontoando mais de um milhão de pedras, sem nenhuma argamassa, com a precisão que é evidente até hoje. É a maior estrutura antiga de toda a África Subsaariana.

A sua muralha elíptica exterior possui 250 metros de circunferência e 11 metros de altura no seu ponto mais alto. Uma muralha interna que segue em paralelo a muralha exterior forma uma passagem estreita, de 55 metros de comprimento, que dá para uma torre cônica. A torre, de 10 metros de altura e 5 metros de largura, pode ter simbolizado um celeiro. Ou pode não ter tido qualquer significado senão apenas como um enfeite, como a linha de divisas próxima.

Era uma tamanha fonte de orgulho para a região que, quando a Rodésia ganhou a independência, em 1980, o Primeiro-Ministro, Robert Mugabe, mudou o nome do país para Zimbabwe, que se traduz para “casa de pedras.”

No seu pico, era uma cidade próspera, conhecida pela sua mineração do ouro e como um centro de comércio regional. Mas para toda a sua influência, não foi capaz de se manter firme. As pessoas começaram a desertar a região em cerca de 1450. Ficou abandonada dentro de alguns anos.



O arqueólogo zimbabwiano, Shadreck Chirikure, fez com que fosse o trabalho da sua vida provar que o Grande Zimbabwe constitui uma parte importante da história. As suas descobertas foram reconhecidas e honradas internacionalmente.

Existem várias teorias para o declínio e eventual abandono do Grande Zimbabwe. Alguns dizem que a área ficou superpovoada e não podia mais produzir comida suficiente. Apesar de antes já ter sido um entreposto comercial, pode ter perdido os seus negócios para regiões de comércio mais a norte.

Outra teoria indica que o local tinha o suporte da mineração do ouro e não pôde manter-se depois que as minas ficaram esgotadas.

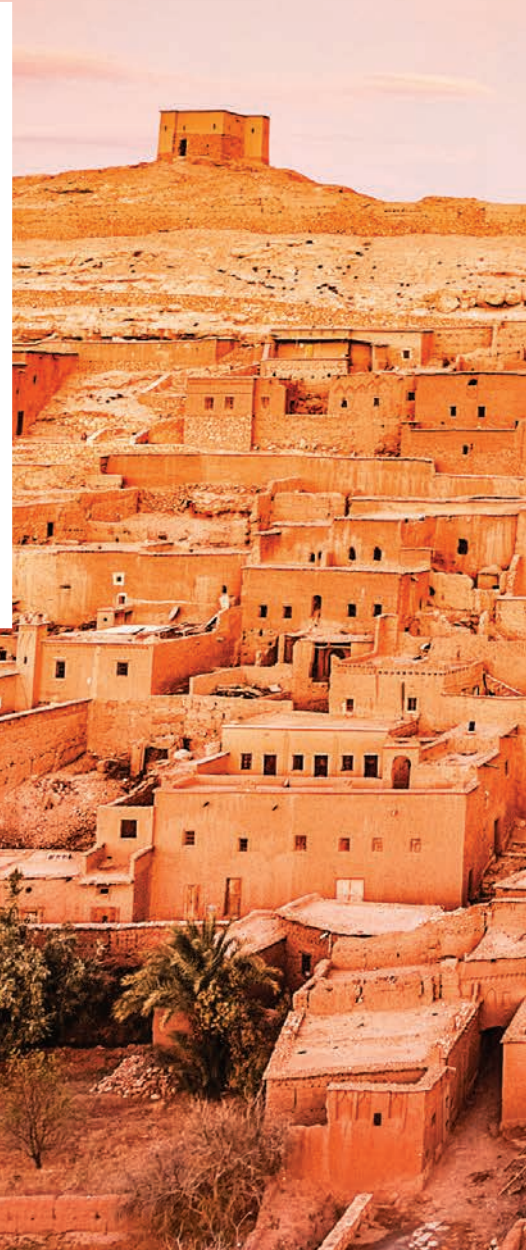
Alguns investigadores sugeriram que a fome, a carência de água e a instabilidade política fizeram com que o Grande Zimbabwe perdesse a sua utilidade. A maior parte das teorias indica as provas de que o Grande Zimbabwe esgotou os seus recursos.

“Não aprendemos do passado tanto quanto devíamos,” disse Chirikure ao *The Economist*, em 2021. “Aqui está um lugar que foi ocupado por pessoas que investiram muito na produção, que desenvolveram ligações regionais, que também estavam a interagir com outras partes do mundo — e eles construíram um lugar com tamanha força e resiliência.”





- 1 Esta aldeia fortificada é composta por um grupo de habitações feitas de barro.
- 2 Algumas estruturas datam do Séc. XVII.
- 3 O local era um dos muitos entrepostos comerciais ao longo da rota que levava ao antigo Sudão.
- 4 As áreas comunitárias incluem uma praça pública, mesquita, um local para debulhar os grãos e dois cemitérios — um judeu e outro muçulmano.



PARTILHE O SEU CONHECIMENTO

Deseja ser publicado?

A Africa Defense Forum (ADF) é uma revista militar profissional que serve como um fórum internacional para militares e especialistas de segurança em África.

A revista é publicada trimestralmente pelo Comando Africano dos Estados Unidos e aborda temas como estratégias de combate ao terrorismo, operações de defesa e segurança, crime transnacional e questões que afectam a paz, estabilidade, boa governação e prosperidade.

O fórum permite que haja um debate aprofundado e intercâmbio de ideias. Gostaríamos de ouvir a opinião de pessoas das nossas nações parceiras africanas que compreendem os interesses e os desafios do continente. Submeta um artigo para publicação na ADF e deixe a sua opinião ser ouvida.

NORMAS PARA PUBLICAÇÃO DE ARTIGOS NA ADF

REQUISITOS EDITORIAIS

- A preferência é para artigos com aproximadamente 1.500 palavras.
- Os artigos podem ser editados para se ajustarem ao estilo e espaçamento, mas a ADF irá colaborar com o autor quanto às alterações finais.
- Inclua uma pequena biografia sua com informações de contacto.
- Se possível, inclua uma fotografia sua de alta resolução e imagens relacionadas ao seu artigo com legendas e informações sobre os créditos da foto.

DIREITOS Os autores mantêm todos os direitos sobre o seu material original. No entanto, reservamo-nos o direito de editar artigos para que estejam em conformidade com os padrões do AP e do espaço. A apresentação do artigo não garante a sua publicação. Ao contribuir para a ADF, você concorda com estes termos.

SUBMISSÕES

Envie todas as ideias de reportagens, conteúdos e dúvidas para a Equipa Editorial da ADF através do ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com. Ou envie um e-mail para um dos seguintes endereços:

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Unit 29951
APO AE 09751 USA

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Kelley Kaserne
Geb 3315, Zimmer 53
Plieninger Strasse 289
70567 Stuttgart Germany



Está ansioso pela próxima edição?

Em ADF-Magazine.com, trazemos para si uma cobertura aprofundada de questões da actualidade que afectam a paz e a estabilidade todas as semanas. Confira a nossa página da internet e tenha as mesmas notícias fiáveis e credíveis sobre segurança, trazidas semanalmente, cobrindo todo o continente.



FIQUE LIGADO

Caso queira ficar ligado nas redes sociais, siga a ADF no Facebook, Twitter e Instagram ou pode juntar-se à nossa lista de emails, inscrevendo-se na nossa página da Internet, ADF-Magazine.com, ou enviando um email para News@ADF-Magazine.com.

