



adf
AFRICA DEFENSE FORUM



PROTEGENDO OS MARES

**Países Criam Parcerias para Derrotar Ameaças
e Impulsionar a Economia Azul**

Portos Chineses Colocam em Risco a Soberania

**Embarcações Não Tripuladas Oferecem
Possibilidades e Perigos**

PLUS

**Uma Conversa Com o
Comissário de Polícia das Maurícias, Rampersad Sooroojebally**

VISITE-NOS EM ADF-MAGAZINE.COM



reportagens

- 8 'Uma Abordagem Simples'**
Analistas afirmam que a cooperação regional é crucial na luta contra a pesca ilegal
- 14 'Uma Série de Desafios'**
Uma conversa com o Comissário de Polícia das Maurícias, Rampersad Sooroojebally
- 18 Robots da Água**
Embarcações não tripuladas oferecem possibilidades empolgantes para as marinhas, mas podem ser usadas por insurgentes para obter uma vantagem assimétrica
- 24 A Tecnologia Oferece a Cura para a 'Cegueira Marítima'**
Uma explosão de ferramentas acessíveis oferece aos profissionais de segurança uma visão mais clara do domínio marítimo
- 32 Portos de Influência**
Empresas chinesas estão presentes em mais de um terço dos portos africanos, com possíveis impactos na soberania e na segurança nacional
- 38 Ondas de Terror**
Os rebeldes Houthis do Iémen, apoiados pelo Irão, ameaçam o transporte marítimo global e a segurança regional
- 44 A União Faz a Força**
Os países trabalham juntos para monitorar a vasta costa do continente
- 50 Formando Parcerias na Área da Segurança**
Na gestão da segurança costeira, os governos africanos estão a trabalhar com o sector privado para maximizar os resultados

30

colunas

4 Pontos de Vista

5 Perspectiva Africana

6 África Hoje

30 Batimento Cardíaco Africano

56 Ferramentas da Profissão

58 Força Futura

60 Defesa e Segurança

62 Manutenção da Paz

64 Trabalho em Equipa

66 Retrospectiva

67 Onde Estou?



**A Africa Defense Forum
está disponível online**

Visite-nos em adf-magazine.com



NA CAPA

Os países estão a recorrer à tecnologia e à cooperação regional para proteger os recursos marítimos e explorar o potencial da economia azul.

EQUIPA DA ADF

Muitas vezes, a segurança marítima fica em segundo plano em relação às questões terrestres. É fácil que os problemas que agitam os vastos mares permaneçam fora da vista e da mente.

Muitos países africanos estão a perceber que não podem mais se dar ao luxo de assumir essa posição. A economia azul é um motor de crescimento, responsável por 300 bilhões de dólares em comércio e por 50 milhões de empregos. Os oceanos são essenciais para a segurança alimentar, com 200 milhões de africanos dependendo de frutos do mar para parte da sua alimentação.

Mas esse recurso está sob ataque. Os arrastões estrangeiros aproveitam-se de áreas com fiscalização fraca para dizimar as unidades populacionais de peixes. O Golfo da Guiné é um ponto crítico global para a pesca ilegal, com grandes arrastões, em grande parte chineses, a desrespeitar as leis e a custar à região cerca de 9,4 bilhões de dólares por ano.

Outros crimes, como o tráfico de droga, a eliminação de resíduos perigosos, a pirataria e o contrabando, prosperam em áreas onde os criminosos sabem que há poucos riscos de serem detidos por um navio das forças policiais.

Em resposta a estas ameaças, as marinhas com orçamentos limitados estão a tornar-se criativas. As novas tecnologias e o reforço das parcerias ajudam a partilhar os encargos entre fronteiras e a maximizar os recursos. Os países estão a utilizar ferramentas de baixo custo para a vigilância do domínio marítimo, como a plataforma SeaVision, baseada na internet, para identificar embarcações suspeitas e pontos críticos de actividade ilegal. Estruturas regionais, como o Código de Conduta de Djibouti e o Código de Conduta de Yaoundé, estão a facilitar a partilha instantânea de informações, alertas regionais e acções conjuntas. Ferramentas como drones aéreos e marítimos estão a servir como multiplicadores de força para as forças navais com recursos limitados. A inteligência artificial ajuda as autoridades a decifrar as informações que recebem e a agir com base nelas.

A economia azul depende da melhoria da segurança no mar. Enquanto os profissionais de segurança procuram construir um futuro estável e próspero, sabem que devem proteger as pescas, as rotas comerciais, as praias e os portos do continente.

A capacidade para o fazer está agora ao nosso alcance. A determinação existe. As parcerias estão estabelecidas. As ferramentas estão disponíveis. Se as marinhas de toda a África puderem continuar a trabalhar em conjunto e a aproveitar este impulso marítimo, poderão ajudar a libertar o potencial económico do oceano e a proteger recursos preciosos para as gerações futuras.

Equipa do Comando Africano dos Estados Unidos

Navios da Marinha Nigeriana navegam em formação com uma patrulha offshore da Marinha Espanhola no Golfo da Guiné durante o exercício Obangame Express.

MARINHA ESPANHOLA



Ameaças Marítimas

Volume 18, 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.

Exercício Marítimo Personifica o ‘Espírito de Solidariedade’



Contra-Almirante António Duarte Monteiro, chefe do Estado-Maior das Forças Armadas de Cabo Verde, falou em Praia, no dia 5 de Maio de 2025, durante a cerimónia de abertura da 14.ª edição do Obangame Express, um exercício marítimo multinacional que envolve os países do Golfo da Guiné. Cabo Verde acolheu o exercício pela primeira vez. As declarações de Monteiro foram editadas por motivos de espaço e clareza.



Um instrutor das Forças Especiais Marítimas do Senegal conduz um treino de controlo de alvos durante o exercício Obangame Express 2025 em Dakar, Senegal.

CONTRAMESTRE JOHN PEARL/MARINHA DOS EUA



Apesar dos progressos alcançados nos últimos anos, os desafios de segurança enfrentados no

Golfo da Guiné e nas regiões do Atlântico Médio tornam-se cada vez mais multifacetados e interligados. Para além das ameaças bem conhecidas — tais como a pirataria, o tráfico de estupefacientes, de armas e de seres humanos, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada — surgiram novos riscos, como o crime cibernético marítimo, o abastecimento ilegal de combustível, a exploração ilegal de recursos submarinos e a utilização crescente de tecnologias não tripuladas para fins ilícitos. Estas ameaças, muitas vezes, orquestradas por redes transnacionais sofisticadas, exigem uma resposta robusta e estruturada baseada na segurança cooperativa, o que requer coordenação entre vários Estados e organizações internacionais.

No contexto regional e transatlântico, devido à sua posição geoestratégica no meio do Atlântico, no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais e à sua grande zona económica exclusiva, Cabo Verde enfrenta desafios significativos em matéria de segurança. Ao adoptar uma perspectiva holística e integrada das ameaças e da estruturação do seu quadro de segurança nacional, Cabo Verde tem trabalhado em estreita colaboração com os seus parceiros regionais e internacionais para garantir a protecção e a estabilidade dos nossos mares.

A série de exercícios Obangame

Express, enriquecida pelas contribuições dos países parceiros e das organizações internacionais, tem servido como uma plataforma inestimável para reforçar a interoperabilidade, partilhar as melhores práticas e desenvolver capacidades entre as nações participantes, permitindo-lhes enfrentar os desafios prementes do sector marítimo, particularmente na nossa região.

O Obangame Express 2025, que se realiza no Golfo da Guiné, não é apenas uma demonstração de capacidades militares nem um mero intercâmbio de conhecimentos.

É também um exercício de solidariedade, uma convergência de esforços e, acima de tudo, uma prova do poder da união entre nações na prossecução de um objectivo comum: contribuir para a paz e a prosperidade, a fim de garantir uma exploração sustentável e equilibrada dos recursos vivos e não vivos.

Em termos de segurança, vivemos num mundo em constante mudança, onde os desafios e as ameaças à segurança marítima estão a tornar-se cada vez mais complexos e difusos.

Além disso, é sabido que o crime marítimo e os seus autores não reconhecem nem respeitam a delimitação das fronteiras geográficas e políticas.

Isso torna estes fenómenos transnacionais ainda mais desafiantes, visto que as ameaças podem ter origem em terra, num país distante, materializar-se em crimes cometidos por meio de outro país, sob o

comando de um terceiro, e perpetrados por cidadãos de outras nacionalidades.

Assim, a necessidade de cooperação regional e internacional é fundamental para reforçar a segurança marítima e também o caminho recomendado para enfrentar as ameaças transnacionais. O Código de Conduta de Yaoundé continua a ser um exemplo brilhante de como os países da nossa região, em colaboração e cooperação com parceiros internacionais, podem trabalhar em conjunto para combater os crimes marítimos.

Estou convencido de que, se nos empenharmos numa cooperação regional e internacional dinâmica, conseguiremos garantir uma maior segurança no nosso domínio marítimo, um elemento fundamental para o desenvolvimento dos nossos países, sub-regiões e continente, contribuindo subsequentemente para a segurança e a estabilidade globais.

É, portanto, essencial otimizar as capacidades das forças marítimas africanas; melhorar a consciência situacional marítima nas nossas áreas de jurisdição; e promover a interoperabilidade, a resiliência e a prontidão operacional com base nos princípios da cooperação, partilha de conhecimentos e formação conjunta para garantir a segurança marítima no seu sentido mais amplo.



Obangame Express Enfatiza Preparação Marítima e Estado de Direito

EQUIPA DA ADF

A comunicação eficaz é fundamental para o sucesso de eventos de treino militar como o Obangame Express, que reforça a cooperação no combate a crimes marítimos como a pesca ilegal, a pirataria e o tráfico.

Quase 20 países africanos, de Cabo Verde à Namíbia, participaram no exercício de duas semanas. O maior exercício marítimo multinacional da África Ocidental e Central terminou no dia 16 de Maio de 2025. Incluiu treino de visita, abordagem, busca e apreensão no Senegal. Os participantes praticaram entradas táticas em navios e aprenderam procedimentos de busca e manuseamento de provas. O suboficial Mass Jallow, da Marinha da Gâmbia, disse que o exercício beneficiou a sua equipa.

“Viemos de países diferentes, com formações diferentes,” disse Jallow. “Partilhar técnicas e experiências dá-nos ideias mais sólidas para levar para casa.”

Cabo Verde acolheu o exercício, que se estendeu por cinco zonas marítimas, de Angola ao Senegal. A 6.^a Frota dos Estados Unidos liderou o exercício, apoiada pelo Comando dos EUA para África.

O exercício incluiu mais de 30 navios, várias aeronaves e 21 centros de operações marítimas. Ele apoia o Código de Conduta de Yaoundé, que ajuda a manter a consciência situacional e combate o crime marítimo no Golfo da Guiné, um ponto crítico para a pirataria, a pesca ilegal, o tráfico de drogas e outros crimes.

Os participantes também praticaram o uso do SeaVision,

Comandos senegaleses treinam para proteger uma praia no Obangame Express 2025, em Dakar. CONTRAMESTRE JOHN PEARL/MARINHA DOS EUA

uma ferramenta que permite aos utilizadores rastrear embarcações comerciais em todo o mundo com dados de transponders do sistema de identificação automática. O SeaVision ajuda os países a partilhar informações e inteligência marítimas, melhorar as capacidades operacionais e detectar embarcações que não transmitem um sinal de transponder, o que, muitas vezes, é um sinal de actividade ilegal.

O exercício incluiu um evento de seis dias sobre o Estado de direito para melhorar a interoperabilidade na abordagem de embarcações, na recolha de provas, na construção de casos e na acusação. Os países participantes forneceram um representante legal e operadores marítimos. O evento contou com vários exercícios simulados e um julgamento simulado no qual os operadores marítimos testemunharam sobre as suas descobertas.

“Estamos a falar de imigração ilegal, pesca ilegal, pesca não declarada e também tráfico de drogas, que são ameaças às nossas águas,” o Capitão Francisco Moreira, director de operações da Guarda Costeira de Cabo Verde, disse num comunicado de imprensa. “Cabo Verde também convidou todas as agências nacionais que trabalham juntas nessas operações. Acho que, a partir de agora, estaremos mais bem preparados para as nossas missões.”



Cutlass Express Enfatiza Colaboração e Operações Terrestres

EQUIPA DA ADF

Os espectros do terrorismo, da pirataria e do contrabando pairaram sobre mais de 1.000 participantes de 20 nações que treinaram para conduzir operações multinacionais de segurança marítima no Oceano Índico Ocidental durante a 15.ª edição do Exercício Cutlass Express.

O exercício da África Oriental, patrocinado pelo Comando dos EUA para África e facilitado pela 6.ª Frota dos EUA, foi realizado de 10 a 21 de Fevereiro de 2025, nas Maurícias, nas Seychelles e na Tanzânia.

O Major-General Ibrahim Mhona, chefe de Treino e Prontidão para o Combate, da Força de Defesa Popular da Tanzânia, disse que o evento enfatizou a necessidade de colaboração regional, continental e internacional.

“Quando falamos sobre terrorismo, tráfico de pessoas e crimes cibernéticos, essas são questões globais,” disse na cerimônia de encerramento. “Visto que partilhamos desafios semelhantes, é imperativo que os enfrentemos em conjunto. No entanto, uma colaboração eficaz só é possível se treinarmos juntos. A interoperabilidade é um aspecto fundamental da nossa preparação.”

Comores, Djibouti, Quênia, Madagáscar, Malawi, Marrocos, Moçambique, Senegal, Somália e Tunísia foram alguns dos outros países africanos participantes.

Dois centros nacionais de operações marítimas da Tanzânia participaram nos exercícios para colaborar em cenários relacionados ao treino de visita, abordagem, busca e apreensão (VBSS) em Tanga.

Nas Seychelles, um curso de uma semana sobre o Estado de Direito ajudou os participantes a partilhar e refinar táticas para operações de interdição e para responsabilizar os infractores por crimes no mar.

O Exercício Cutlass Express 2025 foi associado ao Exercício Justified Accord, que também teve lugar na Tanzânia, para melhorar a coordenação entre as operações em terra e no mar.

“Este exercício foi importante para promover a cooperação para enfrentar os desafios globais de segurança,” disse Mhona. “Foi concebido para envolver várias nações porque os desafios que enfrentamos em África são os mesmos que encontramos noutras partes do mundo.”

O cabo das Forças de Defesa das Seychelles, Kenny Vidot, apreciou o seu papel como instrutor VBSS na Tanzânia. Segundo ele, 12 dos seus colegas seichelenses participaram no mesmo exercício nas Maurícias.

“Estamos a treinar para apoiar operações colaborativas de segurança marítima na região,” disse. “Este exercício é importante para aumentarmos as capacidades marítimas e promovermos a cooperação regional no Oceano Índico.”

Pessoal das Forças Especiais das Seychelles realiza um exercício de visita, abordagem, busca e apreensão durante o Exercício Cutlass Express em Port Louis, Maurícias, no dia 17 de Fevereiro de 2025.

SUBOFICIAL DE 2ª CLASSE JACOB VAN AMBURG/MARINHA DOS EUA

Libéria Lança True Guardian para Reforçar Fronteiras e Áreas Costeiras

EQUIPA DA ADF

As Forças Armadas da Libéria (AFL, na sigla inglesa) lançaram em Março de 2025 a Operação True Guardian no oeste do país para “restaurar a confiança pública, reforçar a segurança nacional e garantir a segurança e a estabilidade das fronteiras e zonas costeiras da Libéria,” anunciaram as AFL.

A operação começou com patrulhas na região ocidental, que inclui os condados de Grand Cape Mount, Bomi e Gbarpolu. As patrulhas continuarão indefinidamente e estabelecerão bases operacionais avançadas em cada condado. As forças de segurança concentrar-se-ão em pontos críticos de criminalidade e outras ameaças à segurança.

“Esta operação surge num momento crucial em que a Libéria enfrenta ameaças complexas à segurança, particularmente na região ocidental, onde os crimes transnacionais estão a aumentar,” El-Dorado Nyanti Jebbe, vice-chefe de relações públicas das AFL, disse no Barclay Training Center, em Monróvia, de acordo com o The Liberian Investigator.

“A ausência de uma presença de segurança consistente cria um vácuo que as redes criminosas estão a explorar. Pretendemos mudar essa narrativa.”

Fontes locais das forças policiais e dos serviços secretos afirmam ter assistido a um aumento do tráfico transfronteiriço de armas, drogas e seres humanos. A Libéria também regista um aumento de crimes marítimos, como a pesca ilegal e a pirataria.

As forças militares irão patrulhar para reforçar a segurança nas fronteiras, melhorar a vigilância marítima e dissuadir a criminalidade, colaborando com as comunidades locais e as suas forças policiais.

Patrulhas semelhantes serão realizadas trimestralmente em outros condados da Libéria, anunciaram as AFL.



FORÇAS ARMADAS DA LIBÉRIA

‘Uma Abordagem Simples’

**ANALISTAS AFIRMAM
QUE A COOPERAÇÃO REGIONAL
É CRUCIAL NA LUTA CONTRA
A PESCA ILEGAL**

EQUIPA DA ADF



Um pescador artesanal do Senegal
usa uma linha de mão perto de dois
arrastões chineses. AFP/GETTY IMAGES



África perde cerca de 11,2 bilhões de dólares em receitas anuais devido à pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN). O desafio é particularmente grave na África Ocidental, que perde cerca de 9,4 bilhões de dólares com este flagelo.

A pesca ilegal praticada por arrastões industriais e semi-industriais estrangeiros, particularmente da China, tem causado insegurança alimentar e ameaçado os empregos de mais de 10 milhões de homens e mulheres que trabalham na pesca artesanal em África.

Os profissionais de segurança reconhecem a ameaça. O Coronel Roland T. Bai Murphy, comandante da 23.^a Brigada de Infantaria das Forças Armadas da Libéria, viu em primeira mão os efeitos da pesca INN nos pescadores artesanais do seu país. A Libéria perde 75 milhões de dólares anualmente devido à pesca ilegal.

“A pesca INN é grave, porque a maior parte da nossa população que vive ao longo da costa é composta por pescadores artesanais,” Murphy disse à ADF durante a Cimeira das Forças Terrestres Africanas em Acra, Gana, em Abril de 2025. “Portanto, quando temos estes arrastões vindos de países asiáticos e de alguns países europeus a pescar ilegalmente de forma agressiva nas nossas águas, isso priva os pescadores artesanais locais do seu sustento.”

Assim, há mais olhos postos no problema. Isso também aumenta a transparência. É possível ver o que consta da lista de licenças [de pesca do seu país], pelo que, quando os navios são apreendidos, podemos verificar se têm licença legal ou não. A regionalização é realmente uma escolha óbvia.”

Há avanços nessa direcção. Em 2022, o Comité das Pescas do Centro-Oeste do Golfo da Guiné e a Comissão Sub-Regional das Pescas assinaram um memorando de entendimento com a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental que estabeleceu um quadro de colaboração, parceria e cooperação.

Através deste quadro, o Centro Regional de Monitoria, Controlo e Vigilância em Tema, no Gana, faz parte de um



Um marinheiro da Costa do Marfim garante dois arrastões chineses detidos por pesca ilegal. AFP/GETTY IMAGES

Na Libéria, cerca de 37.000 pessoas trabalham a tempo inteiro ou parcial na indústria pesqueira e 80% da população depende do peixe como fonte de proteína. Mas os “super arrastões” industriais estão a pôr em risco este modo de vida, deslocando os pescadores artesanais e dizimando o ecossistema oceânico.

“Existem esses grandes arrastões, alguns com redes de mais de um quilómetro e meio, que arrastam o fundo do mar, danificando os recifes de coral de tal forma que, na Libéria, começaram a aparecer recifes de coral levados pela maré,” revelou Murphy.

Vários países do Golfo da Guiné implementaram um conjunto de iniciativas para combater a pesca ilegal, mas, muitas vezes, elas não são aplicadas nem integradas devido à fraca gestão, aos recursos limitados para fiscalização e à corrupção.

Gareth Johnstone é director-executivo da Trygg Mat Tracking (TMT), uma organização sem fins lucrativos que fornece informações sobre a pesca a países e organizações. Ele defende que a cooperação e a colaboração regionais são imperativas na luta contra a pesca ilegal.

“É uma abordagem simples de nos unirmos,” Johnstone disse à ADF. “Isso significa que se começa a partilhar informações. Começa-se a partilhar recursos.

esforço para combater a pesca ilegal, melhorar a supervisão da pesca e a aplicação da legislação em matéria de pesca, aumentar a partilha de informações e reduzir os custos para os Estados-membros. A TMT ajuda o centro a identificar embarcações de pesca ilegais, a rastrear as suas actividades e a analisar as suas ligações a outros crimes.

O Caso do Nova Zelândia

Em Março de 2023, as autoridades de Tema demonstraram o valor do intercâmbio bem-sucedido de informações e da colaboração transfronteiriça quando o navio holandês Nova Zelândia entrou no porto. Não havia indícios imediatos de que o navio operasse ilegalmente, mas uma avaliação retrospectiva de monitoria, controlo e vigilância identificou lacunas na utilização do sistema de identificação automática do navio, uma prática conhecida como desligamento.

Muitas vezes, os barcos fazem isso para ocultar operações ilegais.

Uma investigação revelou que o navio tinha operado com navios doadores com bandeira dos Camarões para transbordar ilegalmente peixe no mar. Os Camarões são um Estado de bandeira sancionado pela União Europeia por violações das regras de pesca. Após análise, o Gana

Os Métodos Malignos da China

EQUIPA DA ADF

A China, que possui a maior frota de pesca em águas longínquas do mundo, tem o pior histórico de pesca ilegal do mundo, de acordo com o Índice de Risco de Pesca INN. Entre as principais 10 empresas envolvidas na pesca ilegal, a nível mundial, oito são provenientes da China. Os arrastões de Pequim podem capturar cinco vezes mais peixes num dia do que uma pequena frota de uma aldeia num ano.

Os arrastões chineses são conhecidos por praticarem o “flagging in” em países africanos, o que significa que usam e abusam dos regulamentos locais para atribuir bandeira a uma embarcação de proprietários e operada por estrangeiros, colocando-a num registo africano, para pescar em águas locais. O flagging in é um sinal comum de que os navios estão a pescar ilegalmente. Entre os métodos de pesca ilegal mais destrutivos praticados pela frota chinesa está a pesca de arrasto de fundo. Em toda a África, a frota de arrasto de fundo da China captura cerca de 2,35 milhões de toneladas de peixe por ano, estimadas em mais de 5 bilhões de dólares, de acordo com a Fundação para a Justiça Ambiental. Além de roubar alimentos e rendimentos ao continente, a pesca de arrasto de fundo destrói ecossistemas de que os peixes precisam para sobreviver e captura indiscriminadamente todo o tipo de vida marinha.

Outros métodos ilegais empregues pelos arrastões chineses incluem a pesca com explosivos, a pesca com luzes potentes à noite, a pesca em áreas proibidas, como a zona económica exclusiva de um país, e a “saiko,” o transbordo ilegal de peixe no mar. Na saiko, as capturas são transferidas de um arrastão para uma grande canoa capaz de transportar cerca de 450 vezes mais peixe do que uma canoa de pesca artesanal. Os arrastões de

Pequim também são conhecidos por destruir artes de pesca utilizadas pelos pescadores locais e virar as suas canoas, causando por vezes mortes.

Em Abril de 2025, o Ministério das Pescas e Aquicultura do Gana e a Comissão das Pescas suspenderam por 12 meses as licenças de pesca de quatro arrastões chineses por praticarem a saiko, despejarem peixe indesejado, pescarem em zonas restritas e capturarem peixes juvenis. A pesca ilegal, não declarada e não regulamentada custa ao país entre 14,4 e 23,7 milhões de dólares anualmente.

“A saiko está a precipitar o colapso das unidades populacionais de peixes básicos do Gana e, com isso, a pobreza e a fome do seu povo,” Steve Trent, director-executivo da Fundação para a Justiça Ambiental, disse numa reportagem da Dialogue Earth. “Os arrastões chineses estão a ganhar milhões de dólares num comércio ilegal que representa mais da metade dos peixes capturados por barcos industriais no Gana.”

Os arrastões Meng Xin 10, Florence 2, Long Xiang 607 e Long Xiang 608 estavam registados no Gana, mas são propriedade de três empresas chinesas, informou o Ghana Business News.

A frota Meng Xin, propriedade da Dalian Mengxin Ocean Fishery Co., está ligada ao desaparecimento, em 2019, do observador de pesca ganês, Emmanuel Essien. Ele desapareceu do arrastão Meng Xin 15 depois de filmar a tripulação a descartar ilegalmente peixe no mar e apresentar uma denúncia à Comissão das Pescas do país. E jamais foi encontrado.

Arrastões de pesca atracados no porto chinês de Zhoushan. O país comanda a maior frota de pesca em águas longínquas do mundo. REUTERS



contactou Angola através do Centro de Coordenação de Monitoria, Controlo e Vigilância da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) e confirmou que o navio também tinha transbordado ilegalmente peixe no mar, uma prática conhecida como saiko, juntamente com os outros quatro navios. Os documentos do Nova Zeelandia também eram falsos.

Durante a investigação, a plataforma de comunicação regional da Força-Tarefa da África Ocidental organizou uma colaboração em tempo real com Angola, Benin, Costa do Marfim e Gana, todas as áreas por onde o navio navegou. Isso levou Angola a abrir um processo judicial contra o Nova Zeelandia e os outros navios envolvidos na saiko. Em 2024, o Nova Zeelandia foi proibido de continuar a operar em Angola. Os Camarões multaram cada proprietário de navio por incumprimento das leis nacionais de pesca.

“O caso Nova Zeelandia serve de modelo para futuros esforços de aplicação da lei multirregionais, mostrando como a implementação robusta do PSMA [Acordo sobre Medidas do Estado do Porto] e a aplicação da lei baseada em informações podem encerrar redes de pesca INN,” Johnstone escreveu num relatório da TMT.

Protegendo as Águas da África Austral

Dentro da SADC, o Madagáscar é visto como promotor da transparência e da cooperação regional nos esforços para combater os crimes marítimos e melhorar a economia azul.

O Centro Regional de Fusão de Informações Marítimas do Madagáscar ajuda a identificar embarcações suspeitas. A monitoria constante pela sala de vigilância do centro ajuda a alertar as agências regionais de fiscalização da lei marítima sobre ameaças em tempo útil.

O centro do Madagáscar partilha informações com a sua operação irmã, o Centro Regional de Coordenação Operacional das Seychelles, e com qualquer país que enfrente uma ameaça marítima. O centro das Seychelles realiza principalmente acções conjuntas de fiscalização da lei no mar.

Os analistas recomendaram que todos os países da região se juntem à arquitetura do Programa de Segurança Marítima para que possam receber informações dos centros regionais. Comores, Djibouti, França em nome da Ilha Reunião, Quênia, Madagáscar, Maurícias, Seychelles e Tanzânia são os actuais membros do programa.

Em Abril de 2025, o Centro de Coordenação de Monitoria, Controlo e Vigilância da SADC; o centro do



Um homem trabalha num mercado de peixe em Conacri, na Guiné.

GETTY IMAGES



Em Termos Numéricos

A pesca ilegal rouba receitas ao continente, ameaça o sustento de milhões de trabalhadores e provoca a insegurança alimentar há décadas. Estes números ilustram a dimensão do problema:

O continente perde **11,2 BILHÕES DE DÓLARES** por ano devido à pesca ilegal.

9,4 BILHÕES DE DÓLARES são perdidos só na África Ocidental devido à pesca ilegal.

40% dos arrastões ilegais do mundo pescam na África Ocidental.

7 MILHÕES de pessoas na África Ocidental dependem do peixe para alimentação e emprego.

Na Costa do Marfim, a captura total anual **CAIU QUASE 40%** entre 2003 e 2020, em grande parte devido à pesca ilegal.

O potencial máximo de captura para a Costa do Marfim, o Gana e a Nigéria poderá **CAIR CERCA DE 50%** até meados do século.

No Gana, o total da captura de pequenos peixes pelágicos, um alimento básico da dieta nacional, **CAIU 59%** entre 1993 e 2019.

Das **10 MAIORES** empresas envolvidas na pesca ilegal a nível mundial, oito são **CHINESAS**.

A frota de arrasto de fundo da China captura cerca de **2,35 MILHÕES** de toneladas de peixe por ano em todo o continente, avaliadas em mais de **5 BILHÕES de dólares**.

Pescadores artesanais do Gana remendam uma rede de pesca. AFP/GETTY IMAGES

Madagáscar; Stop Illegal Fishing; TMT; o Fundo Mundial para a Natureza; e Fitsinjo, um observatório local de pesca ilegal, não declarada e não regulamentada; participaram num workshop de quatro dias com o objectivo de estabelecer um registo regional de embarcações de pesca. Eles apresentaram aos inspectores de pesca de seis portos do Madagáscar as ferramentas e a metodologia promovidas pelo centro da SADC para avaliar os riscos dos navios de pesca e reforçar os processos de tomada de decisão para lidar com actividades suspeitas.

Em Agosto de 2024, o Madagáscar revelou um plano quinquenal para implementar quotas de pesca, criar áreas marinhas protegidas e diversificar as fontes de rendimento das comunidades pesqueiras.

“Ao capacitar os pescadores, através de formação e educação, pretendemos garantir que a pesca em pequena escala continue a ser uma actividade viável e sustentável para as gerações futuras,” Paubert Mahatante, Ministro das Pescas e da Economia Azul do Madagáscar, disse à SeafoodSource. □



ILUSTRAÇÃO DA ADF

Uma Série de Desafios

UMA CONVERSA COM O
COMISSÁRIO DE POLÍCIA DAS MAURÍCIAS
RAMPERSAD SOOROOJEBALLY

Rampersad Sooroojebally é um veterano da Polícia das Maurícias, tendo-se alistado em 1971. Antes de ser nomeado comissário a 15 de Novembro de 2024, desempenhou um papel fundamental na reestruturação da Unidade Antidroga e Contrabando da força policial. Ele também projectou e liderou a Unidade Antiterrorismo do país, que colecta e analisa informações antes de disseminá-las às autoridades policiais. Os seus comentários foram editados por questões de espaço e clareza.

ADF: Apesar da sua pequena extensão, as Maurícias patrulham uma zona económica exclusiva (ZEE) que se estende por 2,3 milhões de quilómetros quadrados, aproximadamente o mesmo tamanho do maior país da África, a Argélia. Pode descrever a estratégia geral do seu país para maximizar os recursos destinados a monitorar e proteger essa área?

Sooroojebally: Como disse, as Maurícias têm uma ZEE muito grande, cerca de 1.200 vezes a nossa massa terrestre. Isso apresenta uma série de desafios. A Guarda Costeira Nacional (NCG), que é o braço marítimo da Polícia das Maurícias, tem a responsabilidade de proteger estas zonas marítimas. A NCG concentra-se em várias áreas-chave, tais como capacidades de recolha de informações, promoção da colaboração e reforço das capacidades. A nossa capacidade de monitorar e analisar as actividades marítimas foi reforçada para garantir que as operações são orientadas pela inteligência e pela informação.



Em colaboração, a NCG coopera activamente com agências de segurança marítima nacionais, regionais e internacionais para partilhar informações e coordenar esforços. A nível interno, coopera estreitamente com unidades da Polícia das Maurícias, tais como a Unidade Antidroga e Contrabando e o Serviço de Passaportes e Imigração, bem como com organizações externas, como a Secção Antinarcóticos das Alfândegas, a Autoridade das Pescas, a Autoridade do Turismo e a Autoridade Marítima e Portuária. A

NCG também colabora activamente com forças marítimas de países com ideias semelhantes, bem como com organizações multilaterais para detectar e impedir actividades marítimas ilícitas.

O investimento contínuo em tecnologia e equipamentos modernos para a NCG tem sido um foco do governo. Ao longo dos anos, adquirimos novos navios, aeronaves, barcos de alta velocidade, sistemas de vigilância e

software, que aumentaram a nossa capacidade de vigiar e conduzir operações de forma eficaz. Estamos também a actualizar muitos destes sistemas tecnológicos em rápida evolução, tais como o sistema de vigilância por radar costeiro.

ADF: Como é que estes sistemas tecnológicos protegem as nossas águas?

Sooroojebally: Desempenham um papel fundamental na vigilância da nossa vasta ZEE e no reforço da nossa conscientização do domínio marítimo. A NCG utiliza várias ferramentas e software para rastrear e monitorar navios mercantes, navios de pesca e outras embarcações de interesse na nossa zona marítima. A NCG tem uma abordagem de vigilância em várias camadas que inclui um sistema de radar de vigilância costeira, um sistema de identificação automática, ou AIS, aeronaves de vigilância, navios e mecanismos de partilha de informações para monitorar os movimentos das embarcações em tempo real.



Membros da Polícia das Maurícias marcham durante a celebração do 57.º Dia Nacional do país no hipódromo Champ de Mars, Port Louis, Maurícias, no dia 12 de Março de 2025. REUTERS

Estamos também a criar um Centro Nacional de Partilha de Informações Marítimas para melhor aproveitar a tecnologia e agilizar o fluxo de informações entre várias partes interessadas internas e externas, a fim de reforçar a nossa capacidade de monitorar as nossas zonas marítimas. A adopção e absorção de tecnologia é um processo contínuo, e continuamos a adquirir e integrar essas ferramentas para fortalecer as nossas capacidades de vigilância e intervenção.

ADF: O crime organizado, como o tráfico de drogas, armas e seres humanos, é predominante no Oceano Índico e no Canal de Moçambique. Que tipos de actividades marítimas ilegais a sua força enfrenta?

Sooroojebally: Enfrentamos desafios significativos, incluindo actividades marítimas ilícitas que ameaçam a nossa segurança, a nossa economia e a nossa ecologia. Entre elas, o tráfico de drogas continua a ser uma das preocupações mais prementes para o país. Os efeitos nocivos do tráfico de drogas vão muito além do seu impacto imediato,

contribuindo para o aumento de actividades ilícitas associadas que prejudicam o bem-estar da sociedade. Os oceanos continuam a servir como canal para o contrabando de drogas, e tem sido nosso esforço constante implementar medidas robustas para combater essa ameaça.

A pesca ilegal, não declarada e não regulamentada [INN] é uma outra grande ameaça. A região do Oceano Índico abriga algumas das pescarias mais importantes do mundo, que sustentam milhões de meios de subsistência e desempenham um papel fundamental na segurança alimentar global. A pesca excessiva e não regulamentada pode perturbar os ecossistemas marinhos, esgotar os recursos pesqueiros e criar desequilíbrios ecológicos a longo prazo. É uma grande prioridade e trabalhamos arduamente para proteger os nossos recursos marinhos e promover práticas sustentáveis.

Outras actividades marítimas ilegais, como o tráfico de seres humanos e a imigração ilegal, também representam desafios significativos. Essas actividades não só violam as leis nacionais e internacionais, mas também colocam em risco vidas humanas e prejudicam a estabilidade regional.

O ambiente é outra questão importante devido ao turismo. Precisamos que as pessoas venham para as Maurícias. Não há dúvida disso. Coordenamos e auxiliamos o governo a evitar desastres ambientais.

ADF: Descreva a relação das Maurícias com a Índia em matéria de segurança marítima e como essa parceria ganhou importância nos últimos anos.

Sooroojebally: A nossa relação é profunda e baseada em laços culturais, históricos, linguísticos e diplomáticos fortes. Isso também reforçou a parceria em segurança marítima entre os dois países. Ao longo dos anos, o interesse comum em garantir a segurança e a estabilidade da região do Oceano Índico reforçou ainda mais a nossa cooperação e relação. As iniciativas da Índia, como as iniciativas SAGAR [Segurança e Crescimento para Todos na Região] e MAHASAGAR [Avanço Mútuo e Holístico da Segurança e do Crescimento para Todos na Região], que promovem a segurança cooperativa e o desenvolvimento marítimo sustentável, estão alinhadas com os interesses das Maurícias, e esperamos fortalecer ainda mais esta cooperação para um Oceano Índico seguro, protegido e estável.

ADF: Qual é a sua preocupação com as perdas financeiras anuais de milhões de dólares causadas pela pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN) e qual é o impacto disso na economia das Maurícias?

Sooroojebally: A pesca INN é uma ameaça significativa para as Maurícias. Ela esgota os recursos pesqueiros, afectando a capacidade dos pescadores legais de capturar e vender peixe. Distorce os preços de mercado. Ameaça os meios de subsistência e também compromete a segurança alimentar.

O sector das pescas emprega mais de 20.000 pessoas, sendo que só a indústria do atum emprega mais de 7.000 pessoas. O esgotamento dos recursos pesqueiros devido às



Membros da Guarda Costeira Nacional das Maurícias realizam treino de visita, abordagem, busca e apreensão durante o Exercício Cutlass Express em Port Louis, no dia 20 de Fevereiro de 2025. SUBOFICIAL DE 2.ª CLASSE NATALIA KAI/MARINHA DOS EUA

actividades INN compromete a nossa indústria de exportação de frutos do mar e prejudica o crescimento económico. Para combater isso, as Maurícias tomaram medidas energéticas, incluindo a ratificação do Acordo sobre Medidas do Estado do Porto para impedir a entrada de peixes capturados ilegalmente nos nossos portos. Também estamos a reforçar as nossas capacidades de vigilância e a melhorar a cooperação regional para combater a pesca INN. A economia azul surgiu como um pilar da nossa prosperidade e desenvolvimento económicos. Abordar a questão da pesca INN é crucial para garantir a prosperidade a longo prazo da economia das Maurícias.

ADF: O que é necessário fazer para identificar e impedir os navios de pesca INN? Quais são as estratégias mais eficazes no combate à pesca INN e a outros crimes marítimos nas águas da África Oriental?

Sooroojebally: Na luta contra a pesca ilegal, a NCG coordena com o Departamento das Pescas a monitorização das nossas águas. Realizamos uma vigilância aérea e marítima extensiva, juntamente com patrulhas costeiras, para coibir a pesca ilegal na área. Os esforços da NCG também levaram à detecção e prevenção da pesca ilegal em áreas costeiras e resultaram na confiscação de redes de pesca ilegais que se estendiam por quase 6 quilómetros. Este tipo de acção tem sido fundamental para proteger os nossos recursos marinhos e garantir a sustentabilidade das nossas pescas. O reforço da cooperação regional com outros países da região que também são afectados por problemas semelhantes torna, sem dúvida, mais eficazes os esforços contra a pesca INN. Acordo sobre Medidas do Estado do Porto tem sido crucial para impedir que o peixe capturado ilegalmente entre nos portos.

ADF: Quão benéficas têm sido as organizações regionais, como o Centro de Coordenação Regional de Operações das Seychelles e o Centro Regional de Fusão de Informações Marítimas de Madagáscar, para o seu

trabalho nas Maurícias? Como gostaria que este tipo de parcerias evoluísse e se expandisse?

Sooroojebally: Elas têm sido vitais para garantir a colaboração com os países da região na luta contra as actividades marítimas ilegais. Elas têm sido capazes de fornecer informações, melhorar a consciência situacional e permitir respostas regionais coordenadas a ameaças como a pesca INN e o tráfico. Essas parcerias fortalecem a nossa capacidade colectiva de monitorar e proteger as nossas vastas zonas marítimas. No futuro, vemos grande valor em continuar essas colaborações por meio de um maior intercâmbio de informações e da inclusão de mais parceiros regionais. À medida que as ameaças marítimas se tornam cada vez mais complexas, este tipo de esforços coordenados e baseados em informações são essenciais para garantir a segurança e a estabilidade colectivas no Oceano Índico Ocidental.

ADF: As Maurícias acolheram um grande grupo de líderes seniores na Cimeira das Forças Marítimas Africanas, em Junho de 2025. O que faz com que encontros como este sejam úteis?

Sooroojebally: Todos queremos construir um ambiente marítimo mais seguro e estável, por isso, encontros como a Cimeira das Forças Marítimas Africanas e o Simpósio de Líderes da Infantaria Naval de África são inestimáveis para promover a colaboração, partilhar as melhores práticas e reforçar a segurança marítima regional. Estes eventos reúnem líderes seniores, decisores e especialistas. Eles proporcionam uma plataforma para discutir ameaças marítimas emergentes, como a pirataria, a pesca ilegal e o tráfico, que afectam vários países. Há uma troca maravilhosa de ideias sobre novas tecnologias, estratégias e quadros operacionais. Ao criar um espaço para o diálogo aberto, construímos confiança e melhoramos a coordenação entre as forças marítimas africanas, e garantimos que as nossas respostas às ameaças à segurança marítima sejam mais eficazes. □

Robots *da* ÁGUA



Embarcações não Tripuladas Oferecem Possibilidades Empolgantes para as Marinhas, mas Podem ser Usadas por Insurgentes para Obter Vantagem Assimétrica

EQUIPA DA ADF

Uma embarcação de superfície não tripulada Arabian Fox MAST-13 ligada à Marinha dos EUA realiza vigilância no Golfo Pérsico. SARGENTO MARITA SCHWAB/EXÉRCITO DOS EUA

Quando se trata de veículos militares não tripulados, a maioria das pessoas tende a pensar no céu, onde os drones de ataque e vigilância são uma presença constante em conflitos armados. Mas os especialistas dizem que a próxima onda de navios não tripulados navegará no mar.

As marinhas estão a investir em embarcações de superfície não tripuladas (USV) e veículos subaquáticos não tripulados (UUV). Se a tendência continuar, mais de 40 países operarão USV até 2034, e o mercado global de USV crescerá de 1,1 para 2,5 bilhões de dólares, de acordo com a empresa de pesquisa GlobalData.

Esses drones marítimos podem ser controlados por operadores em terra ou podem navegar de forma semiautônoma, seguindo um curso programado e usando um conjunto de sensores para navegar. Os defensores afirmam que eles podem economizar dinheiro, tempo e vidas das marinhas, tirando os marinheiros do perigo durante missões longas e perigosas.

As vantagens são claras, e a indústria privada já abriu o caminho. Os USV já são amplamente utilizados para inspecionar e proteger plataformas de petróleo, cabos submarinos e outras infra-estruturas. Em África, onde as marinhas costumam ter frotas pequenas e obsoletas para patrulhar águas territoriais extensas, os analistas acreditam que é hora de investir na tecnologia.

“Estes avanços transformam os USV numa verdadeira força multiplicadora,” Matthew Ratsey, da empresa Zero USV, disse ao Engineering News da África do Sul. “Alargam o alcance das forças marítimas, permitindo missões em áreas maiores sem portos, plataformas energéticas offshore e cabos submarinos, proporcionando vigilância 24 horas por dia e detecção de ameaças em tempo real.”

A empresa nigeriana Geodetic Offshore Services Limited utiliza uma embarcação de superfície não tripulada para pesquisas offshore. O USV utiliza uma bateria e um gerador e pode operar por até 72 horas seguidas. HYDROSURV



Uma Longa História

O uso de USV remonta à Primeira Guerra Mundial, quando a Marinha Real do Reino Unido destacou “barcos controlados à distância,” equipados com torpedos e controlados por aeronaves próximas. Nas décadas seguintes, o uso de drones de superfície expandiu-se para incluir tarefas como a desminagem, a vigilância, a prática de tiro ao alvo e como embarcações kamikaze carregadas com explosivos. No entanto, ao virar do século XXI, os drones de superfície continuam a ser uma ferramenta de nicho usada principalmente por cientistas para mapear o fundo do mar e monitorar as condições oceânicas.

O Sea Hunter, um trimarã de 40 metros, é um dos primeiros USV da classe frota encomendados por uma marinha. A Marinha dos EUA adquiriu-o em 2016 e está a testá-lo para uma variedade de missões.

Actualmente, as marinhas estão numa corrida para adquirir USV e UUV, mas, de acordo com Jonathan Bentham, do Instituto Internacional de Estudos de



“

É uma ferramenta útil por uma fracção do custo de uma ferramenta convencional. Mas muito dependerá do país que a estiver a utilizar.”

~ Denys Reva, especialista em segurança marítima do Instituto de Estudos de Segurança

Um navio não tripulado Saildrone Explorer dos EUA opera no Golfo Pérsico. SARGENTO BRANDON MURPHY/EXÉRCITO DOS EUA



Uma empresa exibe um USV kamikaze durante uma feira de defesa em Londres. As marinhas e os terroristas estão a usar USV para obter vantagem tática contra inimigos maiores e mais bem equipados. AFP/GETTY IMAGES

Segurança (IISS), elas ainda estão, em grande parte, na fase de “testar as águas” no que diz respeito à sua utilização. Cerca de 75% das plataformas não tripuladas avaliadas pelo IISS foram consideradas experimentais.

O IISS afirma que as plataformas se enquadram em quatro categorias gerais:

- **Segurança marítima:** concebidas e utilizadas para missões de patrulha ou interceptação.
- **Recolha de dados militares:** utilizadas para recolher informações sobre o ambiente marítimo, incluindo levantamentos hidrográficos ou oceanográficos.
- **Guerra de minas:** veículos utilizados para identificar ou eliminar minas marítimas.
- **Demonstração de tecnologia:** veículos que têm uma capacidade militar e uma função operacional claras, mas são construídos para demonstrar e avançar uma capacidade, em vez de desempenhar funções de primeira linha.

Bentham escreveu que a tecnologia está a avançar rapidamente.

“As marinhas de todo o mundo ... estão a adoptar a tecnologia em diversas missões. Embora os [USV] pareçam entidades completamente diferentes dos seus homólogos navios tradicionais, estão a ser cada vez mais utilizados em conjunto,” Bentham escreveu para o IISS. “Muitas aplicações [dos USV] ainda são experimentais, mas a tecnologia, de uma forma ou de outra, veio para ficar.”

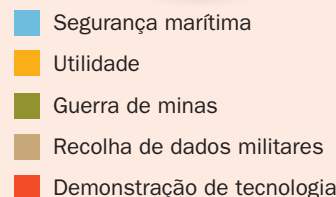
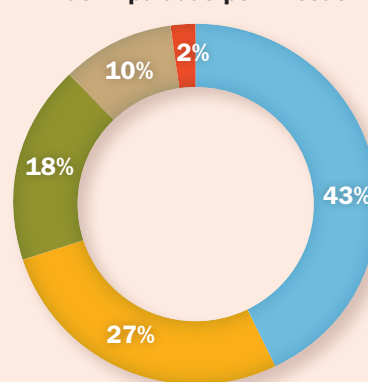
Denys Reva, especialista em segurança marítima do Instituto de Estudos de Segurança (ISS), alertou que os USV não são uma solução milagrosa e podem não ser adequados para países com capacidade limitada para patrulhar as suas zonas económicas exclusivas e responder a ameaças.

“É uma ferramenta útil a uma fracção do custo de uma

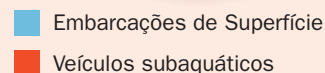
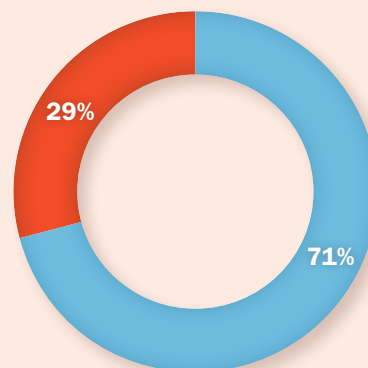
Uma Variedade de Missões

Uma análise dos dados do Military Balance+ sobre plataformas marítimas não tripuladas revelou que o maior número estava a ser utilizado para segurança marítima, uma categoria que inclui missões de patrulha e interceptação. O inquérito também revelou que as embarcações de superfície superam as embarcações subaquáticas numa proporção de mais de 2 para 1.

Percentagem de Plataformas Não Tripuladas por Missão



Percentagem de Plataformas Não habitadas por Tipo



Fontes: Equilíbrio Militar+, Equilíbrio Militar 2023

Componentes de uma Embarcação Não Tripulada

COMUNICAÇÃO

- Estes sistemas transmitem dados de navegação em tempo real e leituras de sensores para uma estação de controlo, permitindo a monitoria e a intervenção remotas.
- A comunicação pode utilizar uma variedade de ferramentas, incluindo satélite, radiofrequência, redes acústicas subaquáticas e redes celulares.

SENSORES

- Os sensores como câmaras, sonares e detecção de luz e telemetria permitem que os USV identifiquem e evitem obstáculos.
- Os USV podem ser equipados com sensores para monitorar a qualidade da água, da temperatura e outros dados ambientais.

O CASCO

- Os cascos dos USV são normalmente feitos de materiais compostos resistentes ou alumínio para suportar condições climáticas adversas.
- Alguns USV são construídos com componentes modulares e compartimentos de carga útil para facilitar a integração de sensores e equipamentos.

NAVEGAÇÃO

- Algoritmos avançados e dados de sensores permitem que os drones marítimos naveguem autonomamente em rotas, evitem obstáculos e respondam a mudanças ambientais.

SISTEMAS DE PROPULSÃO

- Os USV costumam empregar propulsores com corrente contínua, motores sem escovas totalmente inundados para manobrabilidade e controlo de velocidade.
- Alguns usam sistemas sem leme, como configurações de quarto propulsores.

ALIMENTAÇÃO

- **Baterias:** as baterias são comumente usadas para alimentar USV, oferecendo flexibilidade e portabilidade.
- **Células de combustível:** alguns USV utilizam células de combustível para maior autonomia.
- **Carregamento e reabastecimento:** os USV requerem sistemas de carregamento e reabastecimento para manter os níveis de energia.

Embarcações de superfície não tripuladas, como as duas mostradas aqui, estão a ser usadas para uma variedade de tarefas, numa altura em que as marinhas de todo o mundo correm para adicioná-los às suas frotas.

AFP/GETTY IMAGES

Fonte: Engenharia Oceânica



Marinheiros lançam uma embarcação de superfície não tripulada durante um exercício conjunto dos EUA e do Bahrein.

AFP/GETTY IMAGES



Militares ucranianos demonstram um drone naval. A Ucrânia utilizou drones para afundar navios de guerra russos e travar o avanço da Marinha Russa no Mar Negro. GETTY IMAGES

ferramenta convencional,” Reva disse à ADF. “Mas muito dependerá do país que a está a utilizar. Porque alguns países têm problemas que não podem ser resolvidos com capacidade adicional para detectar ameaças. O desafio é responder a eles.”

Ucrânia Abre o Caminho

Apesar desta longa história, os drones de superfície têm sido uma visão rara na guerra marítima. Isso mudou com a invasão da Ucrânia pela Rússia em 2022. O Mar Negro tornou-se um campo de batalha muito disputado, e a Ucrânia, que não possui navios de guerra, repeliu a Marinha russa usando drones marítimos.

A Ucrânia utiliza uma embarcação de produção nacional conhecida como Magura V5 para vigilância, reconhecimento, guerra de minas e ataques kamikaze.

Viktor Lystopadov, director regional da SpetsTechnoExport da Ucrânia, disse à defenceWeb que os USV mudaram as regras dos conflitos modernos. Ele disse que o seu país conseguiu destruir mais de 20 embarcações russas avaliadas em 2 bilhões de dólares usando drones marítimos que custam uma pequena fracção desse valor. Em 2024, um USV ucraniano abateu um helicóptero russo Mi-8, disse, que se acredita ser o primeiro caso de um drone marítimo que derruba uma aeronave pilotada.

O general reformado dos EUA, David Petraeus, considerou o uso de drones marítimos e outras tecnologias pela Ucrânia como “pura genialidade.” “Para a Ucrânia afundar mais de um terço da frota russa do Mar Negro e forçar a sua retirada de Sebastopol e do oeste do Mar Negro sem quaisquer recursos navais substanciais é um tributo extraordinário tanto ao sector tecnológico ucraniano como aos militares que operam estes sistemas,” afirmou numa entrevista ao Kyiv Post.

As marinhas de todo o mundo estão a monitorar isto como uma estratégia ofensiva bem-sucedida que reforça a necessidade de novas estratégias defensivas.

“As marinhas e os planeadores irão, sem dúvida, acompanhar de perto a guerra,” o analista H I Sutton escreveu para o Royal United Services Institute. “Isso redesenha o quadro de ameaças para as marinhas maiores que estão a preparar-se para operações futuras. E para os países que enfrentam ameaças semelhantes, as plataformas não tripuladas oferecem vantagens significativas. A era da guerra naval com drones chegou.”

Drones Dão Vantagem aos Insurgentes

Ao mesmo tempo que uma marinha nacional utiliza com sucesso drones, os países são lembrados dos perigos que estes representam nas mãos de insurgentes.

No Mar Vermelho, os rebeldes Houthis apoiados pelo Irão utilizam drones marítimos carregados com explosivos para atacar navios e perturbar o comércio. Um ataque de 18 de Fevereiro de 2024 foi notável por ter sido o primeiro ataque dos Houthis que incluiu um drone subaquático.

Observadores afirmam que os sonares tradicionais, os recursos de detecção de minas e as outras ferramentas utilizadas na guerra anti-submarina podem ser necessários para proteger contra essa ameaça. Scott Savitz, analista da Rand Corp., disse que os ataques no Mar Vermelho são uma antevisão de uma espécie de jogo de gato e rato. À medida que as marinhas melhoram na detecção e destruição de drones marítimos, os adversários aprimoram a sua capacidade de ocultá-los.

“A era dos USV explosivos está apenas a começar. As marinhas que conseguirem utilizar eficazmente estes sistemas poderão ter uma grande vantagem sobre os seus adversários,” escreveu Savitz. “É provável que comece um ciclo clássico de medidas e contramedidas.”

Ele previu que as frotas navais irão utilizar drones aéreos equipados com sensores para detectar e destruir USV. Disse também que os drones podem utilizar fibras que emaranham as hélices para impedir o avanço dos USV. No entanto, essas vantagens provavelmente serão de curta duração, à medida que os adversários se adaptam.

“Independentemente das medidas específicas utilizadas por ambos os lados, os USV explosivos podem tornar-se uma peça central da guerra naval nas próximas décadas, algo que as marinhas podem ignorar por sua conta e risco,” escreveu Savitz.

Países Africanos Entram na Disputa

Com 30.500 quilómetros de costa, vastos domínios oceânicos e inúmeros deltas, rios e lagos, as marinhas africanas têm enormes responsabilidades. Para expandir o seu alcance, alguns países estão a investir em drones aéreos, de superfície e subaquáticos. Eis alguns exemplos:

- **O Egito anunciou o seu primeiro USV produzido internamente projectado** para patrulha e segurança costeira em 2024. O B5 Hydra, criado pela Amstone, tem 2,1 metros de comprimento, uma carga útil de 600 kg e pode atingir velocidades de 85 nós. O USV está armado com uma metralhadora de 12,7 mm controlada remotamente e equipado com um pequeno drone aéreo que pode ser lançado para operações de reconhecimento. O navio foi construído em colaboração com a empresa cipriota Swarmly e a empresa italiana Leonardo.
- **Na África do Sul, a construtora naval Legacy Marine está a construir uma embarcação de 9,5 metros** que utiliza inteligência artificial e robótica para navegar. Acredita-se que seja o primeiro drone marítimo totalmente construído e testado na África do Sul.
- **A Marinha Nigeriana adquiriu dois USV SwiftSea Stalker** da fabricante norte-americana Swiftship. As embarcações, com um alcance de 400 milhas náuticas e uma velocidade de 45 nós, deverão ser utilizadas



O primeiro USV produzido internamente no Egípto, o B5 Hydra, foi projectado para patrulha e segurança costeira. SWARMLY



A construtora sul-africana Legacy Marine está a criar o Prowler, o primeiro navio autónomo de busca e salvamento do país.

LEGACY MARINE



A Nigéria adquiriu um drone S3 SwiftSea Stalker semelhante ao fotografado para patrulhar o Delta do Níger ou o Lago Chade. SWIFTSHIPS

no Delta do Níger, no Lago Chade e noutras vias navegáveis de difícil patrulhamento.

Os observadores acreditam que isto é apenas o começo, numa altura em que os exércitos buscam maneiras de melhorar a sua presença nas águas a custos mais baixos. As forças de segurança também precisam antecipar o próximo passo dos actores não estatais.

“Agora é a hora de os Estados africanos começarem a pensar no que acontecerá se essas tecnologias forem aplicadas. Porque a tecnologia só fica mais barata e isso muda as circunstâncias,” Reva, do ISS, disse à ADF. “Estas ferramentas existem e, mesmo que não seja prático para os grupos implementá-las neste momento, não se sabe o que acontecerá amanhã.” □

A TECNOLOGIA OFERECE A CURA PARA A

‘CEGUEIRA MARÍTIMA’

UMA EXPLOSÃO DE FERRAMENTAS ACESSÍVEIS
OFERECE AOS PROFISSIONAIS DE SEGURANÇA UMA
VISÃO MAIS CLARA DO DOMÍNIO MARÍTIMO

EQUIPA DA ADF

Um barco de pesca navega na Baía de Argel. REUTERS

“ÁFRICA DEVE INVESTIR URGENTEMENTE NA VIGILÂNCIA COSTEIRA, EM CENTROS DE FUSÃO DE INFORMAÇÕES MARÍTIMAS E NA CAPACIDADE DE COMANDO NAVAL.”

— **Abdisaid Ali**, presidente do Fórum de Paz e Segurança de Lomé

Muitos países sofrem de uma aflição coloquialmente conhecida como “cegueira marítima.” A expressão descreve uma falta geral de preocupação com a segurança marítima, mas também a incapacidade de monitorar o que está a acontecer na água.

Quanta actividade está a acontecer nesses pontos cegos? Num relatório publicado na revista *Nature*, os investigadores descobriram que cerca de 76% dos navios de pesca industrial estavam “escuros” em algum momento, o que significa que não estavam a transmitir a sua localização ou não eram rastreados por sistemas públicos de monitorização. O mesmo relatório descobriu que quase 30% dos movimentos de embarcações de energia e transporte não eram rastreados.

As implicações são enormes, pois os analistas acreditam que as embarcações envolvidas em actos ilícitos, como tráfico, pirataria e terrorismo, também passam despercebidas.

“O ambiente marítimo continua a servir como um palco silencioso para actividades de alto risco,” escreveu o investigador queniano em ciência de dados, Wekesa Lucas. “As ameaças encontradas no mar — seja pesca ilegal, contrabando ou vigilância estrangeira — são mais silenciosas, mais rápidas e menos visíveis do que as em terra, mas não menos consequentes.”

Noventa por cento do comércio africano é feito por rotas marítimas, mas os líderes afirmam que as preocupações com a segurança continuam a concentrar-se predominantemente em terra. Num editorial publicado no *The East African*, Abdisaid Ali, presidente do Fórum de Paz e Segurança de Lomé, exortou as nações a mudarem esta abordagem, investindo tempo e recursos na segurança marítima. Ali escreveu que a questão já não é: “os mares são importantes?” A questão é: “controlamos alguns dos corredores mais estratégicos” do mundo?

“África deve investir urgentemente na vigilância costeira, em centros de fusão de inteligência marítima e na capacidade de comando naval,” escreveu Ali. “A segurança marítima não se resume à defesa das águas. Trata-se de controlar o fluxo de mercadorias, dados, energia e influência. Neste domínio, o controlo é a estratégia.”

A capacidade de controlar a segurança no mar começa com a conscientização do domínio marítimo (MDA). A recente explosão da tecnologia e a criação de estruturas

para partilhar dados além-fronteiras tornaram a MDA algo que todos os países podem pagar e alcançar.

MONITORIA MELHORADA

Uma das ferramentas mais importantes para rastrear embarcações é gratuita e aberta a todos. Os navios acima de uma determinada tonelagem são obrigados a operar um sistema de identificação automática (AIS) que transmite a sua localização várias vezes por minuto. Os dados desses transponders podem ser acedidos por meio de ferramentas online para traçar o movimento de um navio. Os navios de pesca comercial também são obrigados a instalar sistemas de monitorização de navios (VMS), que transmitem a posição do navio a um satélite, que, por sua vez, a retransmite a uma estação de monitorização em terra.



Participantes do exercício militar Obangame Express monitoram uma imagem ao vivo do centro de operações marítimas de Lagos, Nigéria. MARINHA DOS EUA

No entanto, estas fontes de dados não são infalíveis. É comum os navios desactivarem estes sistemas para que as autoridades e os inimigos não os possam detectar. Um relatório de 2022 publicado na revista *Science* descobriu que 6% de toda a pesca global, representando milhões de horas por ano, ocorre quando os navios estão “no escuro,” ou seja, com os seus sistemas de monitorização desactivados. Os investigadores descobriram correlações entre os



O Major-General Shaban Mani, comandante da Força Aérea da Tanzânia, observa através de binóculos enquanto visita o USS Hershel "Woody" Williams, uma base marítima expedicionária que estava atracada em Dar es Salaam. FORÇA AÉREA DOS EUA

navios que ficam no escuro e crimes como o transbordo de peixe entre barcos, a pesca sem licença ou a pesca com artes ilegais. Algumas embarcações que operam ilegalmente podem até enviar posições falsas ou falsificadas para confundir o sistema.

"Assim como os ladrões podem desligar o rastreamento de localização do telefone, os navios podem desactivar os seus transponders de AIS, ocultando efectivamente as suas actividades da supervisão," Heather Welch, pesquisadora da Universidade da Califórnia, em Santa Cruz, escreveu para o The Conversation.

Para preencher essas lacunas de informação, os países estão a recorrer a radares e satélites. As inovações incluem o radar de abertura sintética (SAR), um sistema baseado em satélite que envia impulsos de radar para a Terra, recolhe os seus ecos e, em seguida, processa esses dados para formar uma imagem.

Outra ferramenta de ponta é o conjunto de radiómetros de imagem infravermelha visível (VIIRS), um sensor baseado em satélite que detecta a luz emitida por embarcações para rastrear os seus movimentos.

Os dados do SAR e do VIIRS estão disponíveis ao público, e as autoridades podem usá-los para rastrear embarcações que, de outra forma, ficariam ocultas. Quanto mais dados forem recolhidos, melhor as autoridades poderão monitorizar as tendências e identificar pontos críticos de potencial criminalidade.

"Esta fusão de fontes poderá permitir às marinhas e às autoridades policiais relevantes construir uma imagem mais abrangente e dinâmica das actividades marítimas," Ifesinachi Okafor-Yarwood, da Escola de Geografia e Desenvolvimento Sustentável da Universidade de St. Andrews, disse à ADF. "O radar fornece detecção em tempo real perto da costa, enquanto os satélites oferecem cobertura de área ampla e podem identificar embarcações que não estão a transmitir AIS."

Um sistema que está a ser utilizado para sintetizar

estas informações é o SeaVision, uma ferramenta MDA online que incorpora AIS, VMS, SAR, VIIRS, radar costeiro e outros dados. Os Estados Unidos criaram o sistema em 2012, e agora ele é usado gratuitamente em mais de 100 países. Com baixo custo e poucas ferramentas necessárias além de uma ligação à internet, o SeaVision permite que os utilizadores acedam a uma imensa quantidade de dados MDA em tempo real.

"Uma revolução tecnológica multifacetada está a colocar a MDA ao alcance até dos países mais pequenos, potencialmente dando-lhes as ferramentas para compreender e governar os seus próprios domínios marítimos a um preço acessível," David Brewster, investigador sénior do National Security College da Australian National University, escreveu num artigo para o site The Strategist.

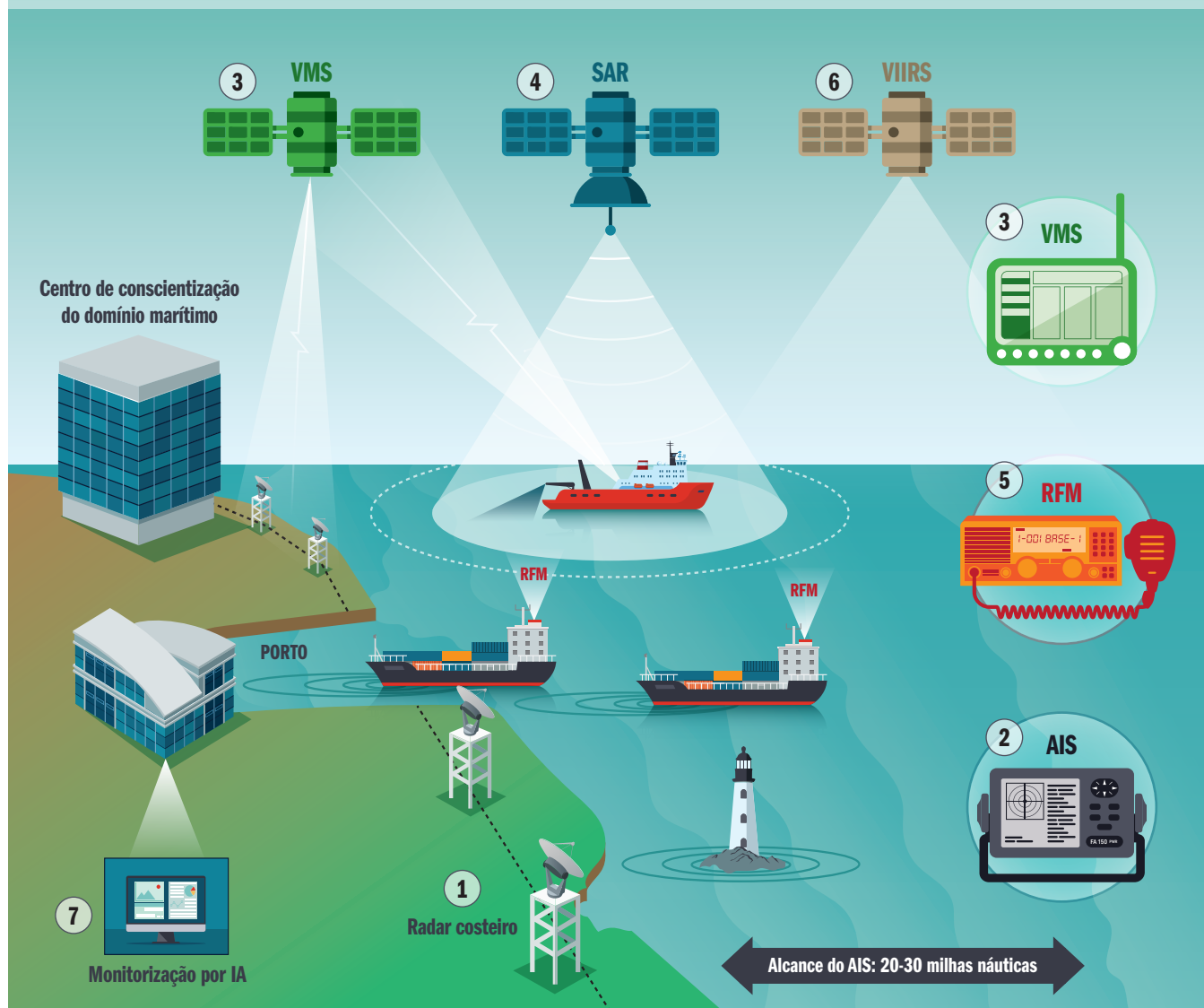
NOVAS TECNOLOGIAS OFERECEM SOLUÇÕES

A grande quantidade de dados capturados pelas ferramentas MDA pode tornar-se avassaladora. Em resposta, os profissionais de segurança estão a usar a inteligência artificial (IA) para localizar a proverbial agulha no palheiro de dados e priorizar uma resposta. Os sistemas de IA podem melhorar a MDA analisando padrões para identificar comportamentos suspeitos de embarcações que possam estar associados a um crime. Também podem identificar lacunas de dados que precisam de ser preenchidas e ajudar a sobrepor informações de várias fontes.

"A IA pode revolucionar o conceito da conscientização do domínio marítimo, visto que pode analisar grandes conjuntos de dados para identificar padrões relacionados a actividades ilegais," disse Osei Bonsu Dickson,

FONTES DE DADOS DA CONSCIENTIZAÇÃO DO DOMÍNIO MARÍTIMO

Os responsáveis pela segurança têm acesso a várias fontes de dados para construir uma imagem do domínio marítimo. Estas fontes podem complementar-se umas às outras, permitindo às autoridades manter uma vigilância atenta e recolher informações mesmo em condições meteorológicas adversas ou quando os navios tentam permanecer invisíveis.



1. Radares costeiros: estes sistemas terrestres emitem impulsos de microondas e analisam os sinais reflectidos para oferecer uma imagem do que se encontra no oceano.

2. Sistema de identificação automática (AIS): este sistema de transmissão a bordo deve estar instalado e activo na maioria dos navios de grande porte. Funciona como um transponder que opera na banda marítima VHF e notifica outros navios da sua posição.

3. Sistema de monitorização de embarcações (VMS): um sistema de vigilância por satélite utilizado principalmente para rastrear embarcações de pesca.

4. Radares de abertura sintética (SAR): utilizam ondas de radar para criar imagens de alta resolução da superfície da Terra. Ao contrário dos sensores ópticos, os sistemas SAR podem penetrar nas nuvens e são eficazes no escuro.

5. Monitorização por radiofrequência (RFM): detecta e analisa sinais de rádio emitidos por navios, incluindo os utilizados para comunicação e navegação, para determinar a sua localização e movimentos.

6. Conjunto de radiómetros de imagem infravermelha visível (VIIRS): um sensor baseado em satélite observa a superfície da Terra, a atmosfera e os oceanos em luz visível e infravermelha. É altamente sensível e pode detectar fontes de luz fracas, incluindo as emitidas por navios à noite.

7. Monitoria por IA: sistemas informáticos usam algoritmos para sobrepor dados de várias fontes e procurar actividades suspeitas ou anómalas que possam ser investigadas mais a fundo. Isso ajuda as forças de segurança a concentrar os seus esforços.

ILUSTRAÇÃO DA ADF

//

**ESTOU A ASSISTIR A UMA MELHORIA NA
FORMA COMO OS ESTADOS PARTILHAM
ESTAS INFORMAÇÕES, NÃO SÓ ENTRE
SI, MAS TAMBÉM COM PARCEIROS
INTERNACIONAIS E ORGANIZAÇÕES
INTERNACIONAIS COMO A INTERPOL.**

//

— **Denys Reva**, especialista em segurança marítima do Instituto de Estudos de Segurança



investigador sénior do Instituto Marítimo do Golfo da Guiné. “Os algoritmos de aprendizagem automática podem, por exemplo, prever as rotas seguidas pelos contrabandistas ou monitorizar as actividades de pesca para detectar violações das leis marítimas.”

No Delta do Níger, na Nigéria, onde são roubados 400.000 barris de petróleo por dia, as autoridades estão a utilizar a análise preditiva da IA para localizar o contrabando de petróleo e onde é provável que ocorra. A aprendizagem automática sincroniza conjuntos de dados para detectar rapidamente o roubo de petróleo.

“A IA pode analisar dados de fluxo de oleodutos e identificar irregularidades que indicam roubo,” Afolabi Ridwan Bello e co-autores escreveram num artigo publicado na revista IRE Journals. “Ao contrário dos sensores de pressão convencionais, os algoritmos da IA podem detectar até pequenas fugas ou tentativas lentas de desvio.”

Outra inovação em fase inicial é a utilização de redes de sensores autónomos. Estes sistemas de sensores conectados são empregues a partir de uma variedade de plataformas, incluindo bóias, estações terrestres, drones e embarcações acima e abaixo da água. Estas redes podem ser particularmente valiosas para alertar as autoridades sobre as actividades de drones subaquáticos não tripulados.

QUEBRANDO BARREIRAS PARA PARTILHAR INFORMAÇÕES

Para aproveitar ao máximo os dados que recolhem, os países africanos estão a trabalhar para superar barreiras históricas de desconfiança. Estas barreiras existem entre países e entre empresas privadas e autoridades nacionais. A desconfiança faz com que os países evitem partilhar informações vitais sobre navios que atravessam fronteiras.

“A busca pela MDA e a entrada em funcionamento dos [centros de partilha de informações] estão em risco enquanto continuar a existir uma “cultura do sigilo,” Timothy Walker escreveu para o Instituto de Estudos de Segurança (ISS) com sede em Pretória. “A prática de disponibilizar informações de forma livre e aberta, muitas vezes, é desencorajada por Estados, organizações de transporte marítimo e companhias de navegação, pois muitos temem que isso leve à interferência e à perturbação do princípio da liberdade de navegação.”

Um desenvolvimento positivo foi a criação de centros de coordenação de salvamento marítimo que partilham dados para ajudar nas operações de busca e salvamento. Existem agora cinco centros regionais e 26 subcentros que cobrem toda a costa africana.

Outras iniciativas de partilha de dados tomam forma com a ajuda das comunidades económicas regionais. Na África Ocidental, os países signatários do Código de Conduta de Yaoundé criaram o Sistema Regional de Informação da Arquitectura de Yaoundé. Esta plataforma conecta 27 centros marítimos para partilhar dados sobre eventos ocorridos num raio de 6.000 quilómetros da costa da África Ocidental. O sistema, em funcionamento desde



Marinheiros participam no Exercício Bull Shark no Golfo de Áden, perto de Djibouti. MARINHA DOS EUA

2020, levou a intercepções de grande visibilidade de navios sequestrados, permitindo uma resposta coordenada entre vários países.

Os líderes navais também atribuem aos exercícios marítimos anuais, como o Obangame Express na África Ocidental e o Cutlass Express no Oceano Índico, o mérito de construir confiança e melhorar a partilha de informações. No Obangame Express, as informações são partilhadas a partir dos centros de operações marítimas nacionais, passando por centros multinacionais e regionais, até ao Centro de Coordenação Inter-regional de Yaoundé, nos Camarões.

“Exercícios como o Obangame Express são uma oportunidade para testar alguns pilares da estratégia regional de segurança marítima e segurança para o Golfo da Guiné, nomeadamente a troca de informações, a harmonização dos procedimentos operacionais e o reforço da cooperação entre os parceiros do sector marítimo,” afirmou o Capitão Emmanuel Bell Bell, chefe da Divisão de Gestão da Informação e Comunicação do Centro de Coordenação Inter-regional.

Em termos gerais, os especialistas consideram que os países estão a derrubar barreiras e a demonstrar uma maior vontade de cooperar.

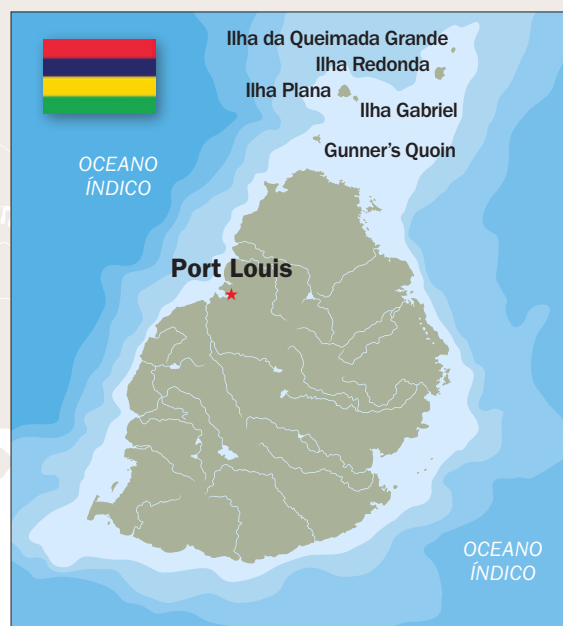
“Estou a assistir a uma melhoria na forma como os Estados partilham estas informações, não só entre si, mas também com parceiros internacionais e organizações internacionais como a Interpol,” Denys Reva, especialista em segurança marítima do ISS, disse à ADF. “A capacidade melhorou e há muito mais vontade política por parte dos Estados africanos para partilhar informações e colaborar entre si.” □

Maurícias Treinam para Proteger o Domínio Marítimo

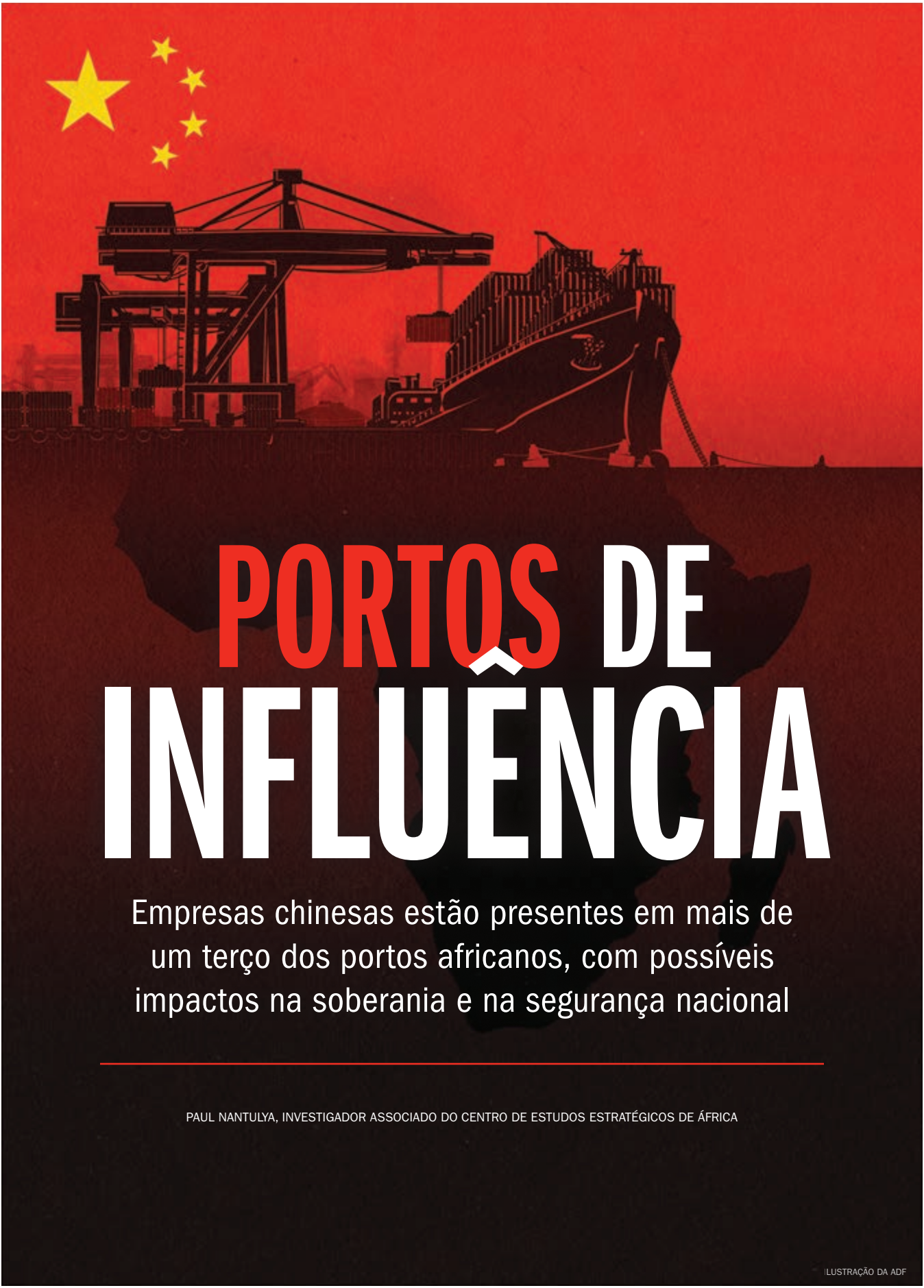
EQUIPA DA ADF

O Sargento Thomas Shane, da Polícia das Maurícias e da Guarda Costeira Nacional, sobe uma escada de gancho durante um treino de visita, abordagem, busca e apreensão no Exercício Cutlass Express 2025 (CE25) em Port Louis, Maurícias, no dia 12 de Fevereiro de 2025. O evento é um dos três exercícios regionais da série Express patrocinados pelo Comando dos EUA para África. Os exercícios proporcionam oportunidades de colaboração entre as forças de segurança dos países africanos e os parceiros internacionais para resolver questões de segurança marítima. O CE25 concentrou o treino nas Maurícias, nas Seychelles

e na Tanzânia, mas a partilha de informações e a coordenação ocorreram em nove centros de operações marítimas em toda a região. As Maurícias, uma pequena ilha no Oceano Índico, não têm forças terrestres nem marinha. Em vez disso, a sua Guarda Costeira Nacional é um ramo especializado da polícia encarregue de proteger a zona económica exclusiva de 1,8 milhões de quilómetros quadrados do país. É uma tarefa difícil para uma nação tão pequena, mas vital para proteger os seus interesses económicos, como a pesca e os direitos minerais, enquanto impede o transbordo de heroína proveniente do Sudeste Asiático.





The background of the page features a stylized illustration. At the top, the Chinese national flag (red field with five golden-yellow stars) is partially visible. Below it, a port scene is depicted with a large gantry crane on the left and a cargo ship on the right. The ship is heavily loaded with stacked shipping containers. In the foreground, a dark silhouette of the African continent is centered. Overlaid on this map is the main title 'PORTOS DE INFLUÊNCIA' in large, bold, sans-serif capital letters. 'PORTOS' is red, while 'DE INFLUÊNCIA' is white.

PORTOS DE INFLUÊNCIA

Empresas chinesas estão presentes em mais de um terço dos portos africanos, com possíveis impactos na soberania e na segurança nacional

PAUL NANTULYA, INVESTIGADOR ASSOCIADO DO CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE ÁFRICA

ILUSTRAÇÃO DA ADF

Empresas estatais chinesas detêm participações em cerca de 78 dos 231 portos africanos, uma presença que levanta preocupações sobre a soberania nacional e os planos da China de expandir a sua presença militar.

Os empreendimentos portuários da China estão concentrados em 32 países africanos. A África Ocidental conta com 35, em comparação com 17 da África Oriental, 15 da África Austral e 11 da África do Norte. Em contrapartida, a América Latina e as Caraíbas contam com 10 portos construídos ou operados pela China. Os países asiáticos têm 24.

O expansivo empreendimento portuário da China em África levanta preocupações sobre a possibilidade de reutilização de portos comerciais para fins militares, dada a estreita relação entre as empresas chinesas de construção portuária e o Exército Popular de Libertação (PLA) da China. O empreendimento portuário de Doraleh, no Djibouti, há muito promovido como um empreendimento puramente comercial, foi ampliado para acomodar uma instalação naval em 2017. Ele tornou-se a primeira base militar chinesa no exterior conhecida dois meses após a inauguração do porto principal. Há uma especulação generalizada de que a China pode replicar esse modelo para futuros acordos de base em outros lugares do continente.

Isso levanta preocupações sobre os objectivos geoestratégicos mais amplos da China com o empreendimento portuário e alimenta a aversão generalizada dos africanos a serem arrastados para rivalidades geoestratégicas. Há também uma crescente cautela em acolher mais bases estrangeiras em África. Isso sublinha o interesse crescente em examinar o empreendimento portuário da China e os cenários de bases militares de dupla utilização.

Em alguns locais, as empresas chinesas partilham a propriedade e dominam empresas de empreendimento portuário através de financiamento, construção e operações. Grandes conglomerados, como a China Communications Construction Corp., vão ganhar trabalhos como empreiteiros principais e distribuir subcontratos a subsidiárias, como a China Harbor Engineering Co. (CHEC).

É o caso de um dos portos mais movimentados da África Ocidental, o Lekki Deep Sea Port, na Nigéria. A CHEC fez a construção e a engenharia, garantiu financiamento do Banco de Desenvolvimento da China e

adquiriu 54% do capital financeiro do porto, que opera sob um contrato de arrendamento de 16 anos, embora o terminal seja operado por uma empresa francesa, a CMA CGM.

A China ganha cerca de 13 dólares americanos em receitas comerciais para cada dólar investido em portos. Uma empresa detentora de um contrato de arrendamento operacional ou concessão não só colhe os benefícios financeiros de todo o comércio que passa por esse porto, como também pode controlar o acesso. O operador atribui cais, aceita ou recusa escalas e pode oferecer tarifas e serviços preferenciais para os navios e cargas do seu país. O controlo das operações portuárias por um agente externo levanta questões óbvias de soberania e segurança. É por isso que alguns países proibem operadores portuários estrangeiros por motivos de segurança nacional.



Marinheiros chineses embarcam num navio de guerra no porto de Apapa, em Lagos, Nigéria, em Julho de 2023. Acredita-se que a China deseje uma base naval na África Ocidental. AFP/GETTY IMAGES

As empresas chinesas detêm concessões de exploração em 10 portos africanos. Apesar dos riscos de perda de controlo, a tendência é privatizar as operações portuárias para melhorar a eficiência. Estima-se que os atrasos e a má gestão dos portos africanos aumentem os custos de manuseamento em 50% em relação às taxas globais. No entanto, a maioria das concessões e contratos de operação concedidos em África e noutros locais exigem acesso aberto, para que os operadores de superfície não possam conceder acesso especial a interesses nacionais.

O Plano por Trás da Estratégia Portuária da China

As prioridades estratégicas da China em relação aos portos estrangeiros estão definidas nos seus Planos Quinquenais. O Plano Quinquenal de 2021 a 2025 fala de uma “estrutura de conectividade de seis corredores, seis rotas e vários países e portos” para avançar com a construção da Iniciativa do Cinturão e Rota (ICR). Notavelmente, três desses seis corredores atravessam África, chegando à África Oriental (Quênia e Tanzânia), Egito e região de Suez, e Tunísia. Isso reforça o papel central que o continente desempenha nas ambições globais da China. O plano articula uma visão para transformar a China “num país marítimo forte” — parte da sua ambição maior de ser vista como uma grande potência.

O foco da China no empreendimento portuário africano foi facilitado pela estratégia “Go Out,” uma iniciativa governamental para fornecer apoio estatal — incluindo enormes subsídios — a empresas estatais para conquistar novos mercados, sobretudo no mundo em desenvolvimento. A ICR, o esforço global da China para conectar novos corredores comerciais à sua economia, é um produto da Go Out, por vezes, referida como “Go Global.”

África tem sido uma característica central da estratégia Go Out, onde a infra-estrutura portuária era um grande impedimento para a expansão do comércio

entre a África e a China. Os pesados subsídios do governo chinês e o apoio político incentivaram os transportadores e construtores portuários chineses a buscar pontos de apoio no continente. Eles beneficiaram-se dos fortes laços governamentais e partidários que a China cultivou ao longo do tempo. A África tornou-se altamente atraente para as empresas estatais chinesas, apesar dos muitos riscos de fazer negócios no continente.

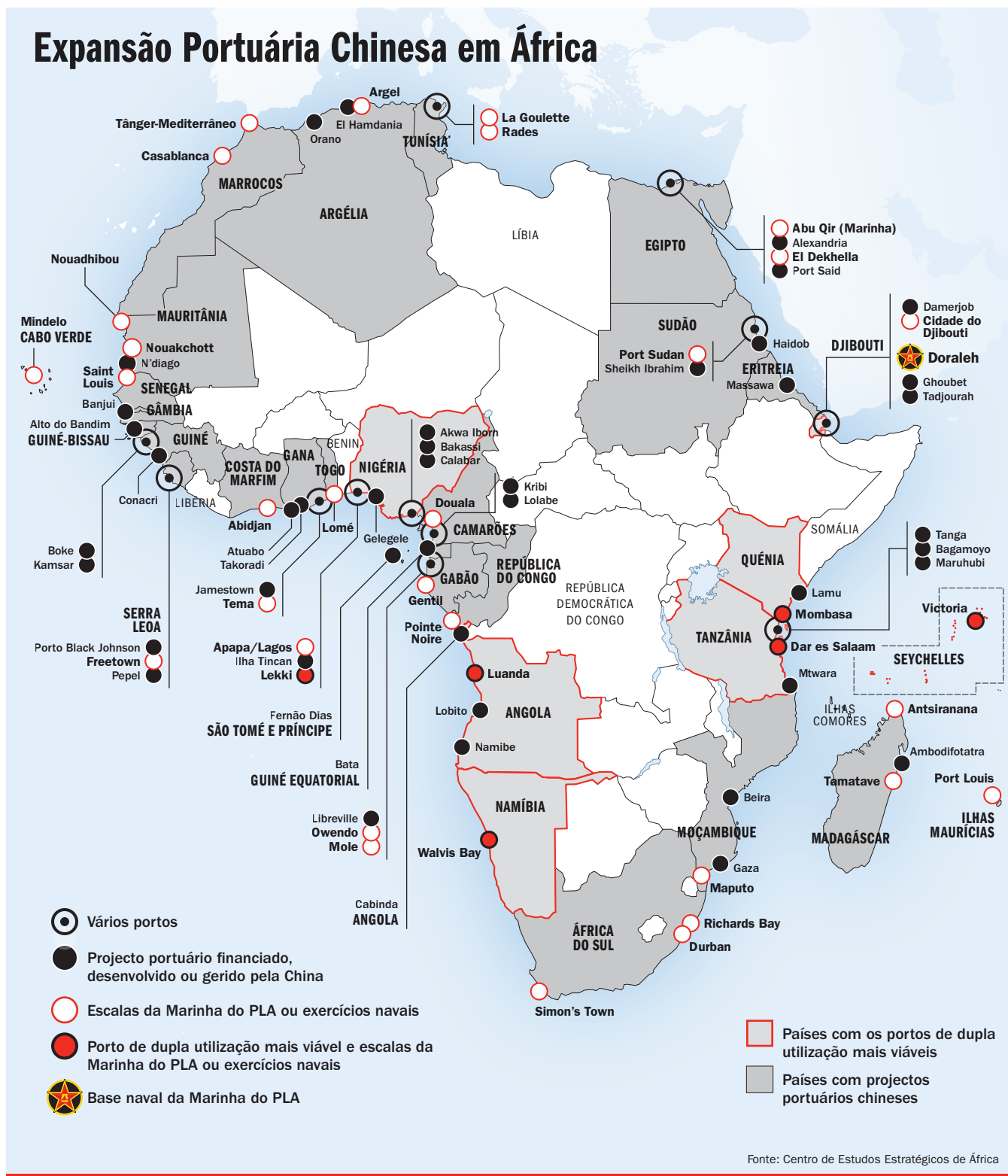
A estratégia de empreendimento portuário da China também ligou os 16 países sem litoral da África através de infra-estruturas de transporte interior construídas pela China, o que ajuda a levar bens e recursos para o mercado e vice-versa.

As empresas chinesas também aproveitaram as oportunidades para exportar as suas tecnologias e conhecimentos especializados. Posicionaram-se como actores dominantes na construção de infraestruturas de exportação das quais os países africanos passaram a depender cada vez mais para realizar o comércio externo. Isso cria vantagens políticas para a China. Como afirmou um diplomata sénior da União Africana, “a dependência africana das infra-estruturas de exportação chinesas torna os países africanos mais receptivos a apoiar os interesses globais da China e menos inclinados a tomar partido contra ela ou a apoiar sanções.”

Técnicos chineses e costa-marfinenses trabalham num terminal de contentores no porto de Abidjan, em Março de 2019. A modernização do porto começou em 2012, liderada por engenheiros e trabalhadores chineses. AFP/GETTY IMAGES



Expansão Portuária Chinesa em África



Compromisso Militar

A crescente presença da China nos portos africanos também promove os seus objectivos militares. Alguns dos 78 portos em que as empresas chinesas estão envolvidas podem receber navios da Marinha do Exército Popular de Libertação. Outros podem atracar navios da Marinha do Exército Popular de Libertação em escalas portuárias.

Alguns desses portos têm sido palco de exercícios militares do Exército Popular de Libertação. Entre eles estão os portos de Dar es Salaam (Tanzânia), Lagos (Nigéria), Durban (África do Sul) e Doraleh. As tropas chinesas também utilizam instalações navais e terrestres para alguns dos seus exercícios, incluindo a Base Naval de Kigamboni, na Tanzânia, o Centro de Formação Militar Abrangente de Mapinga e a Base

CONTROLO CHINÊS EXPORTA RIQUEZA E IMPORTA PROBLEMAS



EQUIPA DA ADF

O envolvimento chinês nos portos africanos vai além de questões políticas e militares. O controlo que a China exerce em todas as fases do desenvolvimento e das operações também pode afectar negativamente a vida dos cidadãos em todo o continente.

Começa com o que o especialista marítimo Ian Ralby chama de “captura da elite,” através da qual a China tenta cooptar autoridades-chave, que, por sua vez, renunciam aos seus deveres fiduciários e governamentais em benefício próprio. Já que a China enfraquece “as estruturas de governação de um país, abre as portas para tudo o mais,” afirmou.

Ralby, PCA da I.R. Consilium, uma consultoria mundial em assuntos marítimos e recursos, disse à ADF que, dado que a China controla os portos, pode controlar o que entra e sai do continente — tudo em benefício próprio. “É aí que temos de ser muito claros: os investimentos chineses no exterior nunca são altruístas,” frisou. “Nunca são para o desenvolvimento e a ajuda em benefício da jurisdição em que operam. São para o desenvolvimento, benefício e avanço da própria China.”

Os países primeiro perdem a soberania por meio de acordos de empréstimos escandalosos para financiar infra-estruturas, incluindo portos. Depois de fechados os acordos portuários, a China traz os seus próprios trabalhadores e operadores, excluindo os locais. Alguns destes trabalhadores são prisioneiros políticos. Depois de construídos os portos, as áreas ao seu redor podem atrair elementos indesejáveis, como prostituição e negócios predatórios. A China não faz nada para mitigar isso, explicou Ralby.

Depois de estar no controlo, a China pode abrir os países ao comércio ilícito de drogas, armas e até mesmo pessoas. Mas não se trata apenas do que a China traz. Esta também usa o controlo portuário para retirar coisas do país, como minerais valiosos e recursos da vida selvagem, disse Ralby.

A pegada daquele país no continente inclui a pilhagem em grande escala de recursos pesqueiros, a extracção de

madeira e a exploração florestal, o comércio de animais selvagens e as operações de mineração.

“Ela monopolizou a sua capacidade de extrair do continente africano e transportar o que extraiu por estradas que construiu, para um porto que construiu e opera, para navios que possui e opera, de volta para a China, com o objectivo final de promover o avanço do país,” disse Ralby.

Pode ser tentador pensar que instalações portuárias modernas e melhoradas são uma bênção para os países anfitriões. Mas o envolvimento da China em todos os níveis, particularmente nas operações e na gestão, torna essas instalações mais benéficas para a China. Por exemplo, os portos africanos tendem a ser relativamente pequenos, o que pode causar filas de até 30 navios às vezes. Se uma empresa chinesa possui ou opera o porto, ela pode permitir que os navios chineses não fiquem na fila, beneficiando-os injustamente em detrimento dos navios nacionais ou de outros países.

Outra grande preocupação são as ramificações da criação de outra base naval pela China no continente, principalmente na costa ocidental africana. Uma coisa parece certa, disse Ralby: Os países africanos não devem esperar nenhum benefício directo para a segurança com o aumento da presença militar chinesa. Embora a China tenha uma base em Doraleh, no Djibouti, a sua Marinha “não respondeu a um único incidente” no Mar Vermelho enquanto os rebeldes Houthis causavam estragos, explicou.

Ralby disse que as evidências disponíveis mostram que a Marinha Chinesa não tem competência nem vontade de ajudar os países parceiros em momentos de perigo.

O que os países africanos podem esperar da China, segundo Ralby, é que ela “garanta a segurança das suas próprias cadeias de abastecimento,” enquanto extrai recursos valiosos do continente, permitindo que a China avance e “proporcione protecção contra os esforços internos para fazer cumprir o Estado de direito.”

Aérea de Ngerengere — todos construídos por empresas chinesas. A Escola Técnica de Guerra de Awash Arba tem servido um propósito semelhante na Etiópia, tal como as bases doutros países. No total, o PLA realizou 55 escalas portuárias e 19 exercícios militares bilaterais e multilaterais em África desde 2000.

Para além dos compromissos militares directos, as empresas chinesas tratam da logística militar em muitos portos africanos. Por exemplo, a empresa estatal chinesa Hutchison Ports tem uma concessão de 38 anos da Marinha Egípcia para operar um terminal na Base Naval de Abu Qir.

Tem havido muita especulação e debate sobre qual destes portos poderá ser o local das bases militares chinesas adicionais, além de Doraleh. Embora os dados disponíveis e a compreensão dos critérios de tomada de decisão sejam limitados, certas medidas fornecem algumas pistas.

Como se viu no empreendimento de Doraleh, em que as empresas chinesas detinham 23% das participações, a dimensão da participação chinesa por si só é um factor inadequado. No entanto, é digno de nota que as empresas chinesas detenham participações de 50% ou mais nestes portos da África Ocidental: Lekki (54%); e Lomé, Togo (50%).

O envolvimento anterior do PLA é uma outra consideração. Dos 78 portos africanos com envolvimento chinês conhecido, 36 receberam escalas do PLA ou exercícios militares. Isso demonstra que eles têm características de projecto para apoiar esquadras navais chinesas, tornando-os potencialmente adequados para futuras bases da Marinha do PLA.

No entanto, nem todos têm especificações físicas comprovadas para atracar navios do PLA. Esses factores incluem o número de cais, comprimento e tamanho dos cais e capacidade de abastecimento, reabastecimento e outros serviços logísticos.

Além das especificações físicas, há considerações políticas, como localização estratégica, a força dos laços partidários de um governo com a China, a sua classificação no sistema de priorização de parcerias da China, participação na rede da ICR da China e níveis de investimento estrangeiro directo chinês e activos chineses de alto valor. Comumente ignorada, mas não menos importante, é a força e a capacidade da opinião pública de moldar as decisões locais.

Quais Interesses são Promovidos?

O antigo comandante da Marinha do PLA, Wu Shengli, observou que os portos “estratégicos do exterior” sempre foram vistos como plataformas para construir uma presença chinesa integrada. Em outras palavras, a China tem sido altamente estratégica no desenvolvimento e gestão dos portos africanos para promover os seus interesses como parte das suas ambições geoestratégicas. Olhando para o futuro, é de se esperar que a China busque aumentar o seu papel na construção de portos africanos para expandir a sua propriedade e controlo



Membros do Exército Popular de Libertação participam na cerimónia de inauguração da base militar chinesa no Djibouti, em 2017. Trata-se da primeira base militar da China no estrangeiro. AFP/GETTY IMAGES

operacional com fins comerciais, económicos e militares.

Os debates africanos sobre as infra-estruturas portuárias construídas ou operadas pela China tendem a centrar-se no impacto que estes portos podem ter na promoção da produção económica africana, melhorando a eficiência, reduzindo os custos do comércio e expandindo o acesso aos mercados. Embora sejam levantadas algumas preocupações quanto às implicações destes projectos no aumento do endividamento de África, raramente estas discussões abordam publicamente a soberania ou a segurança, ou o papel que as plataformas comerciais poderiam desempenhar nos cenários de implantação de bases chinesas.

O ritmo acelerado dos exercícios militares e das escalas navais da China em África nos últimos anos tem chamado cada vez mais a atenção para estas questões nos meios de comunicação social, nos grupos de reflexão e nos debates políticos africanos. A crescente militarização da política africana da China está a alimentar preocupações sobre as implicações de mais bases estrangeiras em África. Alguns receiam que os cenários de implantação de bases chinesas possam inadvertidamente arrastar os países africanos para as rivalidades geopolíticas da China, minando o compromisso declarado do continente com o não alinhamento.

Garantir que os investimentos portuários chineses não vão contra os interesses africanos exigirá que os governos africanos, especialistas em segurança nacional e líderes da sociedade civil enfrentem as implicações políticas dessas escolhas. Além do desejo directo de expandir a infra-estrutura de exportação, há questões tangíveis de manter a prudência fiscal, salvaguardar a soberania nacional, evitar alinhamentos geopolíticos e promover os interesses estratégicos de um país. □

Sobre o autor: Paul Nantulya é investigador associado do Centro de Estudos Estratégicos de África. As suas áreas de especialização incluem a política externa chinesa, as relações China-África, as parcerias africanas com países do Sudeste Asiático, a mediação e os processos de paz, a região dos Grandes Lagos e a África Oriental e Austral. A versão original deste artigo foi publicada pelo Africa Center com o título “Mapping China’s Strategic Port Development in Africa (Mapeamento do Desenvolvimento Estratégico Portuário da China em África).” O artigo pode ser lido aqui: <https://africacenter.org/spotlight/china-port-development-africa/>

An aerial, top-down view of a large cargo ship sailing on a dark, turbulent sea. The ship's deck is visible, showing a grid of colorful shipping containers in shades of red, orange, and green. The ship's hull is a weathered blue-grey. The water around the ship is dark and choppy, with white foam from the ship's wake visible. The entire image has a strong red color cast, particularly in the lower half where the text is located.

ONDAS DE TERROR

*OS REBELDES HOUTHIS DO IÊMEN, APOIADOS
PELO IRÃO, AMEAÇAM O TRANSPORTE MARÍTIMO
GLOBAL E A SEGURANÇA REGIONAL*

O sol batia forte no convés branco e imaculado do navio transportador de veículos Galaxy Leader enquanto este navegava pelo Mar Vermelho, a cerca de 80 quilômetros a oeste do porto de Hodeidah, no Iêmen, no dia 19 de Novembro de 2023.

A viagem certamente deixava os 25 tripulantes internacionais em alerta. Apenas algumas semanas antes, os rebeldes Houthis haviam iniciado o seu ataque ilegal ao transporte marítimo global. Os piores receios da tripulação do Galaxy Leader concretizaram-se quando um helicóptero Mi-171Sh sobrevoou o navio de 189 metros e depositou vários homens armados e mascarados no convés. Eles correram sem oposição para a ponte e ordenaram os tripulantes para se deitarem no chão. Vários pequenos barcos Houthis flanquearam então o navio de carga de propriedade britânica e operado por japoneses e forçaram-no a entrar em Hodeidah, controlada pelos Houthis.

Os 25 reféns búlgaros, mexicanos, filipinos, romenos e ucranianos viveram na incerteza até que os Houthis os libertaram para Omã, após dois meses de intensas negociações diplomáticas.

A saga do Galaxy Leader é apenas um dos casos mais conhecidos de navios comerciais vítimas de ataques implacáveis dos rebeldes Houthis apoiados pelo Irão. Desde o final de 2023, os Houthis dispararam mísseis e lançaram drones armados contra navios porta-contentores, graneleiros e petroleiros e navios-tanque de produtos químicos.

Alguns ataques danificaram os seus alvos; outros falharam. Os rebeldes afundaram dois graneleiros em 2024: o Rubymar, no dia 18 de Fevereiro, e o Tutor, após um ataque no dia 12 de Junho. Ao todo, os Houthis lançaram mais de 100 ataques e mataram quatro marinheiros entre Novembro de 2023 e Janeiro de 2025.

“Os ataques abalaram o transporte marítimo desde o Mar Vermelho ao Golfo de Áden e ao Oceano Índico Ocidental, por onde passa 25% do tráfego marítimo global,” Francois Vreÿ e Mark Blaine escreveram em “Red Sea and Western Indian Ocean Attacks Expose Africa’s Maritime Vulnerability (Ataques no Mar Vermelho e no Oceano Índico Ocidental Expõem a Vulnerabilidade Marítima de África)” para o Centro de Estudos Estratégicos de África.

“As repercussões foram imediatamente visíveis. As companhias marítimas globais desviaram as rotas do Mar Vermelho, alterando os fluxos de transporte marítimo entre os enormes mercados globais da Ásia e da Europa. Os prémios de seguro para o transporte marítimo aumentaram, elevando os custos dos produtos para os consumidores em África e em todo o mundo.

Os desvios ao redor da África do Sul podem adicionar até duas semanas e 6.000 milhas náuticas extras à viagem de um navio.”

Os observadores também notam níveis alarmantes de cooperação entre os Houthis e os terroristas do al-Shabaab, baseados na Somália, que há anos são uma ameaça para os navios ao largo da costa africana.

Um vídeo mostra um helicóptero a aproximar-se do Galaxy Leader a cerca de 80 quilômetros da costa do porto de Hodeidah, no Iêmen, no Mar Vermelho.

GETTY IMAGES





Um helicóptero afasta-se do convés do Galaxy Leader depois de deixar vários homens armados Houthis, que rapidamente assumiram o controle do navio de carga comercial.

GETTY IMAGES



Uma foto tirada de um vídeo dos Houthis mostra homens armados a invadir a ponte do Galaxy Leader, no dia 19 de Novembro de 2023.

GETTY IMAGES

Navios controlados pelos Houthis forçam o Galaxy Leader a dirigir-se para o porto de Hodeidah, no Iêmen, depois de homens armados assumirem o controlo do navio.

GETTY IMAGES



UM FLAGELO REGIONAL E GLOBAL

O Mar Vermelho já é uma rota marítima facilmente perturbada, com pontos de estrangulamento em cada extremidade. O mar estreita-se drasticamente a norte, à medida que os navios passam pelo Canal de Suez. A sul, o tráfego marítimo tem de atravessar o estreito de Bab el-Mandeb antes de entrar no Golfo de Áden e no Oceano Índico. Qualquer ameaça a esta rota marítima já precária pode ter efeitos catastróficos em todo o mundo.

O estreito é por onde passa 15% do comércio marítimo global. Os embarques de petróleo bruto e produtos relacionados caíram mais de 50% nos primeiros oito meses de 2024, passando de 8,7 milhões de barris por dia em 2023 para 4 milhões de barris por dia, de acordo com a Administração de Informação Energética dos EUA.

Quando os ataques dos Houthis aos navios começaram com o Galaxy Leader em Novembro de 2023, a perturbação foi imediata. Uma solução foi contornar o estreito de Bab el-Mandeb, optando por uma rota espectacularmente tortuosa que levava os navios ao redor do Cabo da Boa Esperança, no extremo sul de África. O aumento do tempo e da distância aumenta os custos de combustível e seguro dos navios, além de atrasar a entrega de mercadorias essenciais aos portos de todo o mundo.

Os ataques também prejudicam directamente os países africanos. Por exemplo, o Egipto depende normalmente de quase 10 bilhões de dólares em receitas anuais provenientes das portagens do Canal de Suez. Quando os navios evitam o Mar Vermelho a caminho da Europa ou da África do Norte, essas portagens desaparecem.

“O impacto económico global do Canal de Suez para o Egipto é de cerca de 56 bilhões de dólares antes dos Houthis,” o Dr. Ian Ralby, PCA da I.R. Consilium, uma consultoria global de recursos marítimos e segurança, disse à ADF. “Isso representa uma queda de cerca de dois terços. O impacto económico é enorme.”

Os efeitos negativos potenciais seriam generalizados.

“Se a economia egípcia entrasse em colapso total, isso causaria todo o tipo de repercussões em todas as direcções, afectando o Médio Oriente, a África e a Europa,” explicou Ralby.

A incapacidade dos navios de navegar com segurança no Mar Vermelho também tem ramificações negativas para o Sudão. A guerra civil em curso no país intensifica a insegurança alimentar, pelo que, se os navios não conseguirem chegar a Port Sudan, os civis estarão mais susceptíveis de enfrentar a fome e ficar privados de suprimentos médicos, disse. Atrasos no transporte de bens essenciais também podem prejudicar a Etiópia e a Somália, onde os conflitos persistem há anos.

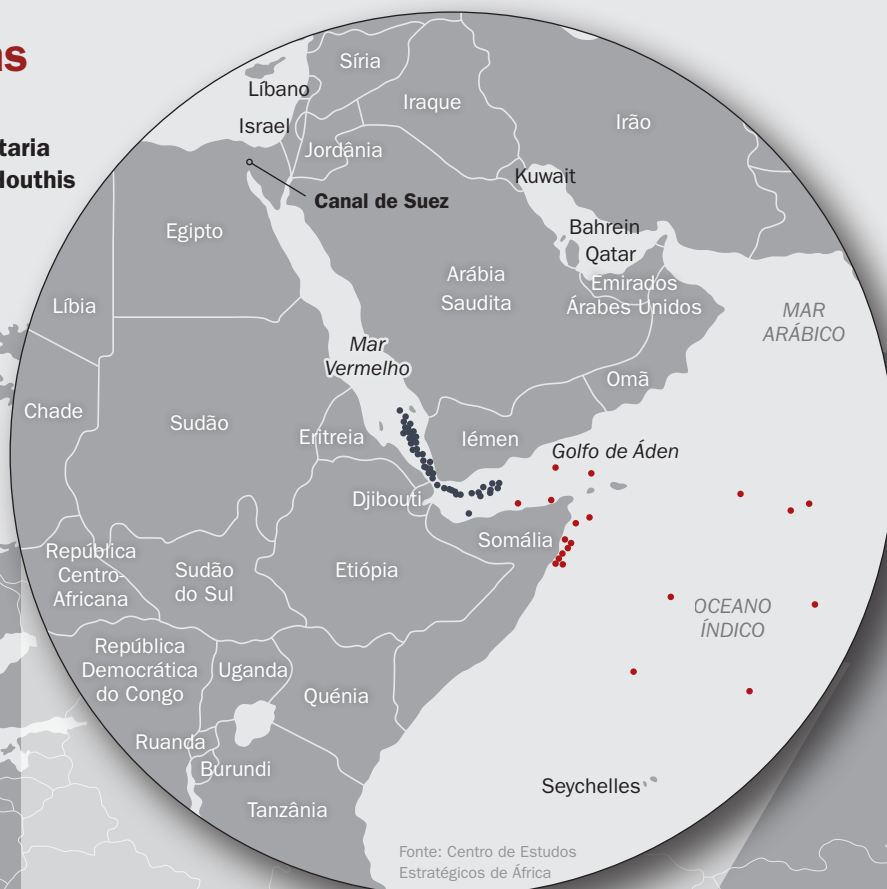
QUEM SÃO OS HOUTHIS?

Embora os Houthis pareçam ser relativamente novos nas notícias mundiais, as suas raízes remontam à década de 1990, quando surgiram sob o nome de Ansar Allah, que significa “Partidários de Deus.” O seu nome comum é tirado do seu falecido fundador, Hussein al-Houthi. O seu irmão, Abdul Malik al-Houthi, lidera agora o movimento. Eles representam os Zaidis, uma seita da minoria muçulmana xiita do Iêmen, e declaram-se parte do “eixo da resistência” do Irão.

Ameaças Marítimas no Oceano Índico

- Incidentes relacionados com pirataria
- Incidentes relacionados com os Houthis

(Novembro de 2023 a Março de 2024)



Nota: A distância e os dias são aproximados. Fontes: Reuters, Conselho de Relações Exteriores

Na década de 2000, os rebeldes Houthis lutavam contra o então presidente do Iémen, Ali Abdullah Saleh, por mais autonomia na sua terra natal, no norte do país. Em 2011, Saleh entregou o poder a Abdrabbuh Mansour Hadi e, pouco depois, os Houthis tomaram a capital do Iémen, Sanaa. À medida que o grupo continuava a conquistar território, Hadi fugiu do país e a Arábia Saudita temia que os Houthis transformassem o Iémen num satélite do Irão, segundo a BBC. Apesar das intervenções árabes na guerra, mais de 4 milhões de pessoas fugiram e mais de 160.000 foram mortas.

Os Houthis são geralmente considerados um grupo apoiado pelo Irão que se opõe à Arábia Saudita e aos Emirados Árabes Unidos. Embora exista há décadas, o grupo só ganhou verdadeira notoriedade mundial quando começou a atacar navios comerciais no Mar Vermelho. Apesar das narrativas falsas que os Houthis usam para justificar os ataques a navios, os especialistas concordam que a verdadeira razão é galvanizar o apoio interno num país que está essencialmente em caos.

“Politicamente, os Houthis precisam de uma bandeira para silenciar o descontentamento interno crescente,” Gregory Johnsen, investigador do Instituto dos Estados Árabes do Golfo, em Washington, D.C., que estudou e viveu no Iémen durante vários anos, disse numa publicação no X. “Economicamente, os Houthis querem expandir a guerra local no Iémen, porque, eventualmente, precisam de tomar Marib ou Shabwa (onde se encontram os campos de petróleo e gás do Iémen) para ter uma base económica que lhes permita sobreviver a longo prazo no Iémen.”

Os Houthis são uma milícia que ganhou o controlo de um país que não consegue governar, pelo que a ausência de uma guerra interna os torna “vulneráveis aos rivais internos,” afirmou Johnsen.

TERRORISTAS COOPERAM ALÉM-MAR

A ameaça dos Houthis vai além das rotas marítimas entre o Golfo de Áden e o Canal de Suez. O grupo também é conhecido por ter encontrado uma causa comum com o grupo terrorista somali al-Shabaab. Um relatório das Nações Unidas de Fevereiro de 2025 observou que os dois grupos tinham formado uma relação “transaccional ou oportunista.” Pessoas de ambos os grupos se tinham encontrado pelo menos duas vezes na Somália: em Julho e Setembro de 2024. O al-Shabaab solicitou armas avançadas e treinamento. Em troca, os Houthis pediram um aumento nos resgates por pirataria contra navios de carga no Golfo de Áden e na costa da Somália.

“Durante esse período, o al-Shabaab teria recebido algumas armas pequenas e leves, além de conhecimento técnico dos Houthis,” lê-se no relatório da ONU. Em pelo menos 13 ocasiões entre Outubro de 2023 e Abril de 2025, várias autoridades apreenderam ou destruíram armas em trânsito entre o Iémen e a Somália, de acordo com o Africa Center.

Ralby disse que parte dessa cooperação existe numa

área que há décadas vê dinheiro, ideologia, pessoas, armas e drogas circularem entre a África Oriental e a Península Arábica. Essas redes remontam à época em que Osama bin Laden estava escondido no Sudão e quando o al-Shabaab financiava o terrorismo através da venda de carvão vegetal para o Médio Oriente. “Os Houthis são o produto de diferentes factores, mas existem desde a década de 1990,” disse Ralby. “Eles não são novos. Eles são novos para muitas pessoas, o que significa que vêm construindo conexões há muito tempo.”

COMO ÁFRICA PODE RESPONDER?

Uma forte conscientização do domínio marítimo é fundamental para estabelecer a ordem no mar ao largo da costa africana, afirmaram Vreÿ e Blaine no seu artigo do Africa Center. África já dispõe de ferramentas para estabelecer essa consciência. Em 2022, dois centros iniciaram as suas operações. O Centro Regional de Fusão de Informações Marítimas (RMIFC) do Madagáscar monitoriza e partilha informações sobre embarcações suspeitas na região. O Centro Regional de Coordenação Operacional (RCOC) das Seychelles utiliza os dados do RMIFC para coordenar as respostas de segurança no Oceano Índico Ocidental.

Existem cinco centros sub-regionais de coordenação de salvamento marítimo e 26 subcentros que cobrem toda a costa continental para coordenar as operações de busca e salvamento. As coligações navais ocidentais e a Marinha Indiana respondem a crises dos Houthis, mas as marinhas africanas podem fazer mais, argumentam Vreÿ e Blaine. “Nem mesmo o Egipto, que tem uma marinha muito competente e pode sofrer perdas económicas significativas com a crise, enviou um único navio.”

Apesar disso, Ralby disse que os países africanos têm prestado um apoio crucial aos esforços para combater a ameaça dos Houthis ao transporte marítimo. Por exemplo, a pequena nação insular das Seychelles foi um dos primeiros 10 países — e o único país africano — a participar na Operação Prosperity Guardian, uma missão multinacional liderada pelos EUA que envolve a presença naval e a partilha de informações em resposta à ameaça.

As informações, a inteligência e o apoio operacional do RCOC das Seychelles e do RMIFC do Madagáscar ajudaram a Marinha Indiana e as operações navais multinacionais a manter a linha contra a pirataria, que muitos temiam que aumentasse com a continuação da ameaça dos Houthis, disse.

Como os ataques no Mar Vermelho fizeram com que os navios se desviassem, os países costeiros africanos também se saíram bem no fornecimento e na gestão de recursos como combustível, enquanto o tráfego ao redor do Cabo da Boa Esperança aumentou 135%, disse Ralby. “E então, sim, houve alguns incidentes que eram naturais quando se aumenta o volume de tráfego marítimo numa área com tendência a condições climáticas adversas e imprevisíveis. Mas, no geral, a gestão africana da situação tem sido muito boa.” □

A UNIÃO FAZ A FORÇA

**Os Países Trabalham Juntos
para Monitorar a
Vasta Costa do Continente**

EQUIPA DA ADF

ILUSTRAÇÃO DA ADF

Africa conta com um litoral vasto e rico em recursos, mas os seus 37 países costeiros, muitas vezes, têm dificuldades de encontrar recursos para patrulhá-lo e protegê-lo.

A costa do continente, que se estende por 40.000 quilómetros, representa mais de 11% do total mundial. O Oceano Atlântico, o Golfo da Guiné, o Oceano Índico Ocidental e o Mar Vermelho são ricos em recursos naturais e oferecem rotas importantes para o transporte marítimo global. Mas o seu acesso marítimo também é um problema de segurança, com criminosos a aproveitarem-se da sua extensão. Roubos, sequestros e pirataria perturbam as rotas marítimas e ameaçam o comércio mundial. A pesca ilegal devasta as economias costeiras, esgota os recursos pesqueiros e até destrói os leitos oceânicos. O contrabando e o tráfico de drogas, armas e pessoas comprometem a segurança pessoal, nacional e corporativa.

Mesmo para países com grandes marinhas, como vários da África do Norte, o crime marítimo é um problema. Noutras partes de África, potências económicas, como a África do Sul e a Nigéria, enfrentam dificuldades para financiar adequadamente as marinhas e as guardas costeiras nacionais.

Investigadores afirmam que muitos países africanos, ao elaborarem os seus orçamentos militares ao longo dos anos, tiveram de investir a maior parte dos seus recursos nos exércitos, em detrimento das marinhas e guardas costeiras.

“À medida que os países africanos e os interesses estrangeiros procuram explorar todo o potencial da economia oceânica, enfrentam criminosos que competem de forma semelhante por este espaço oceânico geoestratégico,” escreveu Carina Bruwer, investigadora sénior do Instituto de Estudos de Segurança em Pretória, África do Sul. “Estes actores beneficiam igualmente do aumento do comércio marítimo e dos desenvolvimentos tecnológicos que tornam os navios maiores, mais rápidos e capazes de percorrer distâncias mais longas.”

Bruwer disse à ADF que a combinação da riqueza dos recursos marinhos de África com a falta de recursos de segurança marítima foi agravada por governos fracos e altos níveis de corrupção e suborno.

Um exemplo disso, segundo ela, foi o aumento da pirataria somali no Corno de África, que se tornou uma preocupação mundial por volta de 2011. Entre outras



Marinheiros senegaleses no navio-patrolha Walo realizam uma busca marítima. REUTERS

“À medida que os países africanos e os interesses estrangeiros procuram explorar todo o potencial da economia oceânica, enfrentam criminosos que competem de forma semelhante por este espaço oceânico geoestratégico.”

*~ Carina Bruwer,
Instituto de Estudos de Segurança*

coisas, os investigadores culpam um ambiente de segurança fragmentado, no qual os países não trabalhavam em conjunto nem partilhavam informações sobre o domínio marítimo. Isso obrigou as marinhas e outros grupos a unirem-se no que muitos consideraram uma resposta sem precedentes para proteger as rotas marítimas dos seus países. O resultado foi a quase eliminação da pirataria durante algum tempo.

Nos últimos anos, o número de incidentes tem-se mantido relativamente estável, com o Centro de Notificação de Pirataria do Gabinete Marítimo Internacional a registar uma diminuição de 3% da pirataria mundial em 2024, em comparação com 2023. Mas os relatos de pirataria somali, pela primeira vez desde 2017, estão novamente a suscitar preocupações.

“Pode-se interceptar traficantes de drogas nas suas próprias águas, mas quando se tem um navio suspeito de pirataria a 200 milhas náuticas da costa, é realmente muito difícil provar.”

~ Carina Bruwer, Instituto de Estudos de Segurança



Forças especiais nigerianas avançam para interceptar piratas durante um treino naval conjunto envolvendo a Nigéria e o Marrocos durante o exercício Obangame Express 2025. Especialistas afirmam que as marinhas africanas devem trabalhar em conjunto nas patrulhas. AFP/GETTY IMAGES

Bruwer disse que as respostas iniciais fracas da região à pirataria expuseram as deficiências dos seus recursos e procedimentos.

“Uma coisa é criminalizar a pirataria, mas depois é preciso ter a capacidade de realmente capturá-los,” disse. “Depois, é preciso ter a capacidade e os meios para processá-los com sucesso. Pode-se interceptar traficantes de drogas nas suas próprias águas, mas quando se tem um navio suspeito de pirataria a 200 milhas náuticas da costa, é realmente muito difícil provar.”

Muitas das marinhas e guardas costeiras africanas estão muito dispersas, avisou.

A escassez de recursos de segurança é um tema comum em todos os países costeiros. Isso ficou claro em meados de Maio de 2025, quando os terroristas atacaram um navio de pesquisa marinha ao largo da costa da província de Cabo Delgado, no norte de Moçambique.

A Marinha de Moçambique é responsável por proteger uma costa de 2.500 quilómetros que se estende ao longo do Oceano Índico, da Tanzânia, no norte, à África do Sul, no sul. Estima-se que o país tenha menos de 20 navios de patrulha operacionais. No ataque terrorista, o navio estava a pesquisar os recursos pesqueiros de Moçambique, de acordo com o Centro de Integridade Pública. Quando duas lanchas rápidas nas proximidades começaram a disparar contra eles, a tripulação do navio recuou para o alto mar. Contactaram imediatamente a Marinha de Moçambique para pedir ajuda, “mas essa ajuda não chegou,” disse uma testemunha ao site de notícias Club of Mozambique.



Marinheiros senegaleses montam guarda a bordo do navio-patrulha Walo.

REUTERS

Os atacantes acabaram por desistir devido ao mar agitado e retiraram-se. Os investigadores afirmaram desde então que não havia desculpa para a falta de resposta das autoridades aos seus pedidos de ajuda. Semanas após as queixas, as autoridades moçambicanas afirmaram que ainda estavam a investigar o incidente.

REUNINDO RECURSOS

Os investigadores afirmam que existem formas de partilhar recursos para resolver questões transfronteiriças, mesmo que de forma limitada.

A partilha de recursos de forma económica inclui a partilha de informações e dados, operações e patrulhas conjuntas e a integração de quadros jurídicos e procedimentos operacionais normalizados. Já existem algumas organizações e ferramentas para ajudar.

O **Código de Conduta de Yaoundé**, assinado por 25 países da África Ocidental e Central em 2013. A Organização Marítima Internacional (OMI) afirma que o principal objectivo do código é gerir e reduzir os danos “derivados da pirataria, do roubo à mão armada contra navios e de outras actividades marítimas ilícitas, tais como a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.”

O código enfatiza a colaboração entre os países do Golfo da Guiné e centra-se na segurança marítima nacional e nos planos de contingência.

O Centro de Estudos Estratégicos de África afirma que o Código de Yaoundé se tornou “um modelo de como fazer cooperação marítima a nível regional.”

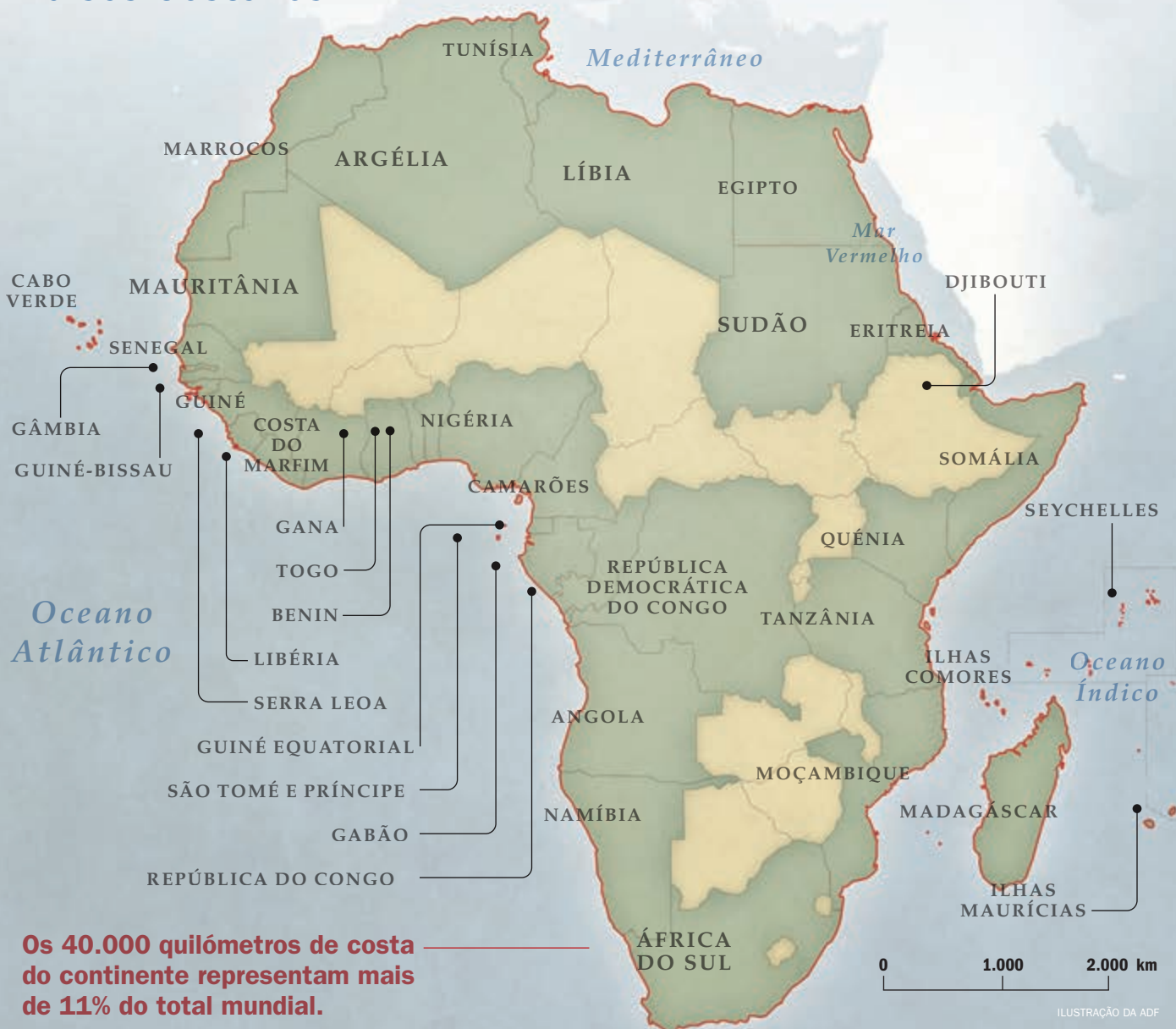
“Os países do Golfo da Guiné trabalham em conjunto para enfrentar os seus desafios comuns e existe uma ‘cultura de colaboração’, afirmou o Africa Center em 2023. “A criação de confiança entre os participantes é a maior

conquista do código de conduta. Outra lição importante é que uma comunidade pequena e motivada de profissionais pode ter um impacto.”

O Africa Center observou que o código ainda estava em desenvolvimento, afirmando que “a arquitectura de Yaoundé funciona, mas não de forma ideal ou igual em todas as zonas.” O Africa Center afirmou que ainda havia problemas com a coordenação e a partilha de informações e que nem todos os países-membros tinham criado estratégias marítimas nacionais nem as tinham financiado adequadamente.

O **Código de Conduta de Djibouti**, criado em 2009, centra-se no combate à pirataria e ao roubo à mão armada, sobretudo no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden. O Código de Djibouti promove a partilha de informações, patrulhas conjuntas e o reforço das capacidades. Existem 20 países-membros, incluindo a Arábia Saudita e

Países Costeiros



Os 40.000 quilómetros de costa do continente representam mais de 11% do total mundial.

os Emirados Árabes Unidos. A OMI afirmou que os países-membros concordaram em realizar as seguintes acções:

- **Investigação, detenção e julgamento de pessoas “razoavelmente suspeitas”** de terem cometido actos de pirataria e roubo à mão armada contra navios, incluindo aqueles que incitam ou planeiam tais ataques.
- **Interceptação e apreensão de navios suspeitos e bens a bordo.**
- **Resgate de navios, pessoas e bens expostos à pirataria** e ao roubo à mão armada, incluindo os cuidados e tratamento adequados às vítimas, tais como pescadores, outro pessoal a bordo e passageiros.
- **Realização de operações conjuntas** entre os países-membros e com marinhas de países de fora da região.

Em 2017, as autoridades acrescentaram a **Emenda de Jeddah**, que ampliou o código para incluir o tráfico de pessoas e outras actividades marítimas ilegais no Oceano Índico Ocidental e na área do Golfo de Áden. Essas actividades incluem tráfico e contrabando de pessoas; pesca ilegal, não declarada e não regulamentada; tráfico de estupefacientes e substâncias psicotrópicas; tráfico de armas; comércio ilegal de animais selvagens; roubo de petróleo bruto; e despejo ilegal de resíduos tóxicos.

As Forças Marítimas Combinadas (CMF) são a maior parceria naval multinacional do mundo, com 46 países-membros, incluindo Djibouti, Egipto, Quênia e Seychelles. A parceria afirma estar empenhada em “defender a ordem internacional baseada

em regras no mar, promovendo a segurança, a estabilidade e a prosperidade” em 8,3 milhões de quilómetros quadrados de águas internacionais, incluindo algumas das rotas marítimas mais importantes do mundo. As principais áreas de foco das CMF são derrotar o terrorismo, prevenir a pirataria, incentivar a cooperação regional e promover um ambiente marítimo seguro.

As CMF estão a testar drones marítimos como um meio económico para patrulhar os mares. Em 2025, a organização destacou quatro embarcações não tripuladas, também conhecidas como drones marítimos, para patrulhar continuamente o Mar Vermelho durante mais de 50 dias, uma novidade para a organização. Entre Fevereiro e Abril, as embarcações patrulharam uma área operacional de 219.000 quilómetros quadrados — cerca de metade do Mar Vermelho — à procura de sinais de actividades ilícitas. A Marinha dos EUA forneceu os quatro drones marítimos, que mantiveram uma vigilância constante em todas as condições meteorológicas, partilhando feedback em vídeo e radar em tempo real com os operadores da sede das CMF.

“Além de dar à força-tarefa visibilidade em tempo real das actividades na água, o destacamento produziu observações importantes sobre o tráfego marítimo que podem ser facilmente partilhadas com os parceiros regionais,” disse o Capitão Jorge McKee, da Marinha Real Australiana. “Nada supera ter olhos na água.”

Um marinheiro nigeriano participa numa edição anterior do exercício Obangame Express ao largo da costa de Lagos.

AFP/GETTY IMAGES



McKee, que comandou a força-tarefa responsável pela missão, disse que criminosos e outros actores não estatais “explorarão qualquer brecha que encontrarem.”

“O alto mar é um espaço comum para a prosperidade de todas as pessoas, mas se ninguém estiver a vigiar, sabemos que os contrabandistas transportarão drogas e armas, os pescadores ilegais saquearão os oceanos e os piratas roubarão ou sequestrarão navios,” disse McKee, de acordo com as CMF. “Esta operação demonstra o valor de olhos extras na água e ajuda-nos a saber onde colocar navios de guerra no lugar certo para apreender cargas ilícitas e proteger marinheiros inocentes.”

O Centro de Coordenação Operacional Regional (RCOC) das Seychelles e o Centro Regional de Fusão de Informações Marítimas (RMIFC) do Madagáscar concentram-se na troca de informações marítimas. Os centros foram criados em 2018 para gerir a troca e a partilha de informações, bem como operações conjuntas no mar. Sete Estados assinaram os acordos de parceria originais: Comores, Djibouti, França, Quênia, Madagáscar, Maurícias e Seychelles.

Trabalhando em estreita colaboração com o seu centro irmão, o RCOC coordena as operações regionais de combate a actividades marítimas ilegais com o apoio de recursos contribuídos pelos países parceiros. A Marinha dos EUA afirma que o RMIFC “concentra-se em aprofundar a consciência marítima e facilitar a troca e a partilha de informações marítimas com centros nacionais e centros internacionais de fusão de informações, enquanto o RCOC utiliza as informações fornecidas pelo centro de fusão para iniciar e coordenar operações no mar.”

As autoridades demonstraram essa coordenação em Janeiro de 2023, quando apreenderam 3.000 espingardas, centenas de munições e mísseis antitanque de um navio de pesca no Golfo de Omã. As armas iranianas destinavam-se à milícia Houthi no Iémen. Dias antes, as autoridades interceptaram 2.000 armas iranianas diversas num navio de pesca com destino ao Iémen.

Sem as informações sobre o navio que o RMIFC partilhou com as autoridades locais, algumas das armas poderiam ter acabado na Somália e vendidas a grupos terroristas como o al-Shabaab e o grupo Estado Islâmico na Somália. O RMIFC combate o tráfico de armas através da partilha e troca de informações de segurança marítima sobre navios suspeitos de cometer crimes.

O centro ajuda a identificar navios suspeitos de tráfico de armas e outros crimes marítimos, como contrabando de drogas, migração ilegal e pesca ilegal. A monitorização constante feita pela sala de vigilância do centro ajuda a alertar rapidamente as agências de fiscalização da lei marítima sobre ameaças.

UMA RESPOSTA UNIFICADA

Bruwer e outros apontaram a falta de vontade política, juntamente com problemas de coordenação entre várias marinhas e burocracias, como obstáculos à cooperação. Existem questões de sobreposição de jurisdições, sistemas jurídicos fracos e falta de interacção adequada entre as agências.

O Africa Center e outras organizações apontaram a necessidade de equilibrar a soberania nacional com a cooperação regional, exigindo uma padronização das leis e a construção de confiança. Muitos países têm cadeias de acusação incompletas, da prisão à condenação.



Pesquisadores afirmam que os países costeiros de África devem priorizar a aquisição e manutenção de barcos de patrulha e equipamentos de vigilância. Eles precisarão enfatizar a formação e a retenção de pessoal militar e policial marítimo. Terão de melhorar as suas infra-estruturas marítimas, incluindo as redes de comunicação.

Mas permanece o problema evidente de um território demasiado vasto para patrulhar e proteger, mas com recursos insuficientes.

“Sabemos que, muitas vezes, utilizamos esta retórica da cooperação e que todos estão dispostos a cooperar,” afirmou Bruwer. “Mas a capacidade para o fazer é muito limitada. É óptimo dizer que vamos ajudar o país vizinho a combater o crime marítimo, mas é difícil realmente alocar recursos para patrulhamento.”

Cada país precisa de um departamento governamental que “realmente defenda” a segurança marítima para garantir que ela seja uma prioridade “e, portanto, bem financiada,” defendeu Bruwer. Ela acrescentou que a partilha de capacidades e informações para proteger colectivamente as costas de África é “inegociável.” □

FORMANDO PARCERIAS NA ÁREA DA
SEGURANÇA



Na Gestão da Segurança Costeira, os Governos Africanos Estão a Trabalhar Com o Sector Privado Para Maximizar os Resultados

EQUIPA DA ADF

Os ataques no Mar Vermelho pela milícia Houthi perturbam o comércio mundial em grande escala. Os terroristas violam as rotas marítimas através do Golfo de Áden até ao Oceano Índico. Forçam os navios a alterar as suas rotas, acrescentando cerca de duas semanas e milhares de milhas náuticas às rotas marítimas.

Os Houthis atingiram mais de 100 navios no Mar Vermelho, no Golfo de Áden e no Mar Árábico. Os ataques da milícia Houthi, sediada no Iémen, expuseram os problemas que 37 países costeiros africanos enfrentam para garantir a segurança das suas vastas costas e zonas económicas marítimas.

Para além do terrorismo, os países costeiros africanos enfrentam ameaças como a pirataria, o despejo de resíduos tóxicos, a pesca ilegal, a caça furtiva, o contrabando e o tráfico de seres humanos, drogas e armas. Os malfeitores encontram poucos navios de

patrulha nas vastas águas da costa africana.

“A segurança marítima é vital para o continente africano — por vezes referido como a maior ilha do planeta,” François Vreÿ e Mark Blaine escreveram num relatório para o Centro de Estudos Estratégicos de África. “O aumento repentino dos ataques reaviva as ameaças... [e] revela a natureza precária da segurança marítima africana — cujos impactos não se fazem sentir apenas no Mar Vermelho, mas em todo o continente.”

Os governos reconhecem que as suas forças de segurança marítima não dispõem de financiamento suficiente para a tarefa em mãos. Tradicionalmente, os países africanos tiveram de dedicar a maior parte do seu financiamento à segurança dos seus exércitos, deixando as suas marinhas e guardas costeiras com frotas de patrulha e pessoal limitados.

Uma alternativa à segurança marítima tradicional

Militares cabo-verdianos treinam em Sogakope, no Gana, durante um programa anual de combate ao terrorismo.

REUTERS



Forças da Polícia Marítima da Puntlândia patrulham a costa de Bosasso em Janeiro de 2025.

REUTERS



financiada pelo governo é trazer parceiros do sector privado para partilhar as responsabilidades. As parcerias público-privadas, ou PPP, utilizam académicos, conhecimentos especializados do sector privado e investimentos para reduzir a carga financeira dos governos numa série de projectos, incluindo a produção de energia e a manutenção de infra-estruturas. Os investigadores afirmam que os países africanos podem utilizar as PPP para melhorar a segurança marítima.

Vasu Gounden, fundador do Centro Africano para a Resolução Construtiva de Litígios, afirma que as estratégias militares estão a afastar-se da manutenção da paz convencional para a imposição da paz. Numa conferência sobre PPP realizada na África do Sul em Março de 2025, ele afirmou que as PPP surgiram como um “mecanismo crucial para equipar e modernizar as forças de defesa para lidar eficazmente com a guerra urbana, o combate à insurgência e o combate ao terrorismo,” de acordo com a defenceWeb.

Na conferência, Derrick Mgwebi, um general sul-africano reformado, afirmou que a cooperação regional em algumas partes de África continua inconsistente devido à política e aos atrasos burocráticos. O efeito, afirmou, é a falta de mobilização atempada dos recursos militares necessários em áreas de crise, informou a defenceWeb. Outros oradores da conferência salientaram a necessidade das PPP na “construção da paz” e na reconstrução pós-conflito.

O Centro de Política Energética Global afirma que as PPP “emergiram como uma estratégia fundamental para resolver os estrangulamentos financeiros dos projectos de infra-estruturas.” Até agora, segundo o centro, o

desempenho das PPP em África tem sido misto. Alguns projectos tiveram falhas na preparação, aquisição, gestão de riscos e transparência.

RESPOSTA COORDENADA

Vreÿ é professor emérito de ciências militares na Universidade de Stellenbosch, na África do Sul. Ele escreveu e deu palestras extensivamente sobre o tema das PPP e afirma que as muitas ameaças marítimas que África enfrenta exigem uma resposta “coordenada.”

“As respostas não podem ser devolvidas aos governos para que façam algo,” disse à defenceWeb numa entrevista em 2025. “Os governos devem construir parcerias com o sector privado em todo o espectro para lidar com as complexidades deste tipo de riscos e vulnerabilidades não tradicionais à segurança marítima.”

Disse que as guerras, as disputas e as tendências geopolíticas em outras partes do mundo estão a forçar os países a voltar-se para questões de segurança “duras,” envolvendo ameaças tradicionais. Mas, observou ele, os problemas de África são diferentes.

“Penso que, no caso de África, o maior equilíbrio entre riscos e vulnerabilidades ainda reside no lado da segurança marítima não tradicional,” disse à defenceWeb.

“É também aqui onde África e os decisores e parceiros africanos têm passado grande parte do seu tempo nos últimos 10 a 15 anos. Também procuro argumentar que ainda é no domínio dos riscos e ameaças não tradicionais à segurança marítima e das vulnerabilidades que os decisores africanos, os seus órgãos e os seus Estados litorâneos devem colocar o seu foco, os seus recursos, desenvolver a sua capacidade e construir comunidades de práticas.

Porque África, em certa medida, fica um pouco à margem quando se trata de grandes confrontos entre entidades importantes com grandes marinhas.”

O centro de política energética afirma que as PPP exigem organização e honestidade. Para construir uma PPP, de acordo com o centro, é necessário um planejamento inicial robusto, incluindo estudos de viabilidade, previsões e análises de custo-benefício. Se houver concursos, eles devem ser transparentes e competitivos. As PPP exigem “instituições capazes, coordenação interinstitucional simplificada e apoio político consistente” para a execução adequada, o centro disse no relatório de Maio de 2025.

Vreÿ afirma que o Código de Conduta de Djibouti e o Código de Conduta de Yaoundé, que envolvem parcerias entre países, empresas privadas e organizações internacionais, são exemplos de PPP internacionais bem-sucedidas.

Alguns países africanos, devido aos seus governos e clima de negócios, são mais adequados para formar PPP do que outros, de acordo com um relatório de 2025 publicado no North Africa Post. O relatório afirma que cinco países se estabeleceram como “líderes continentais, enquanto outros enfrentam desafios significativos para atrair e gerir o investimento privado em infra-estruturas públicas.”

O Egito, o Gana, Marrocos, a Nigéria e a África do

Sul, segundo o Post, lideram o caminho, seguidos pela Costa do Marfim e pelo Ruanda. Entre os pontos fortes dos países estão “cláusulas contratuais inovadoras,” o crescimento das auto-estradas e das telecomunicações e “parcerias transparentes.”

INTERRUPÇÃO SUBMARINA

Uma interrupção num cabo de comunicações submarino no Oceano Atlântico oriental, no Congo Canyon, em 2023, demonstra o potencial e a necessidade da cooperação em PPP. Uma investigação revelou que a interrupção foi causada por lama submarina e deslizamentos de rochas. Quatro sistemas — o West Africa Cable System, o South Atlantic 3, o Africa Coast to Europe e uma conexão angolana — foram danificados. O Orange Marine, um navio dedicado à reparação de cabos ao largo da costa africana, estava no Quênia na altura, mas navegou para sul para reparar as linhas.

Embora os danos nos cabos tenham sido causados por factores naturais, eles serviram como um alerta para as autoridades governamentais sobre a necessidade de proteger a infra-estrutura submarina, incluindo a protecção contra interferências humanas. Um estudo de 2024 publicado pela Trends Research and Advisory afirma que uma falha na internet submarina pode representar uma séria

Trabalhadores transportam parte de um cabo de fibra óptica para a terra na cidade portuária queniana de Mombaça. A protecção e a reparação desses sistemas submarinos exigem parcerias público-privadas.

AFP/GETTY IMAGES





ameaça à segurança e à estabilidade do mundo digital. O estudo alerta que ataques terroristas a cabos submarinos podem levar a uma “paralisação completa dos serviços digitais à escala global, causando um caos económico e social em grande escala.”

“Isso pode resultar em perturbações em bancos, empresas e instituições governamentais, bem como em interrupções nos serviços médicos e educacionais online,” alertaram Elsayed Ali Abofarha e Hamad Al-Hosani, autores do estudo.

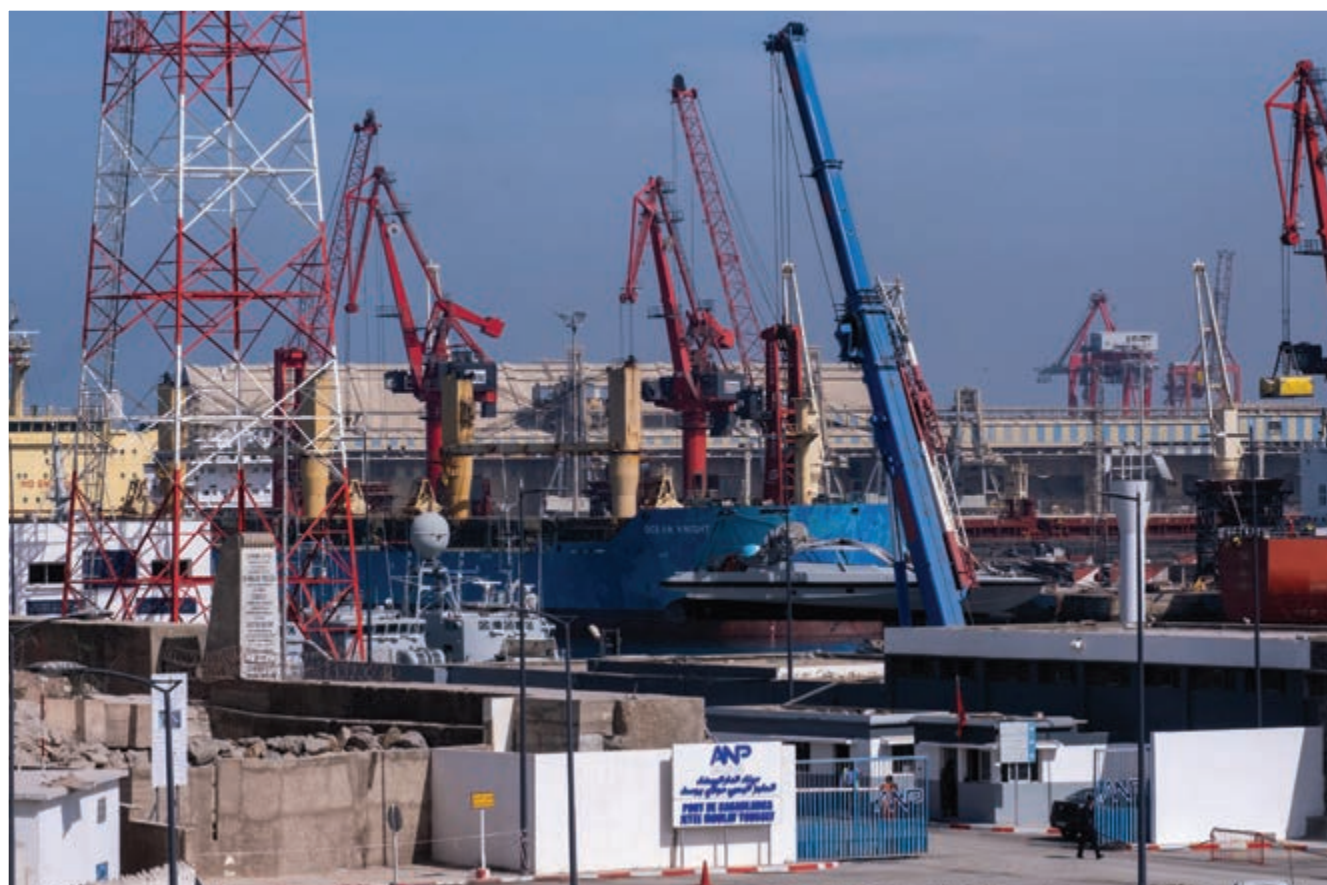
“Tais eventos podem desencadear respostas militares, aumentando a probabilidade de conflitos e disputas internacionais,” escreveram eles. Eles citaram um incidente ocorrido em Março de 2024, no qual três cabos submarinos no Mar Vermelho foram cortados, “afectando 25% do fluxo de dados entre a Ásia e a Europa.” O incidente ocorreu durante ataques terroristas Houthis contra a navegação internacional no Mar Vermelho, “levando à formação de comissões de investigação para determinar se o evento

foi intencional ou acidental e a sua possível conexão com o terrorismo Houthi.”

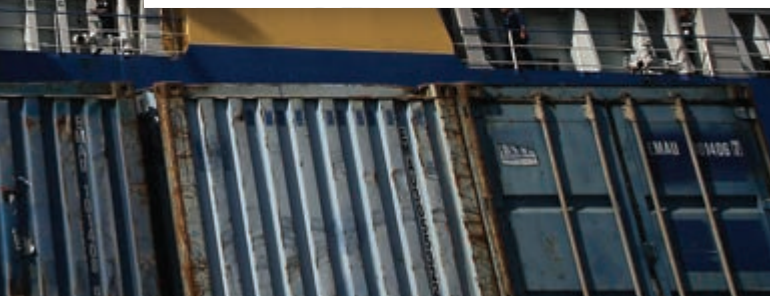
Os especialistas em reparos determinaram posteriormente que os cabos provavelmente foram danificados pela âncora arrastada do navio de carga Rubymar depois de ser atingido por mísseis Houthis, de acordo com a Data Centre Dynamics.

Esses cabos submarinos são normalmente propriedade de empresas, mas são essenciais para a gestão moderna. Esses reparos geralmente são realizados por outras empresas e mostram a necessidade crucial de os governos terem relações sólidas e estabelecidas com especialistas do sector privado, mesmo quando não há acordos formais de PPP. As relações são ainda mais complicadas pelo facto de esses sistemas de cabos, muitas vezes, se estenderem por várias jurisdições nacionais e internacionais.

“A capacidade de identificar ameaças e vulnerabilidades nas redes de cabos de dados submarinos é bastante



Acima: O porto de Casablanca, em Marrocos, é um movimentado centro económico regional. Os países de toda a África estão a estudar formas de melhorar a segurança portuária. APP/NURPHOTO



À esquerda: O porto de Argel, na Argélia, processa um carregamento proveniente do Senegal. Muitos portos africanos têm tempos de espera prolongados, tornando os navios vulneráveis a ataques. APP/NURPHOTO

avançada,” disse Vreÿ. “Elas são divididas em naturais, acidentais e sistémicas. Todas as três oferecem margem para intervenções de reparação por meio de métodos conhecidos, nos quais o sector privado tende a assumir a liderança.”

‘ENTIDADE ESPECIALIZADA’

Poucos países conseguem lidar sozinhos com as questões abrangentes e interligadas da segurança marítima. “Nenhuma marinha da África Oriental é actualmente capaz de montar operações de combate à pirataria nas suas águas,” Vreÿ e Blaine escreveram no seu estudo de 2024. Os ataques dos Houthis também mostram a “funcionalidade de alguns portos africanos, que obrigam os navios a esperar por longos períodos fora do porto, tornando essas embarcações mais atraentes para a pirataria e outros crimes.”

Os investigadores afirmam que o compromisso total com uma PPP de segurança é essencial, mesmo que isso

signifique adicionar novos níveis de burocracia.

“Ter uma estratégia de segurança marítima é, obviamente, uma excelente orientação para saber os tipos de parcerias público-privadas que devem ser construídas,” afirmou Vreÿ, conforme relatado pela defenceWeb. “Fazer isso não é uma tarefa simples, pois são necessários órgãos de coordenação público-privados de alto nível para superar os desafios da inércia burocrática, da falta de confiança entre as partes interessadas públicas e privadas e da insuficiência de quadros políticos.”

Os governos precisam tornar as parcerias uma prioridade, disse Vreÿ, nomeando uma “entidade especializada para isso,” em vez de simplesmente torná-la parte de uma estratégia de segurança mais ampla ou apenas “um ponto da agenda dentro de uma agenda muito mais ampla.”

“É necessário que exista uma entidade muito definida que elabore relatórios no estrangeiro e ajude a impulsionar o desenvolvimento de uma estratégia de segurança marítima,” afirmou. □

MARROCOS DESTACA NOVOS AH-64 APACHES

Um helicóptero Apache a aterrar em Marrocos durante um exercício em 2024.

AVERY SCHNEIDER/EXÉRCITO DOS EUA

EQUIPA DA ADF

Marrocos destacou o primeiro dos seus novos helicópteros Apache AH-64E durante um exercício de treino militar com os Estados Unidos.

Os helicópteros entraram em ação pela primeira vez no exercício Leão Africano, em Maio de 2025. Os helicópteros de última geração, adquiridos dos EUA, fazem parte de uma encomenda de 24 unidades, das quais seis já estão operacionais, de acordo com o The Africa Report. Vinte e quatro militares marroquinos foram treinados no âmbito de um programa oferecido pela Agência de Cooperação de Segurança e Defesa dos EUA.

A Boeing está a construir os novos Apaches marroquinos ao abrigo de um contrato com o Exército dos EUA através do processo de Vendas Militares Externas do governo dos EUA. O AH-64E possui um sistema moderno e aprimorado de aquisição de alvos que fornece informações sobre alvos diurnos, noturnos e em todas as condições climáticas, além de capacidade de navegação com visão noturna. Para além de classificar alvos terrestres e aéreos, o radar de controlo de fogo foi actualizado para funcionar num ambiente marítimo.

Em Junho de 2020, o Marrocos encomendou 24 AH-64Es num negócio de 440 milhões de dólares, depois de ter solicitado a aeronave no final de 2019. O acordo inclui uma opção de compra de 12 helicópteros adicionais fabricados pela



Pilotos e tripulantes das Forças Armadas Reais Marroquinas ao lado de um recém-entregue helicóptero AH-64E Apache durante uma cerimónia de entrega, no dia 5 de Março de 2025.

JASON JOHNSTON

Boeing. Um relatório do Fórum Militar Marroquino disse que o helicóptero foi conhecido pela eficácia em combate e está equipado com “tecnologias militares de ponta.”

De acordo com o The Defense Post, o acordo também inclui 551 mísseis ar-terra Hellfire, 200 mísseis ar-ar AIM-92H Stinger e 558 kits de foguetes guiados com precisão Advanced Precision Kill Weapon System. O Hellfire é um míssil táctico subsónico, guiado por laser, utilizado para atingir veículos blindados, incluindo tanques, bunkers, sistemas e antenas de radar, equipamento de comunicações, alvos suaves e helicópteros suspensos. Conta com 12 variantes, de acordo com o Post. Originalmente concebido para helicópteros, agora pode ser lançado a partir de plataformas aéreas, marítimas e terrestres.

Egipto e Coreia do Sul Procuram Adquirir Aviões de Caça



EQUIPA DA ADF

O Egipto está supostamente a concluir um acordo com a Coreia do Sul para a aquisição de até 100 caças ligeiros FA-50. O acordo também poderá incluir uma transferência significativa de tecnologia.

Um responsável da fabricante de caças Korea Aerospace Industries (KAI) afirmou que a aquisição “promoverá a indústria aeronáutica egípcia e reforçará as parcerias estratégicas em África e no Médio Oriente,” de acordo com a Groupe ADIT, uma empresa de inteligência.

O caça, que tem 70% de semelhanças com o clássico caça Lockheed Martin F-16, provavelmente substituirá os antigos

Alpha Jets e os aviões de treino K-8E.

O Egipto poderá começar por encomendar um primeiro lote de 36 aeronaves no valor de cerca de 1 bilhão de dólares, antes de adquirir mais, informou a ADIT. Se o Egipto decidir comprar todas as 100 aeronaves, cerca de 70 serão construídas em Helwan, no Egipto.

O FA-50 é uma versão de combate leve do avião de treino avançado supersónico KAI T-50 Golden Eagle e da aeronave de ataque leve. O desenvolvimento do avião de combate FA-50 começou em Outubro de 1997, de acordo com a Airforce Technology.

A sua compatibilidade com os F-16 é crucial, pois minimiza os desafios logísticos e os custos associados à integração de novas aeronaves nas operações actuais do Egipto, de acordo com a Business Korea.

O FA-50 possui 13 metros de comprimento e 9,5 metros de largura. A sua cabine pode transportar dois tripulantes. Está equipado com um visor frontal com amplo campo de visão.

A procura global por aeronaves militares como o FA-50 é forte, de acordo com a Business Korea, e a KAI está a receber encomendas de países como a Malásia, Peru, Filipinas, Eslováquia e Estados Unidos para produzir aeronaves de treino avançado.

FORÇA AÉREA DE MOÇAMBIQUE EXPANDE FROTA DE TRANSPORTE

EQUIPA DA ADF

A Força Aérea de Moçambique recebeu um Airbus C-295W, numa altura em que continua a expandir a sua frota de transporte.

A Força Aérea de Moçambique adquiriu um CN-235M de médio alcance remodelado e um turbopropulsor Let-410 de curto alcance do Paramount Group, da África do Sul, no final de 2022. Aquando da entrega, os responsáveis da Força Aérea afirmaram que as duas aeronaves seriam utilizadas para transportar carga e tropas e para destacar forças especiais e pára-quedistas. A Paramount forneceu as aeronaves, bem como a formação e a manutenção, de acordo com a defenceWeb.

A empresa também entregou vários helicópteros reconicionados a Moçambique e três aeronaves multifuncionais Mwari. Estas têm sido utilizadas no norte de Moçambique desde Dezembro de 2022 para combater uma insurgência terrorista.

“Para Moçambique, o C295W promete ser uma viragem,” informou a Military Africa. “A sua capacidade de operar em ambientes austeros e de se adaptar a múltiplas funções — desde o transporte de tropas até missões humanitárias — reforçará a capacidade da Força Aérea de responder a crises, seja combatendo insurgências ou prestando ajuda na sequência de catástrofes naturais. Com uma costa que se estende por mais de 2.500 quilómetros e um historial de desafios em matéria de segurança e logística, Moçambique tem muito a ganhar com esta aquisição estratégica.”

O C-295 está a tornar-se o avião de transporte preferido em toda a África. Angola recebeu o primeiro de três novos transportes C-295. Duas das aeronaves serão equipadas para vigilância marítima com um sistema



de missão táctica totalmente integrado desenvolvido pela Airbus. Este inclui um radar de busca, sensores electroópticos, detector de anomalias magnéticas e outros equipamentos de aviónica. As armas podem incluir torpedos, mísseis, minas e cargas de profundidade.

O Airbus C-295 é um avião de transporte táctico concebido para missões como transporte de tropas e carga, patrulha marítima, alerta aéreo, vigilância e reconhecimento, apoio aéreo aproximado armado, evacuação médica e combate a incêndios. A Airbus afirma que pode transportar cerca de 8 toneladas métricas de carga útil ou cerca de 70 soldados a uma velocidade máxima de cruzeiro de 260 nós. Pode ser equipado para reabastecimento aéreo de aeronaves de asa fixa e helicópteros.

O Egipto adquiriu 26 destes aviões de transporte e a Argélia tem seis. A Guiné Equatorial tem dois encomendados, o Mali tem dois, o Gana tem três e o Burkina Faso, a Costa do Marfim e o Gabão têm um cada, de acordo com a Airbus. O Senegal tem um e outro a caminho. No total, pelo menos 10 países africanos operam ou encomendaram um total de 44 aeronaves, que já acumularam mais de 100.000 horas de voo desde 2005.

NIGÉRIA ESTREIA DRONE DE ATAQUE PRODUZIDO INTERNAMENTE

EQUIPA DA ADF

AS Forças Armadas da Nigéria lançaram o seu primeiro drone de ataque produzido internamente, marcando o que consideram um marco importante na capacidade do continente de desenvolver e fabricar a sua própria tecnologia de defesa.

Construído em colaboração com a empresa de tecnologia nigeriana Briech UAS, o drone foi apresentado na sede da empresa em Abuja, em Abril de 2025. Embora as especificações técnicas não tenham sido divulgadas, o Chefe do Estado-Maior da Defesa, General Christopher Musa, enfatizou que o drone será usado na luta do país contra terroristas e dará à Nigéria uma fonte doméstica muito necessária para as armas.

“Ao fabricar esses drones localmente, a Nigéria reduz a sua dependência de recursos estrangeiros, garante a aquisição imediata e fortalece a sua capacidade de responder rapidamente a ameaças à segurança,” disse Musa. “Tenho a certeza de que, com as grandes mentes que temos, sobretudo entre os jovens, podemos produzir algo que será muito, muito notável.”

O drone é um dispositivo do tipo kamikaze, projectado para transportar explosivos e que pode ser direccionado para detonar no momento do impacto, de acordo com o The Defense Post. Espera-se que ele acrescente um novo elemento às operações de combate à insurgência da Nigéria, que já incluem aeronaves de vigilância não tripuladas, drones armados e aviões de ataque pilotados.

Bright Echefu, presidente da Briech UAS, disse que grupos terroristas como o Boko Haram e a Província do Estado Islâmico na África Ocidental estão a usar drones comerciais prontos para uso em

missões de reconhecimento e ataque.

“Esses drones têm sido usados para rastrear e atacar as nossas tropas. Eles estão a ser utilizados para coordenar emboscadas e executar ataques aéreos rudimentares,” disse Echefu. “Dedicamo-nos a desenvolver bons drones de vigilância e ataque, adaptados para enfrentar os desafios únicos do nosso país.”

O Governador do Estado de Plateau, Caleb Mutfwang, que participou no lançamento, disse que novas armas e tecnologias como os drones são necessárias para combater as táticas assimétricas utilizadas pelos grupos insurgentes.

“Como nação, cometemos um erro ao permitir que actores não estatais adquirissem capacidades que quase rivalizam com as dos actores estatais,” disse Mutfwang. “É hora de corrigir esse desequilíbrio.”

A empresa de defesa nigeriana Briech UAS lança o primeiro drone de ataque produzido no país durante uma demonstração na sua sede em Abuja. BRIECH UAS





Especialistas Africanos Alertam para Ameaças **CIBERNÉTICAS** **IMPULSIONADAS PELA IA**

— EQUIPA DA ADF —

AS empresas da África Oriental estão a recorrer à inteligência artificial (IA) para tornar as suas empresas mais rápidas e eficientes e para descobrir novas oportunidades.

No entanto, Brian Kiplagat, chefe da segurança cibernética da NTT DATA East Africa, alerta que a IA também está a potencializar os ataques.

“Estamos a assistir a um aumento dos ataques cibernéticos em que a IA é utilizada para identificar e explorar vulnerabilidades a uma velocidade sem precedentes,” Kiplagat disse numa mesa-redonda de líderes do sector em Nairobi, de acordo com o site CIO Africa. “Muitas organizações têm controlos locais fortes, mas enfrentam dificuldades com a visibilidade e a governação em ambientes de nuvem e de trabalho remoto. Isso expõe lacunas críticas que os atacantes estão cada vez mais a explorar.”

Os criminosos cibernéticos podem usar a IA para roubar palavras-passe e criar e-mails de phishing mais convincentes para enganar os utilizadores. Os piratas informáticos usam malware alimentado pela IA para contornar os softwares tradicionais de protecção contra vírus.

“A IA oferece oportunidades incríveis, mas também está a mudar o panorama das ameaças. Estamos a lidar com malware gerado pela IA, golpes deepfake e sistemas autónomos que podem ser sequestrados,” disse Kelvin Mugambi, arquitecto de soluções técnicas da Cisco para a África Subsariana. “Isso exige uma mudança radical na forma como protegemos a infra-estrutura digital. Temos de proteger sistemas que possam pensar e agir, não apenas reagir.”

Mugambi afirmou que apenas 4% das organizações de todo o mundo são consideradas “maduras” em termos de preparação para a segurança cibernética, enquanto 86% sofreram incidentes de segurança relacionados com a IA nos últimos doze meses. Os líderes do sector também salientaram que o continente enfrenta uma escassez de profissionais de segurança cibernética.

Num ensaio para a EB.net, Boland Lithebe, responsável pela segurança da Accenture na África do Sul, afirmou que as empresas e os governos precisam de utilizar a IA como parte das suas defesas. Ele observou que os bancos utilizam a IA para detectar transacções fraudulentas em tempo real. Ele disse que as plataformas de inteligência de ameaças alimentadas pela IA podem ajudar a automatizar respostas a ataques cibernéticos, melhorar o tempo de reacção e limitar os danos.

“Assim como a IA capacita os criminosos cibernéticos, ela também pode fortalecer as defesas,” salientou Lithebe. “Os sistemas de detecção de ameaças baseados na IA podem analisar padrões, sinalizar anomalias e prever ataques antes que eles aconteçam. Num país como a África do Sul, onde as competências em segurança cibernética são escassas, a IA pode desempenhar um papel crucial para colmatar essa lacuna.”

UNIÃO AFRICANA INAUGURA

— **AGÊNCIA** — **ESPACIAL**

— EQUIPA DA ADF —

Quase três décadas depois de o Egito lançar o seu primeiro satélite em órbita, a Agência Espacial Africana abriu as suas portas em Cairo com a missão de expandir a presença do continente para além da Terra.

“As actividades espaciais em todo o continente têm sido muito fragmentadas,” disse Meshack Kinyua, responsável pela formação em aplicações espaciais da União Africana. “A [agência] ... coloca todos os membros da União Africana em pé de igualdade no que diz respeito ao acesso aos dados recolhidos, com base nas suas necessidades.”

Pelo menos 21 países africanos têm programas espaciais. A maioria deles começou nos últimos 25 anos, com a queda nos custos de desenvolvimento e lançamento de satélites. Desde que o Egito lançou o NileSat-1 em 1998, 19 países africanos colocaram 67 satélites em órbita, de acordo com a SpaceHubs Africa. O Botswana tornou-se a mais recente nação espacial do continente quando lançou o BotSat-1 no dia 15 de Março de 2025.

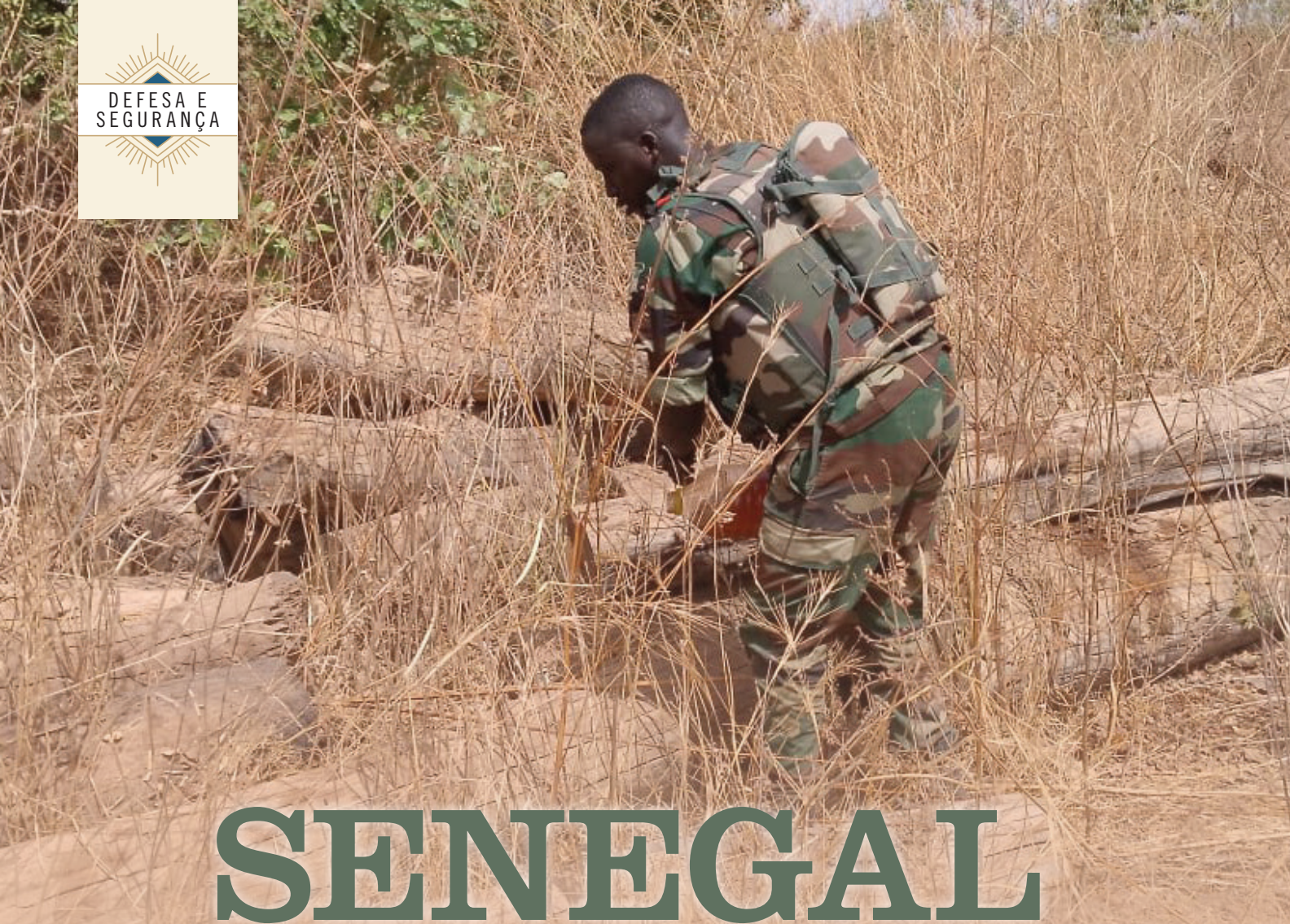
A missão da Agência Espacial Africana tem quatro pilares: melhorar a observação da Terra; apoiar a comunicação, a navegação e o posicionamento por satélite; promover a astronomia; e promover as ciências espaciais.

“O programa espacial africano está em fase embrionária neste momento,” Kinyua disse num vídeo da UA. “Estamos a trabalhar directamente para garantir que os Estados-membros tenham capacidade em termos de infra-estruturas e de desenvolvimento de capital humano.”

Os países africanos esperam triplicar o número de satélites em órbita nos próximos anos. Os defensores do espaço consideram que o papel crescente de África para além da atmosfera é vital para o futuro. A tecnologia de satélites pode prever o tempo, estabelecer comunicações seguras e rastrear movimentos através das fronteiras do continente.

A recém-criada Agência Espacial Africana coordenará o trabalho de mais de 20 programas espaciais nacionais com o objectivo de melhorar a observação e as comunicações na Terra. AGÊNCIA ESPACIAL AFRICANA





SENEGAL

LANÇA OPERAÇÃO PARA IMPEDIR A EXTRAÇÃO ILEGAL DE MADEIRA

EQUIPA DA ADF

As Forças Armadas do Senegal estão a combater a extracção ilegal e o tráfico de madeira para diminuir o roubo dos seus preciosos recursos naturais.

Em Maio de 2025, anunciaram que a Operação Faxass, na Zona Militar 6, apreendeu 344 troncos de madeira ilegalmente extraída das florestas de Pata e Guimara. O nome da operação significa “roubo” em Wolof.

“O exército está a demonstrar a sua determinação em travar este tráfico, que alimenta um comércio transfronteiriço lucrativo, muitas vezes orquestrado por redes bem organizadas que operam entre o Senegal e a Gâmbia,” informou o site de notícias Dakaractu. “A Operação FAXASS, para além dos seus efeitos imediatos, envia uma mensagem clara: as florestas não serão mais deixadas nas mãos de predadores.”

O roubo de madeira custa aos países africanos cerca de 17 bilhões de dólares por ano. Um dos tipos de madeira mais valiosos e raros é o pau-rosa, utilizado na China para fabricar mobiliário de luxo. Um estudo da Agência de Investigação Ambiental revelou que mais de

3 milhões de toneladas métricas de pau-rosa, estimadas em mais de 2 bilhões de dólares, são retiradas anualmente da África Ocidental e enviadas para a China.

Apesar da proibição governamental de todas as exportações de madeira em 2022, a Gâmbia continua a ser uma importante fonte de pau-rosa enviado para a China todos os anos. Os contrabandistas transportam a madeira extraída na região da Casamança, no Senegal, e enviam-na a partir do porto da capital da Gâmbia, Banjul, com a ajuda de autoridades portuárias e policiais cúmplices.

O Senegal acredita que a Operação Faxass e outros esforços para proteger os recursos naturais irão dissuadir os traficantes.

“Ao intensificar operações deste tipo, as forças armadas esperam não só proteger o ambiente, mas também restaurar a autoridade do Estado nestas zonas que são frequentemente de difícil acesso e há muito abertas à exploração ilegal,” comunicou o Dakaractu.

Um soldado senegalês que participa na Operação Faxass confisca madeira ilegalmente extraída perto da fronteira com a Gâmbia.

FORÇAS ARMADAS SENEGALESAS/DIRPA



LÍBIA

Destrói ‘Remanescentes Mortíferos da Guerra’

EQUIPA DA ADF

Numa demonstração simbolicamente importante, o Departamento de Investigação Criminal da Líbia destruiu 2 toneladas de munições, explosivos e outros vestígios de guerra recolhidos na área de Al-Heera.

A medida faz parte de um esforço para restaurar a segurança no país após anos de conflito. Combatentes, incluindo mercenários do famoso Grupo Wagner da Rússia, colocaram minas terrestres e dispositivos explosivos improvisados em áreas civis que ocupavam.

Entre 2020 e 2025, este tipo de explosivos matou pelo menos 125 pessoas e feriu mais de 300 na Líbia. “Cada incidente tem um peso humano e psicológico imenso,” disse Fatma Zourrig, chefe do Programa de Acção contra Minas da Missão de Apoio das Nações Unidas na Líbia.

Em 2024, 8.300 resíduos explosivos de guerra foram eliminados no país. Os residentes têm regressado lentamente às suas

residências em áreas minadas, como os bairros ao sul de Trípoli, que tinham sido ocupados pelas forças do Grupo Wagner. No entanto, ainda há muito trabalho a ser feito para remover as armas. Um relatório de 2023 da Missão de Apoio das Nações Unidas na Líbia constatou que 15 milhões de metros quadrados de terra ainda continham engenhos explosivos.

“O uso indiscriminado de armas em áreas civis durante os recentes conflitos significa que mesmo as áreas urbanas estão repletas de resíduos explosivos de guerra,” afirmou a ONU.

“Estes resquícios do conflito impedem o acesso seguro à educação, aos cuidados de saúde e ao desenvolvimento, e continuam a ferir ou matar muito tempo depois do fim dos combates, representando uma ameaça diária à vida e aos meios de subsistência.”

Trabalhadores recolhem munições, artilharia e outros explosivos para eliminação na Líbia.

IASON FOOUNTEN/ONU

Engenheiros Nigerianos Devolvem Avião aos Céus Após 23 Anos

EQUIPA DA ADF

Engenheiros militares nigerianos devolveram um Dornier DO-228, um avião bimotor turbopropulsor, aos céus após 23 anos em terra.

O Marechal Hasan Abubakar, chefe do Estado-Maior da Força Aérea da Nigéria, elogiou os esforços de cinco engenheiros e 40 técnicos que trabalharam durante quatro meses no projecto. “Não se trata apenas de um ganho operacional, é uma prova do compromisso da Força Aérea Nigeriana (NAF) com a auto-suficiência e a optimização de recursos,” afirmou.

O avião era anteriormente operado pelo Ministério de Minas e Desenvolvimento Siderúrgico e permanecia sem uso numa instalação em Kaduna desde 2001. A NAF agora planeia usar o avião para missões de transporte aéreo táctico. A medida vem após uma directiva presidencial para transferir plataformas em solo para a NAF para avaliação, com o objectivo de colocá-las novamente em serviço e diminuir a dependência de aeronaves importadas.

A NAF tem feito um esforço para expandir a sua frota, adicionando 14 aeronaves avançadas em 2024, como parte de um plano de três anos para adicionar 64 aviões. O país também tem trabalhado para devolver os aviões em terra

Técnicos da Força Aérea Nigeriana trabalham num Dornier DO-228. O exército deu prioridade à recolha de aeronaves não utilizadas ou danificadas para que possam voltar ao serviço.

FORÇA AÉREA NIGERIANA



aos céus, aumentando a sua percentagem de operacionalidade de cerca de 34% em 2015 para cerca de 84% em 2020, informou a defenceWeb.

Ao mesmo tempo, a NAF fez progressos na realização de inspecções domésticas às suas aeronaves para manter os seus aviões a operar em segurança. Em 2024, realizou a primeira inspecção de 4.800 horas no país a uma aeronave DO-228.

“Em conjunto, estes marcos destacam a crescente capacidade da NAF para a manutenção avançada de aeronaves a nível interno e servem de base para projectos futuros que visam alcançar a autonomia técnica,” afirmou Olusola Akinboyewa, director de relações públicas da NAF.

CEDEAO

Celebra o Seu 50.º Aniversário

EQUIPA DA ADF

A Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental celebrou o seu 50.º aniversário como um dos blocos económicos mais bem-sucedidos do continente e uma força importante na cooperação regional e na manutenção da paz.

A comunidade, conhecida como CEDEAO, comemorou o seu aniversário em meados de 2025. Dezassex Estados-membros fundaram-na em 1975.

Em três anos após a sua fundação, os mandatos do bloco foram alargados para abranger objectivos políticos e de segurança. Estas adições foram necessárias à medida que os países da África Ocidental se adaptavam aos desafios socioeconómicos e de segurança em constante mudança, que passaram a incluir ameaças terroristas.

“Estamos a enfrentar os maiores desafios que enfrentamos hoje, o terrorismo, as mudanças climáticas e a mudança constitucional de governo, a pobreza e as disparidades económicas,” afirmou o presidente da Comissão da CEDEAO, Omar Alieu Touray, conforme noticiado pela Reuters. Ele expressou confiança na superação dos desafios.

Golpes militares levaram à retirada do Burquina Faso, do Mali e do Níger do grupo em 2024. Os três países separatistas formaram a Aliança dos Estados do Sahel. Desde então, a CEDEAO tem feito tentativas para que os três países regressem. Em meados de 2025, os representantes da CEDEAO reuniram-se no Gana e começaram a planear a realocização de várias instituições importantes sediadas

nos três países da aliança, de acordo com a Business Insider Africa. Os responsáveis da CEDEAO afirmaram ter preocupações relacionadas com a livre circulação de pessoas, bens e serviços dentro da aliança.

O objectivo declarado da CEDEAO é alcançar a “auto-suficiência colectiva” dos seus Estados-membros através de um único grande bloco comercial. A sua ênfase na manutenção da paz inclui a igualdade e a interdependência dos Estados-membros, a solidariedade, a não-agressão, a promoção de direitos humanos, a justiça económica e social e a governação democrática.

Um sucesso particular tem sido o Protocolo sobre a Livre Circulação de Pessoas, Residências e Estabelecimento, que concede aos cidadãos o direito de entrar e viver no território de qualquer país-membro. Um segundo protocolo visa desenvolver e integrar a indústria do turismo de cada país membro.

Como força de manutenção da paz na região, os Estados-membros enviaram forças militares conjuntas para intervir nos países-membros do bloco em momentos de instabilidade política e agitação. A primeira intervenção ocorreu em resultado de uma guerra civil na Libéria, em 1990. O contingente inicial de 3.000 homens foi formado com pessoal proveniente da Gâmbia, Gana, Guiné, Nigéria e Serra Leoa, com tropas adicionais contribuídas pelo Mali.

Desde então, a CEDEAO também interveio na Costa do Marfim, Gâmbia, Guiné-Bissau, Mali e Serra Leoa.



Líderes de países da África Ocidental participam da celebração do 50º aniversário da CEDEAO no Gana, em Abril de 2025.

THE ASSOCIATED PRESS

União Africana Avança com a 'AGENDA 2063'

EQUIPA DA ADF

Após uma reunião na Tanzânia, o Conselho da União Africana recomendou a melhoria das relações com as comunidades económicas regionais, o reforço dos seus mecanismos de prevenção e o aperfeiçoamento dos seus instrumentos de mediação.

O conselho centrou-se na promoção e defesa dos valores comuns da UA e nos instrumentos estabelecidos para garantir a paz, a segurança e a estabilidade no continente. A sessão de três dias em Arusha incluiu orientação para os novos membros do Conselho de Paz e Segurança.

O embaixador nigeriano, Bankole Adeoye, comissário da UA para os Assuntos Políticos, Paz e Segurança, enfatizou a filosofia de “soluções africanas para problemas africanos,” sublinhando o papel fundamental do conselho na promoção da agenda de paz da UA.

O conselho também discutiu a Agenda 2063, que visa concretizar as “Sete Aspirações” que aproximarão África da realização da sua visão para 2063. As aspirações são:

- Uma África próspera, baseada no crescimento inclusivo e no desenvolvimento sustentável.
- Um continente integrado, politicamente unido e baseado nos ideais do pan-africanismo e na visão do “Renascimento da África.”
- Uma África de boa governação, democracia, respeito pelos direitos humanos, justiça e Estado de direito.
- Uma África pacífica e segura.
- Uma África com uma forte identidade cultural, património comum, valores e ética partilhados.
- Uma África cujo desenvolvimento é impulsionado pelas pessoas, contando com o potencial do povo africano, principalmente das mulheres e dos jovens, e cuidado pelas crianças.
- Uma África como um actor e parceiro global forte, unido, resiliente e influente.

As autoridades afirmaram que as Sete Aspirações reflectem o desejo da UA por prosperidade e bem-estar comuns, por unidade e integração, e por um continente de cidadãos livres e horizontes ampliados.

O embaixador da Tanzânia, Innocent Shiyi, disse ao conselho que a Tanzânia “sempre defendeu a paz e a segurança” em África.

“Continuamos firmes no nosso apoio ao trabalho do Conselho de Paz e Segurança da União Africana,” afirmou. Acrescentou que, através da cooperação e de uma “vontade política inabalável,” o conselho pode, colectivamente, fazer avançar a agenda de paz e segurança da UA.



Adis Abeba, Etiópia, acolhe uma cimeira da União Africana. AFP/GETTY IMAGES

A REALIDADE VIRTUAL OFERECE UMA NOVA PERSPETIVA DO TRABALHO DA ONU

NAÇÕES UNIDAS

Os membros do Conselho de Segurança das Nações Unidas testaram dispositivos de realidade virtual (RV) para examinar o trabalho de salvamento das forças de manutenção da paz no Sudão do Sul.

As autoridades organizaram a demonstração de RV para aprofundar a compreensão dos membros do Conselho de Segurança sobre as operações realizadas pela Missão das Nações

Unidas no Sudão do Sul (UNMISS). Usando óculos de RV na mesa-redonda do Conselho de Segurança, os delegados puderam observar regiões afectadas por inundações em Bentiu, ver patrulhas terrestres e fluviais ao longo do Nilo e obter informações sobre as iniciativas de construção da paz da missão em comunidades afectadas por conflitos. Um representante descreveu a sessão de RV como uma “visita de campo” à missão de manutenção da paz.

A RV dá aos utilizadores a sensação de estar num lugar ou tempo diferente, graças a gráficos gerados por computador ou imagens de vídeo do mundo real em 360 graus. Na ONU, está a ser utilizada por pessoas envolvidas em esforços de resolução de conflitos e reconciliação para partilhar perspectivas e promover a compreensão mútua.

Um funcionário do Conselho de Segurança considerou a experiência “incrivelmente valiosa para aprofundar a nossa compreensão da situação no Sudão do Sul e das operações das missões de manutenção da paz, pois permite-nos envolver-nos com as circunstâncias em primeira mão.”

O Representante Especial do Secretário-Geral e Chefe da UNMISS, Nicholas Haysom, afirmou: “Esta experiência proporciona uma sensação tangível das responsabilidades assumidas pelos soldados da paz.” Acrescentou: “Agora há uma compreensão e empatia significativamente maiores pelos esforços de manutenção da paz do que existia anteriormente.”

A experiência de RV está disponível para visitantes que fazem uma visita guiada na sede da ONU em Nova Iorque, proporcionando uma visão poderosa do trabalho realizado pelos soldados da paz em todo o mundo.

A visita em RV da UNMISS não é a primeira para a ONU. A organização está cada vez mais a recorrer à RV para contar histórias imersivas e informar os decisores sobre assuntos internacionais. Em Dezembro de 2022, a ONU convidou diplomatas para experimentar a RV no trabalho da Missão de Verificação da ONU na Colômbia.



Um homem usa um óculos de realidade virtual que mostra o trabalho das forças de paz das Nações Unidas no Sudão do Sul, como parte de um evento na sede da ONU em Nova Iorque.

THE ASSOCIATED PRESS

SÍMPOSIÓ DOS CHEFES DA FORÇA AÉREA INCLUIRÁ EXERCÍCIO DE VOO AO VIVO

EQUIPA DA ADF

O Simpósio de Chefes das Forças Aéreas Africanas de 2026 incluirá um exercício de voo ao vivo, uma novidade para a organização intracontinental.

Nos últimos anos, o simpósio limitou-se a demonstrações “teóricas” em recinto fechado. Um exercício de voo ao vivo é um evento de treino em tempo real e em escala real, concebido para simular cenários de combate e aperfeiçoar a prontidão da tripulação aérea. Tais exercícios envolvem voar aeronaves em condições reais, muitas vezes, envolvendo várias nações e simulando vários desafios operacionais.

Os chefes das forças aéreas africanas tomaram a decisão durante a sua reunião de 2025 na Zâmbia. Co-organizado pela Força Aérea da Zâmbia e pelas Forças Aéreas dos EUA na Europa e África, o evento de 2025 contou com mais de 240 participantes de 38 países, incluindo chefes da força aérea, oficiais de ligação e representantes de alta patente. O tema foi “Colaboração Estratégica e Excelência Operacional: Aumentar a Eficácia da Associação das Forças Aéreas Africanas.”

“Durante o Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas de 2024, na Tunísia, ficou bastante claro que a Associação das Forças Aéreas Africanas precisava de redireccionar os seus esforços para promover a colaboração multilateral e a interoperabilidade, a fim de enfrentar esses desafios comuns de forma eficaz,” informou o Tenente-General Oscar Nyoni, da Força Aérea da Zâmbia, presidente da associação em 2025. “As forças aéreas de toda a África possuem uma capacidade única de fazer mais do que apenas proteger os nossos céus. Com diversos recursos aéreos e pessoal qualificado, temos o potencial de fornecer apoio vital a países em dificuldades.”

Durante o evento de 2025, os chefes das forças aéreas realizaram um exercício teórico focado num cenário de assistência humanitária e resposta a catástrofes. O exercício foi um passo fundamental para o avanço da série

O Tenente-General Oscar Nyoni, da Força Aérea da Zâmbia, à direita, discursa na cerimónia de abertura do Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas de 2025, em Lusaka, Zâmbia.

PILOTO SÉNIOR SELEENA MUHAMMAD-ALI/FORÇA AÉREA DOS EUA

de exercícios da associação, o meio táctico pelo qual a associação alcançará os seus objectivos de desenvolver a capacidade, a competência e a interoperabilidade de cada membro.

Outros destaques do simpósio incluíram um painel conjunto de oficiais superiores e comandantes, no qual representantes africanos de oficiais superiores e chefes da Força Aérea debateram sobre o desenvolvimento profissional dos seus corpos de oficiais.

A associação é uma organização voluntária e apolítica focada em compromissos colaborativos para promover soluções de poder aéreo lideradas por África entre 29 países africanos membros e a Força Aérea dos EUA.



Nyoni interage com uma criança de um orfanato local durante o Simpósio dos Chefes das Forças Aéreas Africanas de 2025 em Lusaka, Zâmbia.

PILOTO SÉNIOR SELEENA MUHAMMAD-ALI/FORÇA AÉREA DOS EUA

Moçambique e Itália FIRMAM PARCERIA EM SEGURANÇA MARÍTIMA

DEFENCEWEB

Depois de uma visita de quatro dias ao porto de Maputo, a Itália e Moçambique concordaram em trabalhar em conjunto para salvaguardar o transporte comercial ao longo do Oceano Índico.

Durante a visita da fragata Luigi Rizzo da Marinha Italiana, a Itália e Moçambique assinaram um acordo de cooperação militar. O acordo, que coincide com o 50.º aniversário das relações diplomáticas entre os dois países, prevê a formação conjunta, o reforço das capacidades e a potencial expansão a outros sectores das forças armadas.

O pacto visa melhorar a capacidade de Moçambique para combater ameaças marítimas, como a pirataria e o tráfico ilegal. Pouco antes do acordo, a Marinha Italiana frustrou dois ataques piratas ao largo do Corno de África.

Durante a sua visita a Moçambique, o Luigi Rizzo realizou uma simulação conjunta com a Marinha de Moçambique, demonstrando técnicas de interdição marítima cruciais para a protecção das rotas comerciais e dos pescadores locais. A Missão de Assistência Militar da União Europeia em Moçambique também aproveitou a visita para reforçar os laços com os seus homólogos navais, informou o Seaforces online.

O mandato da missão vai até Junho de 2026. O seu objectivo é apoiar as Forças Armadas de Defesa de Moçambique na protecção de civis e no restabelecimento da segurança na província de Cabo Delgado.

O Luigi Rizzo é o navio almirante da missão naval europeia. Antes de chegar a Moçambique, o navio e um navio de patrulha da Marinha do Quênia realizaram uma operação conjunta ao largo das águas do porto de Mombaça, no Quênia.

Fragata da Marinha Italiana Luigi Rizzo

MARK HARKIN



Submarino SAS Charlotte Maxeke da Marinha da África do Sul emerge perto de uma fragata durante um exercício.

CAROLINE DAVIES/
MINISTÉRIO DA DEFESA DO
REINO UNIDO

África do Sul Recebe Índia em Treino Submarino

EQUIPA DA ADF

Simon's Town, porto de origem da componente submarina da Marinha da África do Sul, acolheu o primeiro treino operacional conjunto para embarcações submarinas com a Índia.

A sessão de treino de duas semanas incluiu a colaboração no estabelecimento do que o suboficial sul-africano Nkululeko Zulu designou como um "programa de treino em bloco," de acordo com a defenceWeb. O programa foi concebido para testar e avaliar a prontidão operacional das plataformas submarinas em serviço nas duas marinhas.

"A colaboração entre a Marinha Indiana e a Marinha da África do Sul para o treino de navios e submarinistas registou um enorme progresso nos últimos dois anos," o contra-almirante indiano Srinivas Maddula disse aos marinheiros após o treino, segundo a defenceWeb. "O entusiasmo, a determinação e a disposição das equipas para se adaptarem têm sido verdadeiramente louváveis. Durante este período de treino, não só reforçamos as vossas competências operacionais, como também fortalecemos a cultura de trabalho e a camaradagem entre as nossas duas marinhas."

A África do Sul é um dos poucos países do continente com uma frota de submarinos. No entanto, os seus três submarinos estão alegadamente fora de serviço para manutenção.

O treino submarino no mar surge após a Índia e a África do Sul terem assinado um acordo em 2024 sobre cooperação em resgate submarino. A Índia concordou em enviar um dos seus dois veículos de resgate de imersão profunda para ajudar a Marinha da África do Sul, conforme necessário. Esse acordo dá à Marinha da África do Sul uma capacidade de resgate em águas profundas que não tinha anteriormente, com apenas o sistema de segurança de fuga da torre projectado e construído na África do Sul disponível para os submarinistas.

Este sistema de fuga da torre permite que dois tripulantes do submarino subam ao mesmo tempo para a torre de comando do seu navio, esperem que a torre seja inundada e depois subam à superfície. A torre é então reabastecida com ar, pronta para os dois fugitivos seguintes. O sistema actual foi testado pela primeira vez em 2019 a uma profundidade de 20 metros, de acordo com a Naval News.

A Índia e a África do Sul têm um histórico de visitas militares de alto nível, intercâmbios de treino, exercícios militares e intercâmbio de boas práticas. Os navios de guerra da Marinha Indiana também visitam regularmente a África do Sul, e a Marinha Indiana participou no Exercício Ibsamar em Outubro de 2024, ao largo de Saldanha, com a África do Sul e o Brasil.



EQUIPA DA ADF

O IMPÉRIO CARTAGINÊS

Era quase inevitável que os colonos fenícios estabelecessem um centro comercial há mais de 2.200 anos no que hoje é a cidade portuária tunisina de Túnis.

Os fenícios chamaram-na Cartago, que significa “cidade nova.” Ela projecta-se para a parte central do Mar Mediterrâneo, e o seu acesso por mar a portos ao longo das costas europeia e africana tornou-a fundamental para as rotas comerciais. Isso também tornou Roma e Cartago rivais numa concorrência que durou séculos.

Os fenícios, originários do que hoje é o Líbano, escolheram cuidadosamente as suas colónias marítimas, concentrando-se na qualidade dos seus portos e na facilidade de defesa contra ataques. Descobriram que Cartago era um local ideal, numa península triangular coberta por colinas baixas.

Os fenícios aprenderam a usar as suas famosas habilidades marítimas e comerciais em seu benefício na sua base no norte de África. A cidade-Estado cresceu e tornou-se um vasto império mediterrâneo que dominava o comércio de têxteis e metais preciosos.

Mas a influência dos fenícios não duraria muito. No século VII a.C., Cartago começou a afirmar a sua independência, enquanto a Fenícia enfrentava uma série de cercos babilónicos. A riqueza e o poder de Cartago cresceram, baseados numa combinação de comércio marítimo, agricultura e recursos minerais.

No século IV a.C., Cartago expandiu o seu poder por todo o Mediterrâneo ocidental, tornando-se a força dominante na região. O império cartaginês incluía as regiões costeiras da África do Norte, do Marrocos à Líbia ocidental, a Sardenha e as Ilhas Baleares, a metade ocidental da Sicília e partes da Península Ibérica.

O império cartaginês, também conhecido como império púnico, baseava-se na sua influência financeira e política, e não no seu poder militar. Os magistrados púnicos controlavam directamente alguns territórios, enquanto tratados, alianças ou relações tributárias ajudavam Cartago a controlar outras regiões. À medida que Cartago se expandia, a sua cultura incorporava as influências circundantes: fenícia, africana, grega e, mais tarde, romana.

Os artesãos do império eram considerados alguns dos melhores do mundo. A Europa considerava as camas, as almofadas e os colchões púnicos como artigos de luxo, e os artesãos copiavam os móveis púnicos por toda a Europa.

No seu auge, Cartago tinha uma população de quase 500.000 pessoas. A sua vasta infra-estrutura incluía um porto com capacidade para 220 navios.

O poder e a expansão de Cartago acabaram por levá-la a entrar em conflito com a emergente República Romana. Esta rivalidade levou às Guerras Púnicas, uma série de três conflitos sangrentos que viriam a definir a era e, em última análise, a decidir

Ilustração gravada do general romano Publius Cornelius Scipio Africanus Aemilianus após derrotar Cartago na Terceira Guerra Púnica em 146 a.C.

o destino do Mediterrâneo ocidental.

Cartago travou a Primeira Guerra Púnica, de 264 a 241 a.C., pelo controlo da Sicília. Roma saiu vitoriosa graças ao seu emergente poder naval. A Segunda Guerra Púnica, de 218 a 201 a.C., é famosa pela travessia dos Alpes por Aníbal e pelas suas vitórias esmagadoras iniciais contra Roma. Mas acabou por perder uma guerra de desgaste e Cartago rendeu os seus territórios ultramarinos à Roma.

A Terceira Guerra Púnica marcou a destruição do império cartaginês. Roma, liderada pelas forças do General Publius Cornelius Scipio Africanus Aemilianus, venceu numa campanha de três anos que terminou em 146 a.C. com a destruição quase total de Cartago.

Mas o legado da cidade continuou vivo, com Júlio César a estabelecer uma colónia romana nas ruínas de Cartago em 44 a.C. Ela cresceu e se tornou uma das cidades mais importantes do Império Romano.

A rivalidade entre Cartago e Roma é uma parte importante da história africana e europeia. Ela moldou o panorama político do mundo durante séculos. Na história, o império passou a ser definido pelas três guerras púnicas, mas sempre foi mais precisamente definido pelo seu comércio marítimo, agricultura e exploração, que ajudaram a tornar a região no que é hoje.

DICAS

- 1 Esta área é considerada o coração do Reino de Kush.
- 2 O local inclui pirâmides, templos, palácios e áreas industriais.
- 3 A arquitectura reflecte influências mediterrânicas, do Médio Oriente e da África Subsariana, devido ao facto de ter sido um importante corredor comercial.
- 4 Embora não seja uma ilha, o seu nome deriva da proximidade da confluência dos rios Atbara, Nilo Azul e Nilo Branco.



ERIC LAFFORGUE/HANS LUCAS VIA REUTERS CONNECT



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

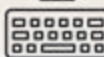
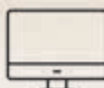
Os autores mantêm todos os direitos sobre o seu material original. No entanto, reservamo-nos o direito de editar os artigos para que estejam em conformidade com os padrões do AP e do espaço. A apresentação do artigo não garante a sua publicação. Ao contribuir para a ADF, o autor concorda com estes termos.

SUBMISSÕES

Envie todas as ideias de reportagens, conteúdos e dúvidas para a Equipa Editorial da ADF através do e-mail ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com. Ou envie a sua correspondência 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

Se quiser manter-se ligado nas redes sociais, siga a ADF no Facebook, Twitter, Instagram e LinkedIn, ou inscreva-se na nossa lista de e-mails na nossa página da internet, ADF-Magazine.com, ou envie um e-mail para News@ADF-Magazine.com