



**DOSSIÊ TEMÁTICO:
QUESTÕES GEOPOLÍTICAS NA ÁFRICA SUBSAARIANA**

Entrevista



**A problemática da segurança marítima do mar territorial da Angola:
desafios e perspectivas. Entrevista de Damião Fernandes Capitão Ginga**

Por Damião Fernandes Capitão Ginga e Frédéric Monié

Damião Fernandes Capitão Ginga
Academia Diplomática Venâncio de Moura e da
Universidade de Luanda, Angola
orcid.org/0000-0003-2986-6767
Contato: damiaoginga@hotmail.com

Frédéric Monié
Programa de Pós-Graduação em Geografia
(PPGG), Universidade Federal do Rio de
Janeiro; Coordenador GeoÁfrica
orcid.org/0000-0002-8738-3301
Contato: fredericmonie@igeo.ufrj.br

Biografia do entrevistado. Damião Fernandes Capitão Ginga é atualmente professor Associado Convidado da Academia Diplomática Venâncio de Moura e da Universidade de Luanda, em Luanda-Angola. O professor Ginga detêm uma Pós-Graduação em Guerra de Informação / Competitive Intelligence pela Academia Militar Portuguesa. Ele é Mestre em Ciências Navais pela Escola Naval Portuguesa e Doutor em Ciências Políticas pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa, Portugal. Atualmente é investigador associado do Instituto Lusófono de Investigação e Desenvolvimento (Lisboa, Portugal) e do Grupo de Estudos e Pesquisa Espaços e Sociedades na África Subsaariana (GeoÁfrica) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Brasil). É Docente, Investigador e Consultor nas áreas de Relações Internacionais, Políticas Públicas, Estudos Estratégicos e Assuntos marítimos.

Como citar:
FERNANDES CAPITÃO GINGA, D; MONIÉ, F. A problemática da segurança marítima do mar territorial da Angola: desafios e perspectivas. Entrevista de Damião Fernandes Capitão Ginga. **Boletim GeoÁfrica**, v. 1, n. 2, p.73-82, abr.- jun. 2022





Apresentação. Mares e oceanos, que cobrem aproximadamente 70% da superfície do planeta, servem há séculos de eixos de circulação para os seres humanos, as mercadorias, as informações, os vírus etc. Na virada do século XIX para o século XX, os pioneiros da Geopolítica destacavam seu papel estratégico num período de transformações profundas das economias, das sociedades e das relações internacionais. Na época, a prosperidade e a potência do Império britânico eram intimamente relacionadas ao exercício do domínio militar sobre os espaços marítimos e por onde transitava seu comércio exterior. Foram Alfred Thayer Mahan e seus seguidores que, formulando a teoria do “Império marítimo”, melhor expuseram a relação entre potência de um Estado e controle dos mares e oceanos, num período de rivalidades exacerbadas entre os nacionalismos europeus. Mais recentemente, observamos o surgimento e a consolidação de uma nova Geopolítica dos espaços marítimos, que além das rivalidades internacionais, privilegia também temáticas relacionadas as novas formas de insegurança, aos recursos marinhos e litorâneos, aos efeitos das mudanças climáticas ou as tensões envolvendo a atividade pesqueira.

Os desafios são, de fato, múltiplos. Os espaços marítimos constituem, em primeiro lugar, o suporte privilegiado da integração infra estrutural do espaço econômico mundial na fase contemporânea do processo de globalização. Avalia-se que cerca de 90% do comércio internacional transita pelos oceanos. Na África subsaariana, onde a maioria dos países apresenta uma elevada taxa de abertura comercial, a dependência extrema em relação ao sistema marítimo-portuário mundial se

traduz, entre outros, por uma modernização acelerada dos sistemas portuários. Outro desafio reside na gestão dos recursos naturais e haliêuticos. Hidrocarbonetos (petróleo, gás natural), recursos minerais (nódulos poli metálicos, diamantes etc.) e biológicos (aquicultura, pesca, biotecnologias), geração de energia (marés, ventos, energia térmica do mar), turismo respeitoso dos ecossistemas e das sociedades locais ou atividade portuária sustentável constituiriam, assim, os motores de crescimento de uma nova economia, ambiental e socialmente mais sustentável. Na entrevista a seguir, Damião Fernandes Capitão Ginga lembra que, com exceção dos hidrocarbonetos, esse potencial permanece relativamente inexplorado. Para reverter essa situação, a União Africana e a Comunidade Econômica Africana pretendem valorizar os recursos fluviais, litorâneos e marítimos, considerados vetores potencialmente estratégicos do desenvolvimento futuro da Humanidade. A “economia azul” é também considerada estratégica em termos de soberania alimentar num continente onde aproximadamente 12 milhões de pessoas trabalham no setor da pesca, cuja produção alimenta em proteínas animais cerca de 200 milhões de Africanos. A pesca representaria hoje 1,26% do PIB continental, sem considerar o produto da pesca artesanal informal, não registrado pelas contabilidades nacionais. O setor enfrenta desafios consideráveis como a concessão de territórios de operação à pesca industrial, a prática da pesca ilegal e os impactos das mudanças climáticas sobre os recursos haliêuticos.

O professor Ginga lembra que, no contexto da atual nova corrida aos recursos, a defesa dos espaços marítimos torna-se uma



75

problemática relevante para governos e agências regionais. A segurança das condições de extração de gás natural e petróleo suscita preocupações crescentes na Angola e, sobretudo, na Nigéria. O governo nigeriano se depara com o dinamismo da pirataria no Golfo da Guiné cujo epicentro é situado no Delta do Níger. Nesta região, o modo operatório dos piratas consiste no ataque e o saque de embarcações e plataformas petrolíferas na proximidade do litoral. O desvio de petróleo de oleodutos sabotados constitui outra fonte de renda para os grupos praticando a pirataria. A transnacionalização de suas operações estimulou a construção de uma arquitetura de segurança que ilustra a emergência de uma abordagem panafricana da problemática da segurança marítima. O código de conduta de Iauandé (Camarões) junta 26 países signatários ribeirinhos do Oceano Atlântico entre Senegal e Angola, que decidiram, em 2013, elaborar uma política comum de luta contra a criminalidade marítima, o tráfico de petróleo e a pesca ilegal. Foi, em particular, criado um centro de coordenação inter-regional que garante a cooperação entre as duas sub-regiões (África ocidental e África central) que dispõem, por seu lado, de centros de cooperação operacional em nível regional. No Chifre da África, a

instabilidade geopolítica regional e o protagonismo da pirataria marítima também estimularam a cooperação inter-estatal. Todos os Estados do nordeste africanos e alguns países da península arábica e do Oceano Índico integram do Código de Djibuti criado em 2009 para lutar contra a pirataria.

No que diz respeito a Angola, o professor Damião Ginga assevera que as políticas estatais são incipientes e carecem ainda de efetividade diante dos desafios postos, por exemplo em termos de proteção e conservação dos ecossistemas costeiros e oceânicos e de segurança marítima. O segundo maior produtor africano de petróleo começou a se dotar de instrumentos visando a proteção dos sítios de extração de petróleo e gás natural (com destaque para as plataformas *off shore*) e dos corredores de escoamento. O pesquisador aponta, no entanto, que as deficiências em termos de cooperação interinstitucional e de instrumentos adequados prejudica o exercício da autoridade estatal e o controle sobre os espaços marítimos e, portanto, a segurança da atividade petrolífera frente a perigos potenciais mesmo si a consolidação do Sistema Nacional de Vigilância Marítima (SINAVIM) ilustra uma preocupação crescente para com essas problemáticas (FM)



Entrevista de Damião Fernandes Capitão Ginga¹

Boletim GeoÁfrica. Quais os grandes desafios econômicos, estratégicos e geopolíticos enfrentados pelos países africanos ribeirinhos do Atlântico Sul? Podemos observar cooperações internacionais para enfrentar esses desafios?

Damião Fernandes Capitão Ginga: Nas últimas décadas, o continente Africano tem se confrontado com a chamada terceira fase da corrida à África, na expressão na língua inglesa *Scramble for África*, motivada sobretudo pelo elevado potencial em termos de recursos minerais e energéticos das suas regiões, tornando-as apeteceíveis para as principais potências internacionais e para os principais agentes do crime organizado. Paralelamente, a situação geoeconômica, geopolítica e geoestratégica do continente Africano tem sido frequentemente marcada por crises de vária ordem, porquanto os Estados africanos continuam a confrontar-se com vários problemas internos, como a fraca diversificação das suas economias; o fraco desenvolvimento das infraestruturas vitais internas destes Estados (saúde, educação, energia eléctrica, telecomunicações, transportes e saneamento básico); a deterioração dos indicadores sociais e a crescente desigualdade na distribuição dos rendimentos, da riqueza e das oportunidades; o peso negativo da dívida externa e do serviço da dívida na balança orçamental; o *déficit* democrático; a pobreza e exclusão social; entre outros entraves que têm sido corresponsáveis pelos prolongados períodos de crises sociais, políticas, económicas e militares e pelos baixos níveis de desenvolvimento dos Estados africanos de uma forma geral, e dos Estados ribeirinhos da África Ocidental de uma forma particular.

Ademais, o estado de subdesenvolvimento em que muitas nações ribeirinhas africanas se encontram, deriva também do relacionamento periférico que, historicamente, muitos Estados africanos ao longo dos anos estabeleceram com os oceanos. Angola faz parte deste grupo de Estados, que ao longo dos anos construiu uma relação pouco concertada com os oceanos, porquanto foram insuficientes as dinâmicas mobilizadas, com vista a fomentar a devida exploração das oportunidades geoeconômicas, geopolíticas e geoestratégicas, oferecidas pelos oceanos.

¹ A entrevista foi realizada por e-mail. As respostas foram recebidas em 28 de março de 2022.



Ora, se por um lado a Pandemia do Covid-19 veio reforçar o papel desempenhado pelos oceanos, enquanto eixo central do comércio e da economia global, nomeadamente ao nível das comunicações e do transporte de mercadorias, por outro lado, a crise pandêmica realçou as interligações profundas existentes entre a saúde humana e planetária e a necessidade de conservação e protecção dos oceanos; na medida em que os oceanos continuam a constituir o principal pilar das redes globais, sendo por isso decisivos para a consolidação do processo de globalização e do desenvolvimento sustentável das Nações. Ao mar estão associados os maiores ativos das principais economias africanas, os maiores atrativos do continente para as potências externas, as maiores esperanças de afirmação e desenvolvimento sustentável e as maiores vulnerabilidades no âmbito da segurança e defesa dos Estados africanos.

Os espaços marítimos e as fronteiras marítimas dos Estados ribeirinhos africanos do Atlântico Sul incluem-se neste sistema cada vez mais permeável, apresentando-se como uma região muito assolada pelo drama da insegurança marítima, não apenas pelas suas frágeis estruturas de segurança e defesa marítimas, e pela quase inexistência de instrumentos de protecção e conservação dos ecossistemas costeiros e oceânicos, mas também pelo contexto sociopolítico dos Estados desta região, fazendo com que ameaças como a pirataria, o terrorismo marítimo, o depósito de substâncias perigosas nos oceanos, a pesca ilegal não declarada e não regulada (INN), o narcotráfico, o contrabando de pessoas, minérios e armas, entre outras manifestações do crime organizado, façam parte dos desafios que se colocam a estas Nações.

Diante disso, considerando que a natureza destes riscos e ameaças marítimas não respeitam os limites administrativos das fronteiras nacionais e buscando uma melhor gestão dos escassos recursos públicos que a maior parte destes Estados dispõe, a cooperação regional constitui, sem margem para dúvidas, um elemento essencial para fazer face aos inúmeros desafios que estes Estados enfrentam, quer numa perspectiva securitária, como numa perspectiva de investigação e de desenvolvimento (*R&D*), num contexto continental em que, tradicionalmente, as questões ligadas aos oceanos e à segurança marítima foram sempre tidas como periféricas.

Neste entendimento, nos últimos anos, têm surgido ao nível da União Africana e das Organizações sub-Regionais Africanas (ORA) alguns instrumentos legais de carácter estrutural e de cooperação, para fazer face à crescente insegurança nos espaços marítimos africanos de uma forma geral. Dentre as quais, importa referir a Resolução de Durban sobre Segurança Marítima e



Proteção do ambiente marinho em África (2009); o Código de Conduta de Yaoundé (2013); o Protocolo adicional ao Memorando de Entendimento (MdE) entre a CEEAC, CEDEAO e a CGG, que estabelece a criação do Centro de Coordenação Interregional (CCI); a Estratégia Africana Integrada para os Mares e os Oceanos 2050 (AIM 2050); a Carta de Lomé; o MdE assinado entre a OMI e Organização Marítima da África Ocidental e Central, para estabelecer uma rede integrada de guarda costeira sub-regional na África Ocidental e Central; o MdE operacional entre as guardas costeiras da Nigéria e do Benin, que visa o patrulhamento das águas para combater o crime organizado nas águas da região; a Convenção da Corrente de Benguela; entre outras iniciativas, que atualmente fazem parte da Agenda 2063.

Em suma, considera-se que, a curto, médio e longo prazo, num quadrante em que em muitos casos existe a partilha das bacias marítimas, os Estados africanos têm a oportunidade e responsabilidade coletiva de proteger, conservar e restaurar a saúde dos espaços marítimos africanos, e desta forma concretizar uma exploração sustentável dos oceanos, em ordem ao desenvolvimento e prosperidade das Nações africanas.

Boletim GeoÁfrica. *Quais recursos naturais (como exceção do petróleo) são mais abundantes no mar territorial da Angola? Quais as políticas de valorização destes recursos?*

Damião Fernandes Capitão Ginga. Ao longo de várias décadas, o panorama de exploração dos recursos oceânicos em Angola tem se limitado aos setores das pescas e da exploração de petróleo e gás *offshore*, no sentido em que, embora se reconheça o elevado potencial do ecossistema marinho angolano, não existem estudos ou trabalhos científicos que apresentem de forma qualitativa ou quantitativa, os dados que expressam a diversidade de riquezas das águas angolanas. Assim no quadro da Agenda 2030 e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), nos últimos anos, embora de forma tímida, o Governo angolano tem atribuído maior importância aos assuntos dos oceanos. Neste sentido, com a aquisição do navio oceanográfico Baía Farta, para os próximos anos, encontra-se previsto a realização de um cruzeiro de investigação científica, que visa conhecer, profundamente, a diversidade de recursos marinhos que existem nas águas sob soberania e jurisdição de Angola, bem como aferir o nível de poluição que as águas nacionais enfrentam, de forma a atender o ODS 14. Neste quadro da exploração azul dos oceanos,



recentemente a agência estatal de petróleo, Sonangol, anunciou a exploração de Hidrogénio verde para breve, em respeito às iniciativas globais de transição energética.

Outrossim e no que diz respeito as principais políticas de valorização e governação dos espaços e recursos marinhos, consideramos que existe ainda um longo percurso a percorrer, porquanto existe a necessidade de se projetar uma nova visão de abordagem aos assuntos dos oceanos em Angola, na consciência de que cada atividade humana com incidência no mar e suas respetivas políticas, devem deixar de ser percebidas de forma estanque e independente, relativamente ao leque de atividades com a mesma incidência, no sentido em que deve haver uma maior interligação e homogeneidade dentre as várias políticas subsetoriais do quadro da exploração da Económica azul, porque, hoje, a abordagem aos recursos e ecossistemas marinhos deve ser sempre numa perspectiva sustentável. Trata-se de desconstruir a lógica da governação setorial, em detrimento de uma nova visão alargada e integrada, em que a complementaridade deve ser o eixo reitor e a sustentabilidade a palavra-chave.

Boletim GeoÁfrica. *Parte significativa do petróleo angolano é produzido em plataformas offshore. De que maneira o Estado angolano garante a segurança da extração e do escoamento?*

Damião Fernandes Capitão Ginga. A vigilância e a proteção dos espaços marítimos são um dos campos onde se sente com especial gravidade a falta de meios e de cooperação entre as várias forças de segurança e defesa com atuação no mar, a quem estão entregues as missões de Autoridade Marítima, num cenário em que existe a necessidade de se reformular o quadro nacional, com vista a melhorar o controlo dos espaços marítimos e autoridade exercida neles. Sobretudo, quando abordamos à segurança nas áreas de exploração petrolífera, uma vez que durante vários anos observamos a existência de Empresas Militares Privadas estrangeiras a operar no asseguramento dos campos petrolíferos em águas nacionais, em função da falta de capacidade de segurança e defesa naval efetiva dos órgãos públicos indicados para o efeito.

No entanto, com a publicação do Decreto presidencial n.º 271/20 de 20 de outubro de 2020, tornou-se proibido a contratação de alguns serviços a empresas estrangeiras, dentre os quais os serviços de segurança destinados ao asseguramento das explorações petrolíferas. Assim sendo, atualmente os campos petrolíferos e o processo logístico de transporte do petróleo e seus derivados são assegurados por empresas de segurança privada nacionais em conjugação com os órgãos que



compõem o Sistema de Autoridade Marítima, onde se realça o papel da Marinha de Guerra, enquanto braço armado do Estado na defesa dos espaços marítimos.

***Boletim GeoÁfrica.** De que maneira o Estado angolano exerce sua autoridade no seu mar territorial? Quais são as instituições que exercem sua tutela sobre esse território? Quais são as prioridades e linhas diretrizes estabelecidas por esses atores nos últimos anos?*

Damião Fernandes Capitão Ginga. Na atualidade, a situação angolana no que diz respeito ao exercício da segurança marítima e ao controlo do vários espaços marítimos sob soberania e jurisdição do Estado angolano, tal como a maior parte dos Estados ribeirinhos africanos do Atlântico Sul, encontra-se muito desajustada da realidade objetiva, nomeadamente porque os organismos nacionais encontram-se pouco preparados para fazer face aos desafios que os espaços marítimos enfrentam, numa altura em que três entidades diferentes continuam a desempenhar o papel de guardas costeiras, a Marinha de Guerra Angolana, as Capitánias do Portos e a Polícia Fiscal Marítima, com uma sobreposição de funções, em vez de uma complementaridade nas missões.

Assim, nos últimos anos, a fragmentação e pulverização entre vários organismos de tutela nos assuntos marítimos têm transformado o mar num espaço heterogéneo, onde convivem diferentes atores e onde muitas das atribuições e responsabilidades do Estado estão hoje entregues a um conjunto diverso de entidades e de instituições, com uma sobreposição em vez de uma complementaridade nas missões, o chamado dilema das 300 Marinhas. Neste quadro, a missão da Marinha de Guerra cobre apenas a ZEE, enquanto a Polícia Fiscal e as Capitánias dos Portos se ocupam da vigilância, monitorização, controlo e da busca e salvamento, ao longo das costas marítima, fluvial e mar territorial. De igual modo, a fiscalização das pescas em Angola é exercida pelo órgão responsável pelo Ministério das Pescas, em conformidade com a Lei n.º 14/10 de 14 de julho, Lei dos Espaços Marítimos, que regula o exercício de poderes, dos direitos e dos deveres do Estado angolano e define os limites dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais, e que em conjugação com a Lei n.º 27/12 de 28 de agosto, desenham e delineiam o corpo doutrinário da atuação de Angola nos diferentes espaços marítimos.

Como resultado, o quadro legal nacional, através do artigo n.º 15 da Lei 27/12, estabelece que o exercício de “Autoridade Marítima Nacional” surge como o conjunto interministerial e



intersectorial formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, provincial ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima – compete às entidades que integram o Sistema de Autoridade Marítima, designadamente: o Departamento Ministerial responsável pelo setor marítimo-portuário e que coordena a AMN; o Departamento Ministerial responsável pela Defesa Nacional; o Departamento Ministerial responsável pelo Interior; o Departamento Ministerial responsável pelo Ambiente; o Departamento Ministerial responsável pelas Pescas e Mar; o Departamento Ministerial responsável pelas Relações Exteriores; o Departamento Ministerial responsável pela Saúde; o Departamento Ministerial responsável pelos Petróleos e Recursos Minerais; o Departamento Ministerial responsável pela Justiça; Órgãos do Sistema de Segurança Nacional; a Administração Marítima Nacional; o Comité Nacional para a Aplicação do Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias; o Sistema Nacional de Vigilância Marítima; e a Guarda Costeira Nacional.

81

Neste quadro, nos últimos anos as prioridades e linhas diretrizes estabelecidas para esses atores apontam para a reorganização do ecossistema marítimo portuário nacional, num processo que envolve o redimensionamento, reestruturação e reequipamento dos meios e capacidades dos principais organismos com atuação no mar e a consolidação do Sistema Nacional de Vigilância Marítima (SINAVIM). Esta preocupação tem sido traduzida pela aquisição de navios pelo Estado angolano, destinados a fiscalização das águas nacionais e a investigação científica dos ecossistemas marinhos. Ao nível do SINAVIM, a implementação de VTS costeiros e de um sistema de monitoramento remoto das águas nacionais tem sido a principal prioridade.

Seleção de publicações de Damião Ginga

GINGA, D. Angola, uma Nação Atlântica? Sua atuação nos espaços estratégicos de interesse nacional no mar. **Revista Marítima Brasileira**, Vol. 141, n.º 07/09, jul/dez, p. 120-135, 2021

GINGA, D. Maritime insecurity in Sub-Saharan Africa and its effects in the economy of states. **AUSTRAL: Brazilian Journal of Strategy and International Relations**. Vol. 9, n. 18, jul/dez 2020, p. 196-218. <https://doi.org/10.22456/2238-6912.108571>

GINGA, D. A influência do mar como elemento da política externa angolana. **Naval War College Journal**, Vol. 26, n.º. 2, set. 2020.



<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/1051>

GINGA, D. **Angola e a Complementaridade do Mar:** O mar enquanto fator geoestratégico de segurança, defesa e de afirmação. Tese de doutoramento. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa, 2014.