

2013 - Atlântico Sul a ponte das duas margens

Atlântico Sul a ponte das duas margens
por: Eugénio Costa Almeida©

Na VII reunião ministerial da ZOPACAS (Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul), realizada em Montevideu, no início deste ano, o ministro das relações exteriores do Brasil, Aguiar Patriota, afirmava que o “Atlântico Sul constitui uma ponte entre continentes irmãos” e que a importância desta parte do globo “tem-se evidenciado no cenário global na mesma proporção em que se projecta e com impulso cada vez maior” tanto, como ressalva Patriota tanto pelo “desenvolvimento económico”, seja pela descoberta de “enormes reservas minerais e petrolíferos” como pela existência de elevados “recursos de biodiversidade”. E por isso, Patriota, sublinhava que, apesar do sistema internacional estar a olhar com mais atenção para o Índico e Pacífico, é no Atlântico Sul que poderão estar as próximas grandes decisões. Ora vem isto a colação pelo facto do actual ministro da defesa português, Aguiar-Branco, ter anunciado, durante uma visita a Pemba, Moçambique, onde Portugal tem a sua base na luta contra a pirataria marítima na Somália e nos mares adjacentes – a pirataria já se estendeu, embora com pouca relevância, aos mares mais a sul – que os portugueses estão dispostos a ajudar São Tomé e Príncipe (STP) na luta contra a pirataria que se começa a sentir com maior intensidade no Golfo da Guiné. Isto acontece porque STP face ao crescendo da pirataria recentemente enviou um pedido de ajuda aos parceiros internacionais no sentido de auxiliar o arquipélago, a enfrentar a ameaça da pirataria crescente na zona do Golfo da Guiné bem como outros marítimos, que propendem a questionar a segurança do país. Um dos primeiros a avançar foi o estado português que através dos dois ministros da defesa Aguiar-Branco e Óscar de Sousa, assinou um acordo de cooperação que envolve as forças armadas portuguesas, na vigilância e fiscalização da zona económica exclusiva santomense. Já em Abril passado o general da força aérea, Luís Araújo, CEMGFA portuguesas, num colóquio sobre a pirataria no Golfo da Guiné, realizado em São Tomé, alertava para o incremento que esta actividade vinha registando em grande medida devido ao contrabando de combustíveis, principalmente com início no delta do Níger. Segundo aquele militar a grande diferença entre a pirataria somali no Índico e a do Golfo prende-se com os resultados finais. Enquanto os somalis apreendem “navios e suas tripulações para receberem indemnizações” no Golfo os piratas “assaltam os navios, roubar as suas guarnições, fazer contrabando de combustíveis e a seguir largam o navio”. Este aumento da pirataria marítima no Golfo já levou a ONU a se preocupar com a questão, tendo em Novembro passado patrocinado uma conferência sobre a situação no Golfo, onde o secretário-geral da ONU, Ban Ki-moon, declarou que a actual preocupante situação no Golfo pode se tornar numa ameaça à paz internacional, podendo se tornar num ponto mais “quente” que a costa da Somália. Recorde-se que também o presidente camaronês, Paul Biya, enquanto anfitrião da reunião anual dos chefes de estado e de governo da CEEAC, CEDEAO e Comissão do Golfo da Guiné, sobre a segurança marítima nesta região, alertou para pirataria marítima na zona no que constitui, segundo Biya, “uma ameaça séria à paz e estabilidade dos seus povos em prol do desenvolvimento de cada estado membro”; já que põe em causa o “desenvolvimento num país” e no caso dos países da região colocam as águas territoriais em “locais perigosos para a livre circulação de pessoas e bens”; pelo que o líder camaronês defende o uso de medidas fundamentais para a diminuição da pirataria, tráfico de drogas e outras práticas criminosas em pleno mar para não se arriscar o próprio desenvolvimento dos estados que integram a região do Golfo da Guiné. E como já defendi em tese de doutoramento cabe não só aos países do Golfo defenderem às suas águas territoriais ou tomarem providências nesse sentido, como aos países que dela fazem autoestradas de comunicação e ligação marítima também participarem nessa demanda. Angola e Brasil, as duas principais margens da ponte Atlântico Sul, principalmente por causa dos hidrocarbonetos mas também por causa de outros importantes recursos marinhos, são quem mais lhe interessa que a zona seja limpa de pirataria. E não podemos estar à espera sempre de terceiros. Foi por isso que o Brasil implementou a ZOPACAS de que Angola é um dos países subscritores. E recordemos que só em 2012 cerca de mil marinheiros foram vítimas da pirataria no Golfo da Guiné, estimando-se que o custo dos bens furtados pelos piratas entre os 26,1 e os 77,7 milhões de euros como foi recordado esta segunda-feira na CEDEAO, em Yaoundé. ©Artigo de Opinião publicado no semanário angolano Novo Jornal, secção “1º Caderno”, ed. 284, de 28-Junho-2013, pág. 21.