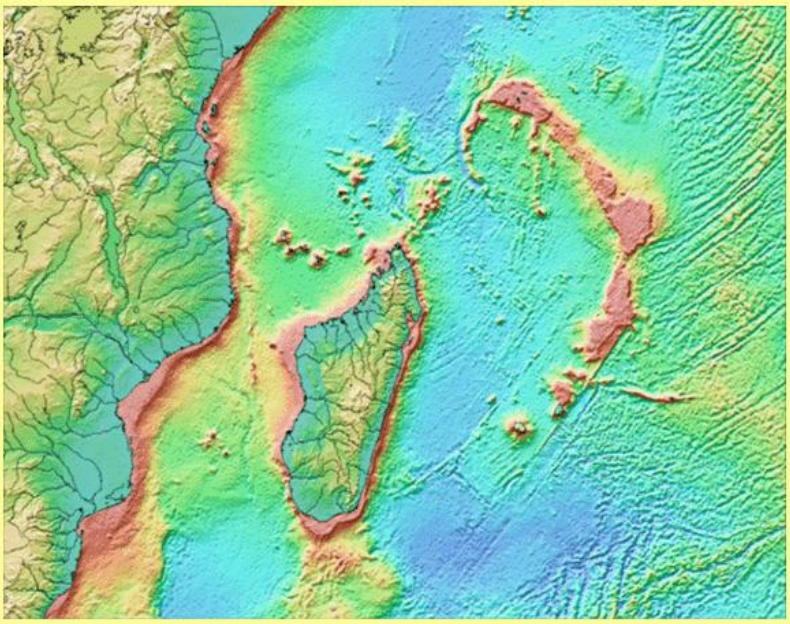
Ilhas Dispersas

tesouros no Canal de Moçambique



José Lopes

2014

Ilhas Dispersas
tesouros no Canal de Moçambique

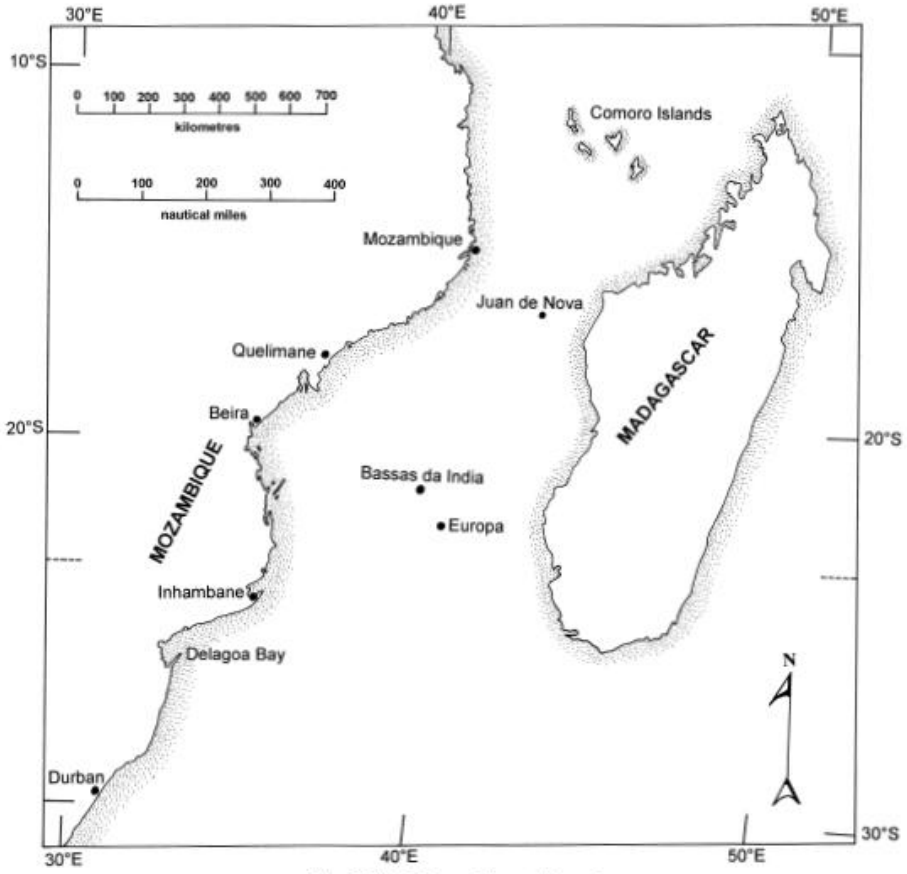


Fig. 2. The Mozambique Channel.

Ilhas Dispersas – tesouros no Canal de Moçambique
José Lopes
Dezembro 2014
© josé lopes
ISBN …

ÍNDICE

Introdução 4

A França e o Canal de Moçambique 6

Anexações Dispersas 9

Plataformas Continentais 17

A questão dos Lémures 22

Bassas da India / Baixos da Judia 27

Quo Vadis Madagascar 31

A jogada Unesco 38

Atum – factos e mitos 42

Preços e mercados Atum 45

Atuns e ZEEs 46

O caso EMATUM 47

Privatização da Segurança Marítima 52

Vulnerabilidades Offshore 57

A protecção das instalações offshore (gás & petróleo) 60

O que é um Navio? 61

Economias Exóticas 64

Mergulho Final 70

Anexos 80

Anexo 1 – Projecção naval francesa, Ilhas Éparses, ZEEs e plataformas continentais 81

Uma opinião australiana sobre a Marinha francesa 92

Anexo 2 - Acordos de pesca Moçambique-União Europeia 95

Pesca do Atum 99

Preços das Espécies-Alvo 101

Madagascar - Pesca do atum por frotas estrangeiras 105

Notas sobre técnicas de pesca do Atum 107

Anexo 3 – sinopse Ilhas Dispersas 109

"O mais interessante nos mapas são os espaços vazios porque é lá que as coisas acontecem" – Joseph Conrad

Introdução

A escolha das Ilhas Dispersas como tópico desta segunda reflexão sobre "*Segurança Marítima: Moçambique, a África Austral e o Oceano Índico*" foi uma opção particularmente difícil, desde logo porque implicou abordar um tabu: quatro ilhas estratégicas do Canal de Moçambique tradicionalmente envoltas em mistérios e pruridos nacionalistas; mas foi também a opção que, na antecâmara de exóticas extracções marinhas, me pareceu ser o corolário lógico do tema abordado no primeiro ensaio "*Corredores Mineiro-Energéticos 2020*"[1].

Situadas no Canal de Moçambique, as Ilhas Dispersas (ou *Éparses*, em jargão colonial francês) desde há muito que balizam as navegações neste corredor nevrálgico, mas há algo que as sugere como uma das chaves de um futuro Afro-Índico.

Lendárias, mas sempre enigmáticas, estas quatro ilhas abrigam incalculáveis tesouros que, por riquezas do destino, emergem como fontes de um amanhã de hidrocarbonetos certamente, mas também como hipótese de outros futuros marinhos.

Tal como o seu nome indica, as Ilhas Dispersas não são um conjunto geográfico, e muito menos identitário; desde sempre sem dono e desabitadas, estas ilhas, ilhéus, rochedos e atóis (Bassas da Índia, Europa, Juan de Nova, Gloriosas) foram tomadas por potências coloniais há pouco mais de um século e, inexplicavelmente, nunca foram restituídas a África – será essa, talvez, a sua maior singularidade contemporânea.

A posse das ilhas Éparses tem sido objecto de contenciosos arrastados, e ocasionalmente quezilentos, entre Madagascar e a França mas, curiosamente, creio que ambos países pecam por defeito quando, nos seus negócios, ignoram absolutamente os eventuais direitos marítimos de Moçambique.

[1] Corredores Mineiro-Energéticos 2020 – Impactos do Afro-Índico no Canal de Moçambique, por José Lopes.

Mercê dos recursos da suas águas e fundos marinhos – hidrocarbónicos, haliêuticos, proteicos e minerais p.e. –, as *Ilhas Dispersas* despertam actualmente inenarráveis cobiças em mares onde ainda são frágeis, se não mesmo inexistentes, as jurisdições que as governam; com este propósito, neste ensaio interrogo-me sobre *Zonas Económicas Exclusivas* (ZEE), *Plataformas Continentais* e *fundos dos mares* como âncoras de futuros marinhos.

Tal como prefaciado em "*Corredores Mineiro-Energéticos 2020*", nestes meus ensaios sobre Segurança Marítima buscam-se *partículas de futuro* através de navegações em que *a descoberta não está no resultado mas no caminho que leva até ele*.

Nesta segunda *expedição* ao Canal de Moçambique sondaram-se alguns espaços marinhos na mira de *pepitas de profundidade*; nos intervalos da viagem, a tripulação, perplexa quanto à falsa distância que vão tentando impor entre as duas margens do Canal, visitou Madagascar, a Grande Ilha, e dispôs de algum tempo para se interrogar sobre o Afro-Índico.

Ao longo desta viagem, das amuradas fui lançando iscas de informação usando duas ou três linhas de pesquisa a ver se pescava alguns dos direitos marítimos que, embora ainda elusivos, entendo serem exigíveis num Canal de Moçambique que se quer isento de conflitos.

josé lopes

Dezembro 2014

Observação: por deficit vocabular meu, o termo Afro-Índico é recorrentemente utilizado ao longo deste trabalho; trata-se de uma simplificação metageográfica, certamente redutora, do espaço que assumi como a região-focal desta investigação mineiro-energética: os corredores de quatro países costeiros (Somália, Quénia, Tanzânia e Moçambique), de três países insulares (Madagascar, Comores e Seychelles) e das ilhas Éparses actualmente sob administração francesa.

A não inclusão da África do Sul neste conjunto Afro-Índico poderá parecer paradoxal, mas ela deve-se a duas categorizações apriorísticas: a primeira deriva da condição supra-índica que entendo dever ser atribuída à África do Sul em razão da pluralidade dos seus vínculos oceânicos (Atlântico, Índico e Antárctico); a segunda resulta de uma análise prévia desta potência regional que me permitiu inferir que, em termos de fluxos através do Canal de Moçambique, até 2020 não haverá lugar a saltos quânticos na evolução do tráfego marítimo tradicional de granéis mineiro-energéticos de/para a África do Sul – in ***Corredores Mineiro-Energéticos 2020 – impactos do Afro-Índico no Canal de Moçambique***, por José Lopes (2012).

A França e o Canal de Moçambique

Quando em 1 de Abril de 1960, vésperas da independência de Madagascar, o governo francês decretou que as *Îles Éparses*[2] passariam a estar sob autoridade directa do ministério ultramarino da França ao invés da nova República malgaxe, abriu-se um dos diferendos mais longos na história do direito internacional.

A posição do governo francês, que hoje se sabe ter resultado de uma intransigência do presidente Charles de Gaulle, foi posteriormente destrinçada numa nota de 3 de Julho de 1961 enviada por de Gaulle a Jacques Foccart, o seu *Monsieur Afrique*, na qual reafirmava a importância de não se alimentar quaisquer pretensões de soberania de Madagascar sobre tais ilhas; de Gaulle fazia-o nos seguintes termos:

> "*Eu advirto o Quai d'Orsay (ministério dos negócios estrangeiros) quanto a quaisquer influências de Madagascar sobre as ilhas e ilhéus franceses vizinhos. Isso não se justifica de maneira alguma e arrisca-se a conduzir a inconvenientes. Para nós, as ilhas e ilhéus poderão revestir-se de uma importância real, nomeadamente no que concerne às nossas experiências atómicas. Não aprovo portanto que se introduza Madagascar no que quer que seja que se passe nestas ilhas, designadamente no que concerne à meteorologia*." [3]

Embora tenha acabado por desistir dos ensaios nucleares no Canal de Moçambique quando optou por efectuá-los no deserto do Sahara argelino (Reggane), a França, invocando razões navais de ordem

[2] **Éparses ou Eparses?**

A grafia do nome destas possessões francesas no Canal de Moçambique não tem merecido consenso; as ilhas são indistintamente referidas como Éparses e/ou Eparses em vários documentos oficiais do Senado, do Governo, da Marinha de França, dos serviços meteorológicos de Juan de Nova, e nas próprias solicitações de expansão de plataformas continentais; nas publicações científicas, e nos *media* francófonos em geral, esta indiferenciação também se regista, à excepção da imprensa malgaxe onde impera a grafia Éparses tal como nos documentos oficiais TAAF e no dicionário Larousse.

Esta indiferenciação, mais do que um irritante erro de formação do plural feminino de Épars, sugere um ominoso descuido.

[3] Tradução de Nota de De Gaulle a Jacques Foccart de 3 julho 1961 citada por Pierre Caminade em Comores-Mayotte : une histoire néocoloniale, Marseille, Éditions Agone, 2003 página 26.

geoestratégica, continuou a insistir num controlo soberano sobre as Ilhas Éparses, mesmo apesar de, em 1973, a questão ter sido submetida às instâncias internacionais pelo presidente malgaxe Didier Ratsiraka.

Trata-se de um processo que em 1979 levou a OUA (Organização da Unidade Africana), o grupo dos países não-alinhados, e posteriormente a assembleia-geral da ONU[4], a recomendarem à França a restituição das ilhas Éparses arbitrariamente separadas, ou, no mínimo, a engajar-se em negociações visando a sua reintegração em Madagascar.

Um pouco mais a Norte, e num outro contexto de possessões francesas no Afro-Índico, o Canal de Moçambique voltou a ser teatro de atribulações logo após a França e as Comores terem assinado em 15 de Junho de 1973 os acordos conducentes à Independência deste arquipélago; recorde-se que, em 25 de Agosto de 1972, o Comité Especial da Descolonização da ONU havia incluído o arquipélago das Comores na lista de territórios com direitos de acesso à autodeterminação.

A França organiza então um referendo nas Comores[5] que, apesar de no conjunto do arquipélago ter registado um apoio pró-independentista maciço (mais de 90%), teve a singularidade de Mayotte se ter pronunciado a favor da manutenção dos vínculos com a França – 65% a favor da manutenção, 35% contra.

Pouco tempo depois, no seguimento de recomendações parlamentares de um outro governo francês, passa-se a julgar necessário que os resultados do referendo sejam considerados "*ilha por ilha*", e é então que Ahmed Abdallah, presidente do conselho de Governo, declara unilateralmente a independência imediata e total da Comores.

Apesar de em várias instâncias internacionais (UA e ONU p.e.) se continuar a considerar que Mayotte faz parte da União das Comores, e que são portanto nulos os referendos parciais que desde então nela têm sido efectuados, o que é facto é que, mercê de vários artifícios jurídico-diplomáticos, incluindo uma velada ameaça de veto no Conselho de Segurança da ONU (6 de Fevereiro de 1976), este território continua a

[4] Résolution 34/91 de l'Assemblée Générale de l'Organisation des Nations Unies : "Question des îles Glorieuses, Juan de Nova, Europa t Bassas da India", 99e Séance Plenaire, 12 décembre 1979.
[5] 22 Dezembro 1974

ser administrado pela França enquanto o assunto continua *congelado* nas Nações Unidas desde 1995.

Curiosamente, no auge do recente conflito Ucrânia-Rússia, a *questão Mayotte* foi invocada pela diplomacia russa como um dos precedentes jurídico-diplomáticos para a sua anexação da Crimeia.

De facto, ao justificar um apressado referendo como instrumento para a anexação da Crimeia, o ministro russo dos negócios estrangeiros, Sergueï Lavrov, afirmou numa conferência de imprensa em Londres (14/03/2014) que "*este caso não pode ser visto isoladamente, sem que se observem os precedentes históricos … A Crimeia significa incomparavelmente mais para a Rússia do que as Malvinas para o Reino Unido, ou as Comores para a França*."

Na ocasião, e ainda sobre o direito à autodeterminação, o ministro Sergueï Lavrov referiu que "*nas Comores, no século passado (XX), houve um referendo sobre a independência, e a França insistiu em contar os votos, não no conjunto das Comores, mas antes separadamente em cada ilha. Foi assim que Mayotte permaneceu francesa, primeiro como um território colonial (território do ultramar), e depois mais tarde (em 2011) quando ela foi integrada na República francesa como um simples departamento. Se isto foi uma anexação, ou uma autodeterminação, não sei. As Nações Unidas e a União Africana não aceitaram esta decisão francesa, mas a União Europeia continua a viver muito bem com ela!*" [6]

Embora seja prudente guardar distâncias face a eventuais *oportunismos historicistas*, o que é facto é que a maioria dos especialistas que recentemente têm deposto no Senado francês a propósito das Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs) e das Plataformas Continentais do ultramar francês reconhece que, hoje em dia, as *Ilhas Éparses* devem ser consideradas como *"zonas contestadas"*[7] aquando da formulação de futuras políticas marítimas (militares, económicas, científicas, etc.).

Dentre os argumentos citados como raiz destes diferendos afro-índicos, Edouard Baraton avança com a hipótese de, relativamente às heranças

[6] David Mauge - Billets d'Afrique 234 - avril 2014

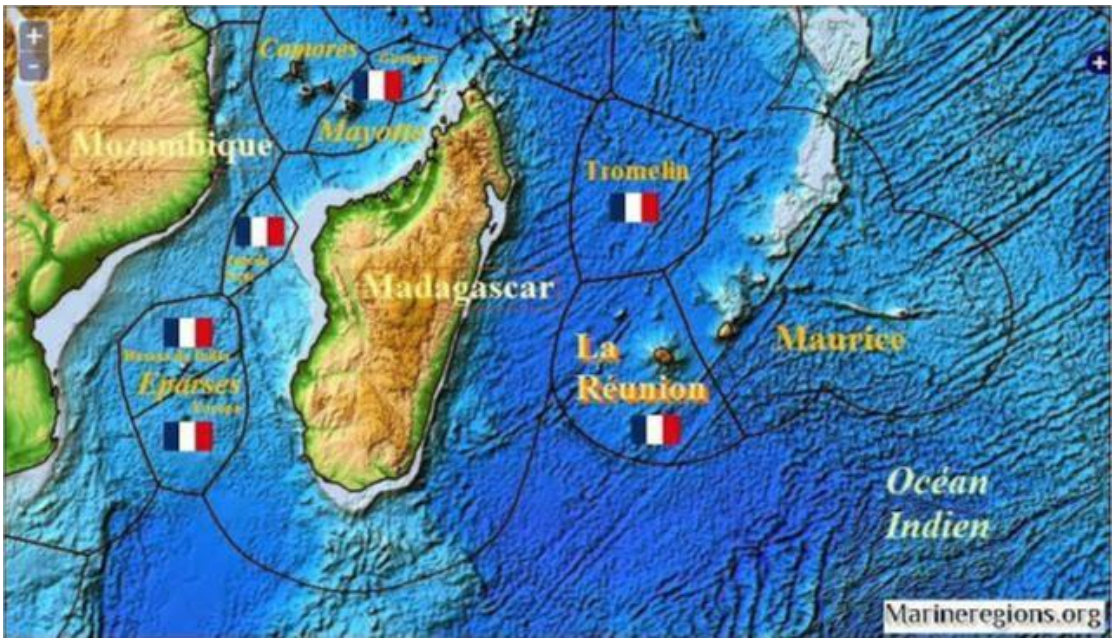
[7] ZEE ULTRAMARINES: LE MOMENT DE VERITÉ, Rapport N° 430 SÉNAT, SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014, RAPPORT D´INFORMATION, FAIT au nom de la délégation sénatoriale à l'outre-mer sur: Zones économiques exclusives (ZEE) ultramarines : le moment de vérité, Par MM. Jean-Étienne ANTOINETTE, Joël GUERRIAU et Richard TUHEIAVA, Sénateurs.

ultramarinas do Império francês, "*De Gaulle, ao longo de toda a sua acção como homem de Estado, ter tido um* tropismo diferenciado*, segundo as dependências, segundo a história das relações dos ultramares com a França e segundo as suas naturezas etnoculturais*".[8]

Baraton aponta ainda o facto de, "*aqui e ali, outros elementos, mais conjunturais, poderem ter influenciado o tropismo diferenciado que o gaullismo e a V^a República aplicaram no tratamento da suas heranças ultramarinas… originando dicotomias*" que, no caso da descolonização francesa, ainda persistem no caso do Canal de Moçambique (Ilhas Éparses e Mayotte).

Anexações Dispersas

Mas, por uns instantes, coloque-se Mayotte ao largo e foquemo-nos em quatro das *Ilhas Éparses*, uns territórios insulares situados no Canal de Moçambique (Juan de Nova, Bassas da Índia, Europa, Gloriosas e Tromelin), que a França sempre considerou como dependências administrativas de Madagascar durante a sua colonização[9].



[8] **DE GAULLE OU L'HYPOTHÈQUE FRANÇAISE SUR LE CANADA -** EDOUARD BARATON, L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À CHICOUTIMI, HIVER 2012

[9] A França declarava então como sua colónia o conjunto "Madagascar e as ilhas que dela dependem".

Recorde-se que as *ilhas Éparses* deveriam ter sido restituídas a Madagascar aquando da proclamação da sua independência (26 de Junho de 1960), mas foram contudo anexadas pela França oitenta e sete dias antes, no seguimento de um decreto francês de 1 de Abril de 1960.

Mercê de vários expedientes jurídico-diplomáticos, a questão da soberania sobre estas Ilhas permanecia abafada sob os pesados mantos da burocracia onusiana até que, em 3 de Fevereiro de 1978, o governo francês, por decreto N$^{o.}$ 78-146, se decidiu pela criação de uma zona económica exclusiva (ZEE) ao largo das *ilhas Éparses*, compreendendo 188 milhas-náuticas para além do limite das respectivas águas territoriais "*sob reserva de acordos de delimitação com os Estados vizinhos*".

Constrangido por fortíssimas dependências face à França, só em 1985 Madagascar viria a ripostar quando, invocando o princípio internacional sobre as *Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs)* acordado em 1982 na convenção de Montego Bay, estabeleceu a sua própria ZEE abrangendo 200 milhas contadas a partir das suas costas, e reiterou o seu entendimento quanto à definição do território da República malgaxe: "*o território terrestre, a plataforma continental, a zona económica exclusiva, os mares territoriais, tais como são definidos pela lei e pelas convenções internacionais expressamente ratificadas.*"

Esta decisão malgaxe, que na prática originou uma extensa e conflituosa sobreposição de zonas económicas exclusivas, reabriu a caixa de Pandora ZEE no Canal de Moçambique e colocou mais achas na fogueira dos antigos diferendos sobre direitos, soberanias e delimitações marítimas nas *Îles Éparses*, particularmente no "sub-conjunto" que neste ensaio designo por Ilhas Dispersas[10].

Não por acaso, este reavivar de diferendos em muito resulta, não de egos francófonos ou mesmo de domínios pesqueiros como vinha sendo hábito, mas da eventual existência de hidrocarbonetos e de outros tesouros em várias bolsas *offshore* do Afro-Índico.

Naturalmente, todos os Estados-costeiros da região têm grandes interesses não só nos hidrocarbonetos mas também numa vasta gama

[10] A Ilha de Tromelin, habitualmente inclusa nas *Éparses* do TAAF francês, fica situada fora do Canal de Moçambique e por isso não é integrada no meu "sub-conjunto" de Ilhas *Dispersas*.

de recursos marinhos cuja exploração se perspectiva a médio-longo prazo; é por isso plausível admitir que, à míngua de acordos que tardam em surgir, os diferendos políticos tenderão a esgrimir-se através de contenciosos jurídico-diplomáticos de crescente sofisticação.

Em alguns contenciosos mais extremados já se perfilam até alguns puristas que, levados ao limite do seu rigor, sugerem que no quadro de um direito marítimo internacional cujos textos são pouco claros quanto às delimitações ZEE entre territórios separados por menos de 400 milhas-náuticas, na ausência de quaisquer negociações e/ou acordos de co-gestão[11] *ninguém é proprietário de coisa alguma* – ou seja, ninguém tem legitimidade para, por exemplo, usufruir e/ou outorgar direitos (pesca, hidrocarbonetos, etc.) enquanto persistirem diferendos e/ou contenciosos.

A questão das *Ilhas Éparses* engloba ainda dois outros aspectos de extrema importância no actual quadro do direito marítimo internacional.

Por um lado, como entre tantos outros observa Jean-Paul Pancracio[12], a *reivindicação de direitos ZEE* (zona económica exclusiva) como os que a França declarou e traçou em redor das Ilhas Éparses (Bassas da Índia, Europa, Juan de Nova e Gloriosas) é claramente um ilícito em direito internacional, uma vez que o artigo 121 da convenção de Montego Bay sobre o direito do mar (parágrafo 3) estipula que os territórios (*rochedos, ilhéus, atóis etc.)* que não se prestem à habitação humana ou a uma vida económica própria não têm direito a Zonas Económicas Exclusivas, nem a plataformas continentais.

Ainda segundo Pancracio, "*o termo rochedos deve ser interpretado no sentido de ele poder dizer respeito, quer a pequenas ilhas escarpadas em costas abruptas, quer a atóis impróprios para acolher uma população residente e perene capaz de aí desenvolver uma vida económica que lhe seja própria. Ora, estas ilhas Éparses respondem a estes critérios (*de restrição*)!"*.

[11] Como o que foi negociado em 2005 entre a França e Madagascar relativamente à Ilha Reunião.

[12] Professeur agrégé des facultés de droit (section « droit public »), professeur émérite des universités (droit public) - Université de Poitiers – in http://blogs.univ-poitiers.fr/jp-pancracio/2013/06/04/tromelin-un-nouveau-condominium/#comments

"Existe aliás uma lógica nesta restrição de zonas (ZEE) estabelecida pelo referido artigo 121 da UNCLOS … já que, sem uma economia terrestre possível e viável, não haverá competências para desenvolver uma economia marinha. Assim sendo, apenas um mar territorial de 12 milhas-náuticas permanece a única (reivindicação) possível".

Ironicamente, recorde-se que, num dos casos das *Ilhas Dispersas* no Canal de Moçambique, o atol Bassas da Índia fica submerso durante a maré-cheia, emergindo pouco mais que 2.4 metros de altura na maré-baixa; como então classificá-lo geomorfologicamente: *será uma ilha, um rochedo ou apenas uma elevação vulcânica aquando da maré-baixa*?

Contudo, nada disto invalida que, a propósito dos 0.2 km^2 das Bassas da Índia, a França reivindique uma Zona Económica Exclusiva de 123,700 km^2, ou seja, a relação território/ZEE mais desproporcionada nos anais do direito marítimo internacional.

Se a isto se somar o caso da ilha Europa (28 km^2 de território desabitado com 127,300 km^2 de ZEE), da ilha Juan de Nova (4.4 km^2 de território ocupado por 15 militares com 61,050 km^2 de ZEE) e do arquipélago das Gloriosas (7 km^2 com 43,614 km^2de ZEE), a França actualmente reivindica mais de metade do Canal de Moçambique.

Esta distorção geopolítica em muito ajuda a França a assumir-se como o país com as Zonas Económicas Exclusivas mais extensas no seio das instâncias ONU uma vez que os Estados Unidos ainda não ratificaram a UNCLOS.

Por outro lado, importa notar que a classificação das Ilhas Éparses como um departamento francês TAAF[13] coloca estes territórios fora da alçada da União Europeia (UE), o que permite à França beneficiar do duplo privilégio de, em termos institucionais, usufruir de direitos, não só como país individual, mas também como membro da União Europeia em negociações com várias instituições que, entre outras prerrogativas, gerem as quotas pesqueiras no Oceano Índico[14].

Trata-se de um privilégio *sui generis* cujo alcance foi assim sintetizado pela secretária de Estado do Ultramar, Marie-Luce Penchard, num

[13] TAAF - Terres australes et antarctiques françaises

[14] Commission de l'océan Indien (COI) ; Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) et de la Commission des pêches du sud-ouest de l'océan Indien (SWIOFC).

colóquio organizado pelo Senado francês: "A*os olhos da União Europeia, o estatuto TAAF de "*país e território ultramarino*" oferece-nos a possibilidade de nos fazermos representar independentemente da União Europeia e portanto, potencialmente, de defendermos uma posição original, em especial quanto aos interesses desta França do oceano Índico da qual os TAFF são a maior componente marítima*".[15]

Numa recente audição no Senado francês, Francis Marsac[16] foi ainda mais claro: "*como sabem, a França tem uma posição um pouco particular nas comissões regionais, nomeadamente no Oceano Índico, porque ela figura, quer como parte das delegações europeias, quer a título dos seus territórios ultramarinos. Como é bem evidente, a preparação de resoluções, nos dois ou três meses que precedem as comissões, faz-se de comum acordo com Bruxelas … mas os TAAF podem ir mais longe que a União Europeia. No final, é bem evidente que existe uma coesão perfeita de pontos de vista e nós jogamos todos no mesmo sentido. Quanto a esse plano, fiquem seguros*."

Todavia, nestes mares que hoje se sabe serem ricos em pesca, hidrocarbonetos e múltiplos recursos marinhos, o futuro das ilhas Éparses não deixa de inquietar vários senadores franceses que não se mostram convencidos quanto à legitimidade da soberania de França.

Comece-se por notar que, numa recente sessão do Senado francês a propósito das ilhas Éparses, alguns senadores e vários especialistas convidados, ao invés da tradicional posição "*as ilhas são francesas*", passaram a admitir que "*estas ilhas têm um estatuto internacional ainda incerto, apesar de a soberania francesa ser periodicamente reclamada desde há mais de 50 anos*".

"*As fronteiras dos espaços sob jurisdição francesa não são nem completamente delimitadas nem respeitadas. Elas são mesmo contestadas, e as fronteiras das nossas Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs) estão longe de serem todas oficialmente reconhecidas; esta observação vale por exemplo para o sudoeste do oceano Índico (îles Éparses et al.).*

[15] Allocution de Marie-Luce Penchard, secrétaire d'État à l'Outre-Mer. Colloque « Îles Éparses, Terres d'avenir », Sénat, 5 octobre 2009

[16]. **M. Francis Marsac**, directeur de recherche à l'Institut de Recherche pour le Développement, Président du comité scientifique de la commission des thons de l'Océan Indien (CTOI) – audição no Senado francês

Sem delimitação estabelecida, a extensão do nosso domínio marítimo não é oponível a Estados terceiros, e as acções de protecção e de exploração destes espaços poderão ser fragilizadas. O conjunto destas incertezas é propício ao desenvolvimento de verdadeiras zonas de não-direito *em espaços teoricamente sob jurisdição francesa*"; o relatório senatorial prossegue*: "A maior parte dos territórios contestados são ilhotas de dimensão muito pequena, dificilmente habitáveis. Os direitos que elas conferem sobre zonas económicas são imensos, e não são por isso estranhos ao vigor das contestações de que o nosso país é objecto.*"

Será portanto a partir de um quadro de indefinições e contenciosos que a próxima delimitação dos espaços marítimos no Canal de Moçambique se verá forçada a evoluir, seja por via unilateral, convencional, jurisdicional ou arbitral.

Seja como vier a ser, numa altura em que é patente o esgotamento de recursos vitais nas fontes terrestres tradicionais, a delimitação dos novos espaços marítimos (ZEE e plataformas continentais) é, e será sempre, um exercício com implicações geopolíticas importantes que pressupõem o redesenhar das projecções económicas, navais e cibernéticas pela maior parte das grandes potências marítimas (US, China, Índia, Austrália, França p.e.).

Talvez mais que ontem, será nestas novas *fronteiras marítimas* (ZEEs e plataformas continentais) que, a bolinas diferentes, surgirão novas questões, a par de alguns dos desafios clássicos da segurança marítima: (i) acesso a recursos alimentares (pescas, proteínas marinhas etc.) e mineiro-energéticos em *off-shore*, (ii) rotas de passagem e de trocas num mundo em que a globalização implicou um crescimento exponencial dos fluxos marítimos que actualmente perfazem mais de 75% do comércio externo mundial.

No caso das ZEEs-França, o Almirante Rogel, chefe do estado-maior da Marinha francesa, referiu, em audição ao Senado, que "*a nossa zona económica exclusiva de 11 milhões de km^2 representa vinte vezes o território nacional. Trata-se de uma parada enorme, uma vez que a zona está cheia de promessas de riquezas, devido à rarefacção dos minerais em terra e aos progressos tecnológicos que já permitem prospectar a 4,000 metros de profundidade… Ela necessita de uma vigilância*

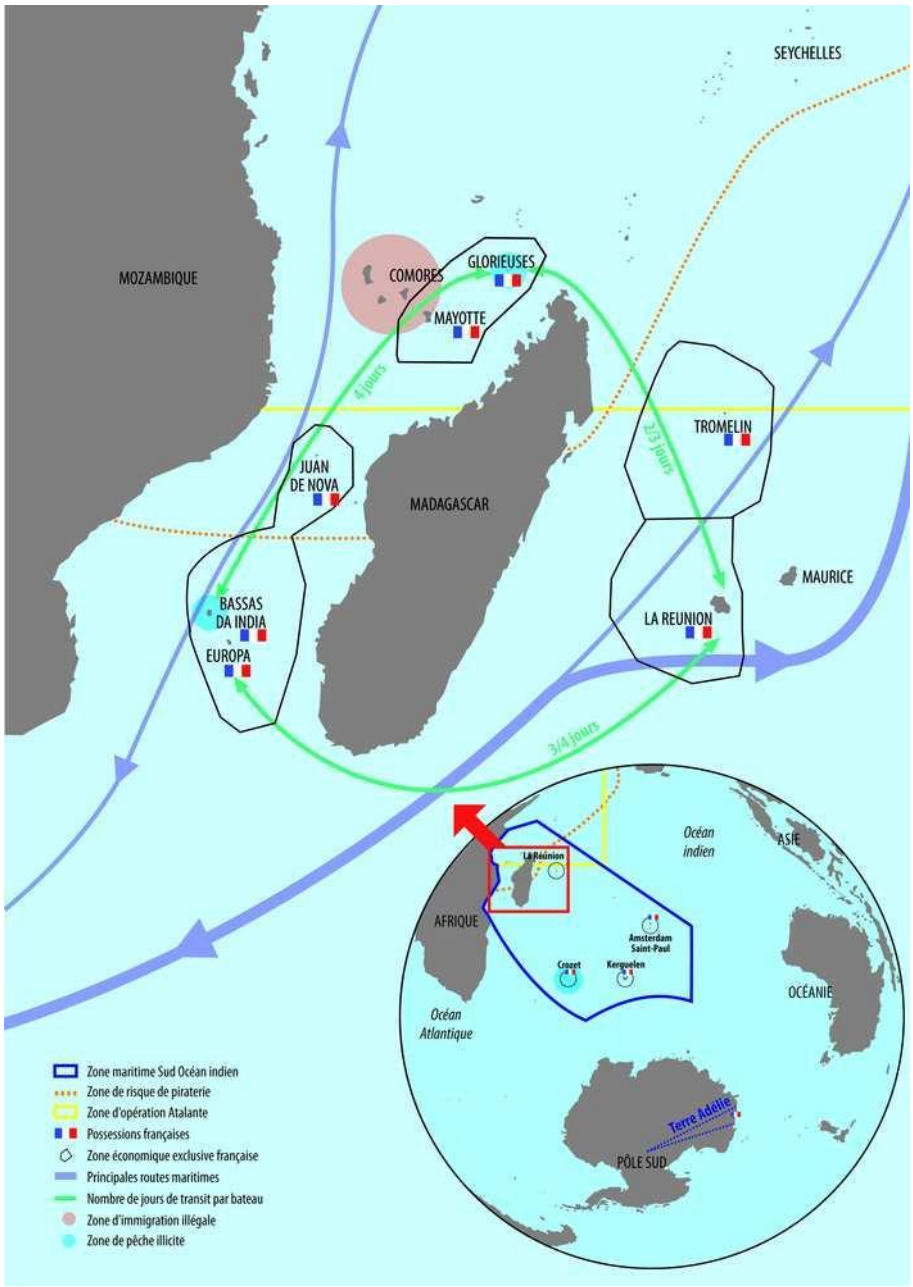
satelitizada e da presença de navios no mar. Por outro lado, eu não me esqueço que 95% da informação intercontinental passa por cabos submarinos, pelo que, equipas de protecção embarcadas já protegem os nossos navios lança-cabos."

Na mesma audição senatorial, o Almirante Rogel afirmou: "*Primeira necessidade: nós devemos consolidar as nossas fronteiras marítimas e melhor definir os nossos espaços de soberania. Actualmente, 74 países requereram a extensão das suas plataformas continentais, e, em certos espaços marítimos, nomeadamente em Clipperton ao largo do México ou nas Ilhas Éparses em redor de Madagascar, as fronteiras são contestadas. É preciso aí afirmar sem cessar a nossa soberania.*"

Entretanto recorde-se que, embora em contextos geopolíticos algo diferentes, por esta mesma altura vão sendo esgrimidos acérrimos argumentos quanto a reivindicações sobre ínfimas áreas de terra situadas em mares que bordejam grandes territórios continentais, como por exemplo no mar do Japão, no mar da China oriental e no mar da China meridional, onde vários países disputam direitos marítimos; outrossim, cite-se os casos do extremo-Sul do Índico e mesmo no Antárctico.

Sendo certo que a resolução deste tipo de diferendos irá exigir nos próximos cinco anos (2015/20) um crescendo de clareza e sofisticação jurídico-diplomática, o que será uma enorme benesse para o Afro-Índico, em alguns teatros não é de excluir a hipótese de escaramuças navais de relativa intensidade: nuns casos, entre actores que se digladiarão como Estados nos mares da China (China, Japão, Coreias, Taiwan, Vietname, Filipinas et al.), noutros casos, em frentes contra múltiplos actores *não-Estado* (terrorismo, pirataria, drogas e armas, migrações ilegais, etc.) nos clássicos pontos nevrálgicos do oceano Índico.

Todas estas tensões marítimas em pleno milénio III ocorrem num espaço-tempo em que, para além das Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs), *a partilha dos oceanos* recorre a uma outra dimensão que será tão ou mais relevante num futuro não muito longínquo.

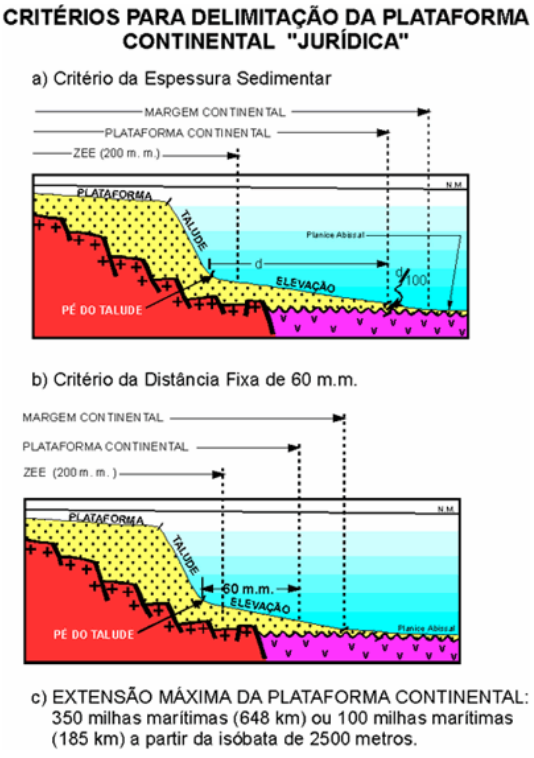

SEYCHELLES
MOZAMBIQUE
COMORES
GLORIEUSES
MAYOTTE
4 jours
JUAN DE NOVA
MADAGASCAR
2/3 jours
TROMELIN
MAURICE
BASSAS DA INDIA
EUROPA
LA REUNION
3/4 jours
Océan indien
ASIE
La Réunion
AFRIQUE
Amsterdam Saint-Paul
Crozet
Kerguelen
OCÉANIE
Océan Atlantique
Terre Adélie
PÔLE SUD
Zone maritime Sud Océan indien
Zone de risque de piraterie
Zone d'opération Atalante
Possessions françaises
Zone économique exclusive française
Principales routes maritimes
Nombre de jours de transit par bateau
Zone d'immigration illégale
Zone de pêche illicite

Plataformas Continentais

Não se tem dado por isso, mas enquanto se vai navegando a badalada banda das *zonas económicas exclusivas* (ZEE) há uma outra faixa marítima onde, quase em segredo, as grandes potências navais se digladiam na mira de novos tesouros.

Trata-se de um teatro de silêncios que se estende para além dos domínios ZEE, e que inclui plataformas submarinas que serão cruciais tão cedo como 2030; é contudo um palco onde só os mais poderosos dispõem dos recursos para expor e impor a *verdade geológica* que sustenta as suas reivindicações; de facto, demonstrar o direito a uma *plataforma continental* é um exercício que requer especialidades científicas que rareiam no ambiente jurídico-diplomático dos Estados-costeiros em desenvolvimento.

Apesar da sua importância, a questão das *Plataformas Continentais* tem sido colocada ao largo da opinião pública e é frequentemente ignorada nos meios políticos. Reconheça-se que a questão é relativamente hermética e a própria definição de *Plataforma Continental* é vista de formas diferentes por cientistas e por juristas.



De facto, a definição de plataforma continental, consagrada pelo parágrafo 1º do artigo 76 da CNUDM (UNCLOS)[17] tem um enfoque jurídico que se distancia do conceito científico (fisiográfico e/ou geomorfológico) tal como formulado por Heezen et al. (1959), por exemplo.

Juridicamente, *"A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre,*

[17] CNUDUM -

até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância." (CNUDM, art. 76, par. 1).

Segundo esta definição de *Plataforma Continental Jurídica* (PCJ), ela pode englobar as feições fisiográficas conhecidas como plataforma, talude e elevação continentais e, em algumas circunstâncias, até mesmo algumas regiões da *planície abissal*. O conceito PCJ não se aplica contudo à massa líquida sobrejacente ao leito do mar, mas apenas ao leito e ao subsolo desse mar.

Já para os cientistas, a *Plataforma Continental Geomorfológica* (PCG) é uma área plana, com um relevo muito suave e gradiente sempre inferior a 1:1000; mundialmente, está limitada a profundidades menores que 460m, com predominância de profundidades inferiores a 185m, razão pela qual comummente se utiliza a isóbata de 200 metros como o limite da PCG; a sua largura varia de poucas milhas marítimas a mais de duzentas; a sua borda externa – ou *quebra da plataforma* – é marcada quando o gradiente passa, bruscamente, de menos de 1:1000 para mais que 1:40.[18]

Ao contrário da relativa facilidade com que se define uma Zona Económica Exclusiva (ZEE), a demonstração requerida para a oficialização de plataformas continentais, em particular de eventuais extensões, é tecnicamente muito exigente, e frequentemente requer elaboradas missões técnicas de reconhecimento dos fundos marinhos (declives e espessuras de sedimentos, p.e.) e/ou pacotes tecnológicos inacessíveis aos Estados-costeiros em desenvolvimento; só após tais investimentos se poderá passar à aplicação das fórmulas cientificamente complexas que sustentarão juridicamente as propostas de Plataformas Continentais – para alguns especialistas, nunca a geologia e o direito estiveram tão intensamente entrelaçados como nestas novas fronteiras submarinas.

Afortunadamente, segundo a Lei do Mar vigente, as decisões sobre as plataformas continentais e suas eventuais extensões terão que continuar a submeter-se ao consenso de todas as Partes Montego Bay, pelo que ainda haverá algum tempo para que os vários Estados-costeiros

[18] fonte: Revista Brasileira de Geofísica, vol.17 n.1 São Paulo Mar. 1999

em desenvolvimento, como Moçambique p.e., completem os seus dossiers geológicos e exerçam os seus direitos marítimos.

Entretanto, mercê do seu sofisticado manancial de informação e conhecimento, a África do Sul antecipou-se aos outros Estados-costeiros com interesses no Canal de Moçambique quando, em 2009 e 2013, submeteu à CLCS[19] a informação necessária à solicitação de direitos marítimos sobre *vastas extensões* da sua plataforma continental – de facto, com um golpe de asa jurídico-geológica, em 2015 a África do Sul tornar-se-á no país com os domínios geográficos mais extensos em África.

Esta próxima primazia sul-africana no *ranking* das superfícies em África, ficará a dever-se à revindicação da África do Sul sobre duas extensões das suas plataformas continentais: uma, em tandem com a França (Corzot), relativamente às ilhas sub-antárcticas no extremo-Sul do Índico (Ilhas Marion e Prince Edward), a outra visando a extensão da plataforma em volta de *toda a sua margem continental*, incluindo numa adjacência de Moçambique; tudo somado, estas extensões marítimas andam na ordem dos 2 milhões de km^2, o que significa duplicar o seu actual território marítimo; segundo o governo sul-africano, estas extensões, solicitadas no âmbito da *Operação Phakisa* lançada pelo presidente Jacob Zuma em Julho de 2014, poderão contribuir com 17 biliões de US dólares para o PIB sul-africano.

Todavia, e prudente como é da praxe, a reivindicação sul-africana admite na sua nota diplomática que "*algumas porções da presente submissão dizem respeito a áreas sob disputa ou, pelo menos, a áreas onde persistem matérias não-resolvidas. A leste, a África do Sul tem uma fronteira marítima não-resolvida com Moçambique e, a oeste, a África do Sul tem uma fronteira não-resolvida com a Namíbia.*"[20]

Entretanto, além da África do Sul, praticamente todos os Estados-costeiros SADC[21] submeteram reivindicações preliminares relativas a extensões das suas plataformas continentais que, embora em estágios e formas incomensuravelmente menos completos do que a sul-africana,

[19] CLCS: Commission on the Limits of the Continental Shelf
[20] nota da República da África do Sul submetida em 19 de Novembro 2013 como emenda à Submissão Parcial efectuada em 2009 junto da Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental.
[21] Angola, Madagascar, Maurícias, Moçambique, Namíbia, Tanzânia.

poderão a curto-médio prazo ser inter-oponíveis uma vez que incidem em áreas de potencial sobreposição.

Moçambique, por exemplo, apresentou em 7 de Julho de 2010 uma proposta visando o direito de somar 150 às actuais 200 milhas-náuticas da sua plataforma continental (ver mapa seguinte).

Segundo o jurista moçambicano Elísio B. Jamine, ainda não existe uma descrição científica da plataforma continental moçambicana[22], mas existem fortes evidências sugerindo que Moçambique poderá ter mérito na reivindicação de uma extensão da sua actual plataforma em mares onde, para além de eventuais reclamações francesas relativas às Ilhas Éparses e Mayotte, pelo menos quatro outros Estados-costeiros manifestam potencial para reclamação de extensões (África do Sul, Comores, Madagáscar e Tanzânia)[23].

Map 9: Potential Continental Shelf Beyond 200 nautical miles (not to scale)

Source: Prepared by the Author and Drawn by Spatial Logic, 2006.

Legend:

■ Area of Potential Claim of Continental Shelf Beyond 200 nm

A extensão marítima actualmente pretendida por Moçambique situa-se na sua parte Sul, numa região da Bacia Moçambique localizada entre o *Mozambique Ridge* e o *Madagascar Plateau*, no que parece ser um prolongamento dos fundos geológicos da margem continental do Terraço de Inharrime e do Terraço Central.

Caso seja geologicamente demonstrada, e sem contestação, esta extensão da plataforma continental para além das actuais 200 milhas-náuticas equivalerá a somar uma área de 136,164 km^2 aos domínios marítimos de Moçambique[24].

Entretanto, neste processo cresce a percepção de que a França, mesmo que o tente demonstrar geologicamente nas suas possessões dispersas

[22] DELIMITATION OF THE MOZAMBIQUE MARITIME BOUNDARIES WITH NEIGHBOURING STATES (INCLUDING THE EXTENDED CONTINENTAL SHELF) AND THE MANAGEMENT OF OCEAN ISSUES - ELÍSIO BENEDITO JAMINE (2007)

[23] Admite-se que o pendente com a Tanzânia venha a ser acordado em breve.

[24] Opus cit. Jamine

no Canal de Moçambique, dificilmente se poderá constituir como Parte oponível nesta extensão moçambicana.

De facto, são inúmeros os argumentos regionais que motivam o crescendo de tal percepção, e citam-se mesmo alguns requisitos UNCLOS[25]: serão estas possessões francesas (ilhas Éparses) verdadeiras *Ilhas***,** e portanto com direitos ZEE e de Plataformas Continentais, ou tão só rochedos vulcânicos e/ou ou atóis em processo de formação? Se sim, como se definirão as linhas-base destas inabitáveis geomorfologias?

Citando os Artigos 7, 76 e 121 da Lei do Mar (UNCLOS), Jamine é bastamente assertivo quanto ao facto de nenhum Estado-costeiro, nem sequer Madagascar, poder reclamar direitos marítimos (ZEEs, Plataformas Continentais) relativamente a várias das actuais possessões francesas no Canal de Moçambique uma vez que os rochedos, ilhéus e atóis *"que não podem sustentar habitação humana ou vida económica própria não terão direitos ZEE e/ou PC.*"

Para Jamine, a questão das possessões francesas é uma das mais complexas no Canal de Moçambique já que levanta questões jurídico-diplomáticas muito difíceis; no limite, pergunta ele: *afinal, com quem se deve negociar as Zonas Económicas Exclusivas e as Plataformas Continentais no Canal de Moçambique?*

A este propósito, permitam-me duas anedotas sobre ciências e historiografias de zonas económicas exclusivas, plataformas continentais e outras paleologias.

[25] UNCLOS: UN Law of the Sea Convention

A questão dos Lémures

Os lémures de Madagascar permanecem um mistério zoológico e, curiosamente, resolvê-lo poderá contribuir para a delimitação de algumas Plataformas Continentais no Afro-Índico.

Não se sabe ao certo como é que estes primatas apareceram em Madagascar, tal como ainda não se compreendem bem as razões para o cerrado endemismo que marca a *Grande Ilha* – uma ilha com 590,000 km^2, separada de África pelo Canal de Moçambique, e que abriga mais de 12,000 espécies de flora e 200,000 de fauna, das quais 70-80% não existem em mais sítio nenhum.

Investigar as causas de tão marcante endemismo tem sido tarefa de várias ciências da Terra, num cenário em que sabe mais ou menos "*quando*", mas não se sabe "*como*".

Quanto ao *quando*, os fósseis destes mamíferos têm permitido datações de crescente precisão: não muito mais cedo que na faixa *Cretáceo superior / Paleoceno inferior*, como sugerem Alroy, Foote et al (1999) – ou seja, no intervalo entre 99-55 milhões de anos atrás (Ma) –, ou em faixas mais estreitas como indicam as recentes análises moleculares e de ADN nuclear: 80-50 Ma, com uma média de resultados de 58.7 Ma.[26]; alguns estudos filogenéticos hipotisam mesmo períodos mais próximos, como 20 Ma (J. Stankiewicz).

Por outro lado, sabe-se também que a separação de Madagascar da costa leste de África ocorreu na fase inicial da divisão do Gondwana há cerca de 170 milhões de anos (Rabinowitz et al., Reeves e Wit, 2000)[27], ou 162 Ma segundo o Berkeley Institute. Madagascar deslocou-se então para Sul, tendo passado perto da costa do Afro-Índico por volta de 140 Ma[28], antes de ocupar a sua actual posição geográfica em 120-130 Ma[29], aproximadamente a 430 km a leste de Moçambique.

---

[26] Mammals - Molecular estimations of the date of this event range from as early as c. 80 Ma (Sarich & Cronin, 1976; Roos et al., 2004; Yoder & Yang, 2004) to as recently as c. 50 Ma (Porter et al., 1997), with a mean of 58.7 Ma (calculated from data presented by Yoder et al., 1996; Porter et al., 1997; Yoder, 1997; Arnason et al., 1998; Goodman et al., 1998; Roos et al., 2004; Yoder & Yang, 2004).

[27] Rabinowitz et al., 1983; Reeves & de Wit, 2000; de Wit, 2003

[28] Reeves & de Wit, 2000

Segundo os fósseis, durante todo o período em que se registou a origem e a irradiação das ordens mamíferas modernas, a distância entre África e Madagascar não sofreu alterações significativas[30].

Quanto ao "*como*", sabe-se apenas que, embora a herança biológica de Madagascar esteja profundamente enraizada na sua evolução geológica, a sua história tem sido pouco investigada, e a *paleo-biogeografia* continua a ser um parente pobre na investigação científica.

De facto, e em resposta à inocente pergunta – *como é que os lémures aparecem em Madagascar?* - pouco mais há do que um fosso entre duas modernas teorias.

Ambas partem de um pressuposto: os animais terrestres podem migrar entre áreas parcial ou totalmente separadas por mar através de três meios distintos[31]:

(1) Via *Corredores*, que são pontes terrestres que permitem a livre circulação de uma grande proporção de fauna em ambas as direcções, como no caso da ponte que se desenvolveu entre os dois subcontinentes americanos durante o Plioceno superior.

(2) Via *Pontes Filtrantes*, que diferem dos Corredores no sentido em que factores climáticos ou outros filtram certos elementos entre os potenciais migrantes como aconteceu no estreito de Bering durante o Pleistoceno, quando apenas uma minoria da fauna total passou de um continente para o outro (Simpson, 1947).

(3) Via *Rotas da Sorte* (*sweepstakes*): ao contrário dos Corredores e Pontes Filtrantes, esta conjectura assume que, por mera *Sorte*, só uma pequena minoria da fauna continental consegue *bilhetes de passagem* para as raras viagens transmarítimas, do que resulta uma migração desequilibrada da fauna – os herbívoros, por exemplo, podem não ser acompanhados pelos seus tradicionais

[29] Rabinowitz et al., 1983; Coffin & Rabinowitz, 1988; Torsvik et al., 1998

[30] Did lemurs have sweepstake tickets? An exploration of Simpson's model for the colonization of Madagascar by mammals - J. Stankiewicz1, C. Thiart1,2, J. C. Masters3,4* and M. J. de Wit1- Journal of Biogeography (J. Biogeogr.) (2006) 33, 221–235

[31] The Bearing of Certain Palaeozoogeographic Data on Continental Drift by Anthony Hallam, Grant Institute of Geology, University of Edinburgh, 1996 - in Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology (Elsevier, Amsterdam).

predadores naturais, como aconteceu em várias ilhas oceânicas, nomeadamente a Nova Zelândia.

No caso dos lémures de Madagascar a questão permanece irresoluta.

Por um lado, quer Wegener (1924) quer Du Toit (1937) argumentam que as migrações destes mamíferos pressupõem uma conexão terrestre com África durante o período Terciário médio; já Simpson (1940a, 1943) disputa fortemente este argumento, reiterando que as características dos mamíferos de Madagascar são exactamente as que se poderiam esperar de uma colonização via *Rotas da Sorte*.

Segundo argumentam Simpson e os seus discípulos, a fauna em Madagascar é de uma variedade limitada em termos de insectívoros, primatas, carnívoros e roedores, e estão ausentes os grandes animais que povoavam o continente africano; caso em algum momento tivesse existido uma ponte terrestre com África durante o Terciário, então a fauna deveria ser mais diversificada e equilibrada.

Em 1952, Simpson passa a sugerir que as *migrações da sorte* através dos mares afro-índicos deveriam ser equacionadas como *probabilidades de ocorrência* durante os períodos geológicos, concluindo que, mesmo no caso de dispersões de baixa probabilidade, parece distintamente plausível admitir que, num amplo período de 70 milhões de anos, possam de facto ter ocorrido uma dúzia de colonizações mamíferas por mero acaso da *sorte*.

Num estudo publicado em 2006, J. Stankiewicz et al.[32] interrogaram-se sobre o modelo de dispersão das *Rotas da Sorte* de Simpson na colonização de Madagascar pelos lémures.

Para eles, a ser verdade que os registos fósseis das ordens de mamíferos vivos não se prolongam muito mais cedo do que a faixa *Cretáceo superior / Paleoceno inferior* como sugerem Alroy, Foote et al, então a irradiação e dispersão dos mamíferos existentes pós-datam os grandes episódios dos movimentos continentais que marcaram a divisão do super-continente Gondwana; concluem assim que quaisquer hipóteses

[32] Did lemurs have sweepstake tickets? An exploration of Simpson's model for the colonization of Madagascar by mammals - J. Stankiewicz1, C. Thiart1,2, J. C. Masters3,4* and M. J. de Wit1- Journal of Biogeography (J. Biogeogr.) (2006) 33, 221–235

devem antes ser equacionadas num quadro de "*continentes fixos*" e não de Corredores terrestres entre África e Madagascar.

As investigações de *J. Stankiewicz et al.* mostram também que *as assumpções de Simpson são consistentemente violadas quando aplicadas à hipótese de uma migração sobre o mar*; de facto, as estimativas das trajectórias das correntes marítimas e dos ventos indicam que o destino mais provável para uma jangada partindo de um estuário na costa leste de África seria seguir a corrente de Moçambique, o que a levaria de regresso às praias continentais – segundo este estudo, as correntes e ventos prevalecentes, tornam o transporte de Madagascar para África muito mais provável que o processo inverso.

Os modelos de *J. Stankiewicz et al.* permitem-lhes chegar à conclusão que, no actual estágio de conhecimento geofísico, hidrodinâmico, biológico e estatístico, o cenário das *Rotas da Sorte,* que correntemente goza de grande popularidade, não pode nem deve ser validado no caso dos lémures de Madagascar.

Entretanto, estes e outros autores preferem investigar duas outras conjecturas para o *mistério lemuriano*, e ambas se centram na zona da *Fractura de Davie* que atravessa os lençóis de gás e petróleo do Canal de Moçambique.[33]

Como bem sintetiza o Project A5[34], uma das conjecturas investiga a *Fractura Davie* como uma estrutura proeminente e contínua que permaneceu emersa, pelo menos parcialmente, no período entre o Mesozóico superior e o Cenozóico inferior – ou seja, uma rota que os lémures poderiam ter atravessado pouco antes da completa submersão desta ponte.

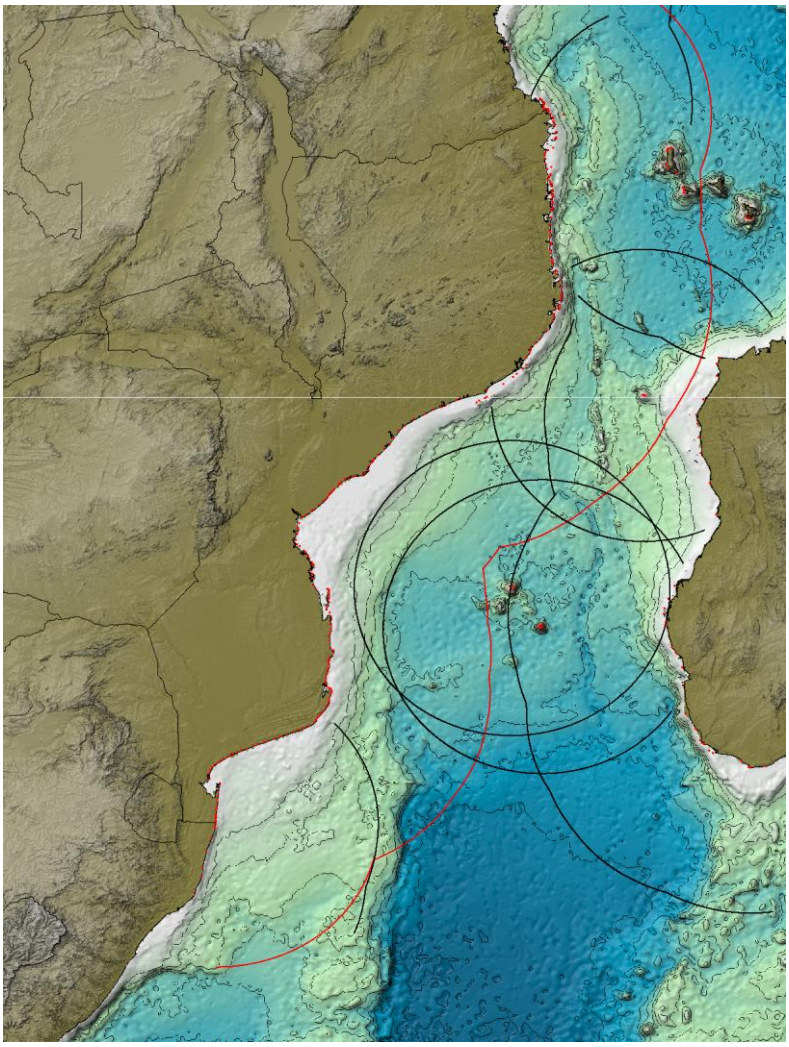
A outra conjectura sugere que, no início do Cenozóico, a *Fractura Davie* já estaria submersa, embora a pouca profundidade, mas contudo sujeita aos fenómenos vulcânicos que, episodicamente, originaram várias ilhas – teria sido assim que, a modos que saltando *de nenúfar em nenúfar*, os lémures teriam chegado a Madagascar seguindo um rastro de múltiplos vulcões.

[33] Mougenot at al., 1986; Leclaire et al., 1989; Krause et al., 1997; McCall, 1997; de Wit, 2003,

[34] Project A5: A restudy of Madagascar-Africa breakup and evolution of Lemurs
French pi: J.J. Jaeger (with J. Dyment), South African pi: J. Masters (with M. de Wit)

A não ter sido assim, então haverá que recorrer a processos mais crípticos, ou mesmo tão radicais como a hipótese de África não ter sido a fonte dos lémures malgaxes (Martin, 2003).

Seja como vier a ser, e estou certo que na senda dos hidrocarbonetos *offshore* a bio-geografia dará saltos *quânticos* a curto-prazo, o que me fascina e desafia nestas estórias das Ciências da Terra não são os lémures em si, mas antes os graus de imprecisão e de complacência que ainda permeiam as delimitações das valiosas plataformas continentais no Canal de Moçambique.



Sobreposição de reivindicações marítimas

Fonte: ASPECTS AFFECTING MARITIME BOUNDARY DELIMITATION IN THE MOZAMBIQUE CHANNEL (INDIAN OCEAN): THE CASE OF MOZAMBIQUE BOUNDARIES WITH NEIGHBORING STATES, ELÍSIO B. JAMINE JULY 2011

Bassas da India / Baixos da Judia

Numa outra perspectiva, recorde-se que, tal como a França[35], Madagascar reclama direitos de soberania sobre as *ilhas Dispersas* com base em argumentos históricos e geográficos.

Ocorre que, quanto a precedentes históricos, os registos sugerem que nem a França nem Madagascar têm razão, pelo menos quanto a Juan de Nova e às Bassas da Índia: (i) as *Bassas da Índia* foram primeiramente registadas por exploradores portugueses nos primórdios do século XVI, e apenas em 1897 se tornaram possessão francesa; (ii) a ilha *Juan de Nova* foi visitada pela primeira vez por Juan da Nova em 1501, um almirante galego ao serviço de Portugal.

Para alguns, estes registos permitem até anedotizar quanto a um Moçambique que, como principal herdeiro do espólio índico do império colonial português, poderá também arrogar-se a direitos históricos sobre estes territórios arbitrariamente anexados pela França – intrigantemente, a governação e a historiografia moçambicanas vão mantendo conspícuos silêncios quanto a estas relíquias marítimas.

Baixos da Judia

Foi em 1504 que, sob comando de João Gomes de Abreu, a nau *Judia* abalroou uns baixios no Canal de Moçambique quando seguia a rota marítima Lisboa-Índia; segundo rezam os registos[36], os baixios passaram então a ser designados como *Baixos da Judia* em memória dos ancestrais judeus de Fernão de Noronha, o proprietário da embarcação.

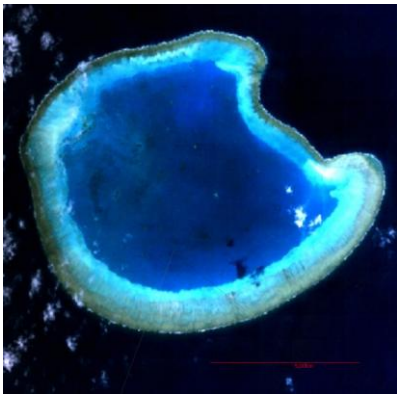
Cercando uma lagoa pouco profunda, povoada por tubarões, tais baixios, que não estavam referenciados no comercialmente famoso *Planisfério de Cantino* de 1502[37], formam um anel vulcânico cercado por

[35] Desde sempre que a França recorreu a argumentos históricos para apoiar as suas ambições ultramarinas e, no caso de um debate parlamentar sobre Madagascar em 1885, chegou-se mesmo a evocar uma efémera operação marítima durante o magistério do Cardeal Richelieu (1585-1642) como ponto de partida para as ambições francesas no Oceano Índico – Gilles Manceron, 1885: le tournant colonial de la République, Jules Ferry contre Clemenceau et autres affrontements parlementaires du la conquête coloniale, Paris, La Découverte, 2007, p 166.

[36] A. Fontoura da Costa, A Marinharia dos Descobrimentos. Bibliografia Náutica até 1700. Lisbon, 1933

[37] O planisfério de Cantino, uma das cartas mais antigas das navegações marítimas portuguesas, é uma cópia da "*carta padrão d'El Rei*" que pendia na sala das cartas na Casa

corais, com cerca de 100 metros extensão culminando em forma de atol dentado, numa íngreme elevação vulcânica de 3000 metros acima dos fundos marinhos.



Embora nunca representados correctamente nas primeiras cartas portuguesas, excepto em três mapas de Reinel (1517, 1519, 1522)[38], o que é facto é que, após o abalroamento de 1504, os *Baixos da Judia* passaram então a ser qualificados como uma zona excepcionalmente perigosa para a navegação, e foram posteriormente referenciados de forma profusa nos roteiros de D. João de Castro (1538) e de Vicente Rodrigues (1577 e 1591) como uma singular referência para acerto dos cálculos de coordenadas geográficas (latitude e longitude)[39].

Por razões atribuíveis ao declínio da cartografia portuguesa a partir do século XVII, altura em que os mapas das nações europeias com interesses recentes no Oceano Índico suplantaram comercialmente os manuscritos portugueses, os *Baixos da Judia* passaram então a ser designados por *Bassas da India* – provavelmente, a alteração ficou a dever-se a corruptelas: *Bassas* como anglicização de Baixos, e *India* como leitura errada de Judia por via de confusão de *J* com *I*, e de *u* com *n*.

Entretanto, nessa nova Europa colonial, havia um importante negócio a ser feito no Oceano Índico entre um reduzido mas poderoso conjunto de nações: *a cada nação sua companhia majestática, de cada nação segundo a firmeza naval das suas rotas*; um negócio que acomodava um

---

da Guiné e da Mina, em Lisboa; terá sido obtida clandestinamente por Alberto Cantino, um comerciante italiano de cavalos que, em Lisboa, trabalhava secretamente para o Duque de Ferrara (Itália), graças aos favores de um cartógrafo português e/ou de um ilustrador italiano. Acredita-se que o mapa foi encomendado em Outubro de 1501, concluído na segunda metade de 1502 e enviado para a Itália, possivelmente em Outubro desse ano. A troco de vinte ducados, o planisfério ficou na biblioteca de Ferrara até 1597, quando foi transferido para o palácio ducal de Modena. Em 1859, o palácio foi saqueado e o mapa desapareceu. Nos anos '70 o director da biblioteca de Modena achou o mapa forrando um anteparo numa salsicharia da cidade, comprou-o e levou-o para a biblioteca, onde ainda se encontra – in http://www.mapas-historicos.com/cantino.htm

[38] The location and identity of the Baixos da Judia: Portuguese historical cartography of the Mozambique Channel and its relevance to the wreck of the Santiago in 1585 - by Brian R. Stuckenberg

[39] Opus citada

Portugal em dificuldades imperiais, e que pressupunha, e implicava, novas estratégias navais mais em linha com os interesses coloniais da Holanda, Inglaterra, Alemanha e França – naturalmente, daí surgiram maneiras diferentes de narrar histórias nacionais, incluindo a do Oceano Índico.

Minúsculos, mas colossalmente perigosos para as navegações, os Baixos da Judia tornaram-se então numa singularidade importante no Canal de Moçambique e, sintomaticamente, essa terá sido a razão que levou o Almirantado britânico a conduzir uma intensa campanha cartográfica nos anos 1822-26 – uma campanha em que, não só foram finalmente determinadas as coordenadas correctas do atol, mas também fixada a designação de *Bassas da India* na cartografia corrente.

Embora a Inglaterra não tenha vislumbrado quaisquer interesses em tomar este atol estéril, inabitável e ainda em formação geológica, o mesmo não aconteceu com a França quando, em 1897, ao *tricotar* malhas que só os impérios tecem, passou a considerar as *Bassas da India* e as outras *Ilhas Éparses* como suas novas possessões índicas.

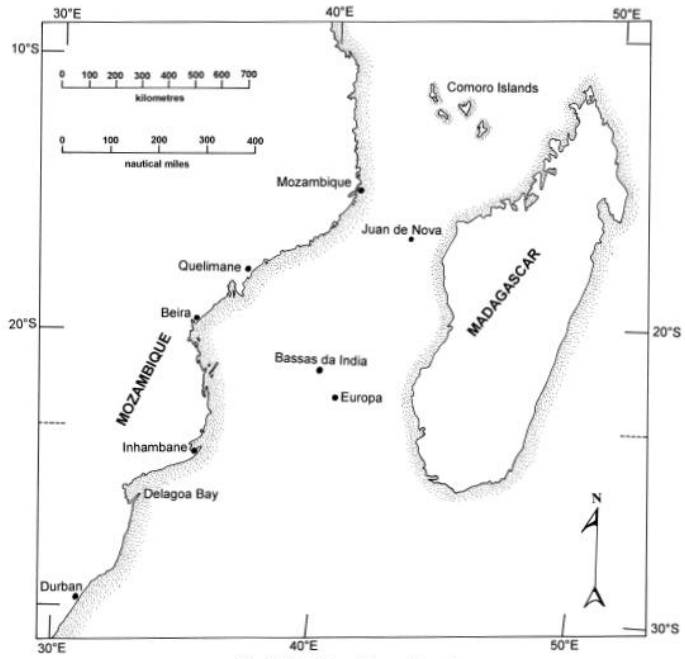


Fig. 2. The Mozambique Channel.

E foi assim que, pouco menos de 400 anos após terem sido *descobertas* por Gomes de Abreu, e meros doze depois da Conferência que em Berlim desenhou a nova África colonial (1884-85), as Bassas da India, até então sem dono e sem reivindicações de quaisquer espécies por parte

dos Estados-costeiros do Canal de Moçambique, se tornaram possessão francesa.

Curiosamente, nestes primórdios do milénio III, as minúsculas *Bassas da India* passaram a ser vistas como um dos casos mais grotescos da actual delimitação das Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs).

De facto, por via do decreto francês n°78-146 de 3 de Fevereiro de 1978, este antigo *res nullius* do Canal de Moçambique vale actualmente 123,700 km^2 em direitos exclusivos de prospecção e exploração dos recursos naturais, biológicos ou não biológicos, das águas sobrejacentes e do fundo do mar, incluindo o seu subsolo.

Quo Vadis Madagascar

São diversas as teorias sobre o povoamento de Madagascar, mas vai tornando-se consensual a que identifica os ancestrais malgaxes como originários da Ásia, África e Médio-Oriente ali chegados através de migrações marítimas registadas há pouco mais de 2000 anos.

Aportada acidentalmente em 1500 pelo português Diogo Dias[40], a ilha de Madagascar tornou-se desde então local obrigatório das rotas marítimas ligando a Europa às Índias e ao Extremo-Oriente, tendo rapidamente crescido como entreposto comercial e lugar de múltiplas mestiçagens.

Dividida entre vários reinos da Grande Ilha (Mahafaly, Sakalava, Antemoro, Betsimisaraka, Betsileo e Merina), a unificação política de Madagascar[41] fez-se sob impulso de um Rei Merina, Andrianampoinimerina (século XVIII), e posteriormente do seu filho Radama no começo do século XIX, através de campanhas militares ocasionalmente financiadas por uma Inglaterra que procurava travar ingerências francesas.

Todavia, a partir da segunda metade do século XIX, a França reitera a sua apetência pelo domínio colonial de Madagascar e, em 1883, estala a primeira guerra franco-malgaxe que culmina num tratado de paz estabelecendo uma primeira forma de dominação francesa – uma segunda derrota das forças malgaxes em 1895 acabaria por levar Madagascar a aceitar a condição de protectorado francês; após algumas rebeliões falhadas, Madagascar sujeitou-se à condição de colónia francesa em 1896, sem qualquer oposição por parte da omnipresente Inglaterra a quem foi dado campo livre para a tomada de Zanzibar – *«Tu me laisses Madagascar et je t'embête pas à Zanzibar ».*

[40] Diogo Dias, irmão do navegador Bartolomeu Dias, participou, como escrivão, na viagem de descoberta da rota marítima para a Índia capitaneada por Vasco da Gama. Em 1500, comandou num dos navios da armada de Pedro Álvares Cabral, tendo-se perdido no meio de uma tempestade na costa oriental de África. Contudo, conseguiu explorar uma importante faixa do litoral e terá sido ele, nesse mesmo ano, que aportou acidentalmente à ilha de Madagascar a que deu o nome de São Lourenço.

[41] Segundo a historiografia oficial de Madagascar, vários terão sido os nomes atribuídos à Grande Ilha ao longo dos tempos: Phébol, Cerné para Aristóteles et Plínio; Menuthias para Ptolomeu; Medruthis para os marinheiros gregos; Sarandib para os Persas e para os Árabes (que mais tarde lhe terão dado nomes de princesas das mil e uma noites: Djafouna, Cherbezat); Madagascar para os cartógrafos do século XV, nome próximo de Madecasse ou Madecafe dados pelos indígenas à sua Ilha; São Lourenço para os primeiros navegadores portugueses, Ilha Dauphine para os franceses (Henri IV).

Embora subjugada aos interesses da França, Madagascar nunca deixou de ser palco de movimentos contestatários e de rebeliões, num crescendo de violenta insurreição independentista que culminou no sangrento 29 de Março de 1947 quando foram massacrados mais de noventa mil malgaxes; onze anos depois, o General de Gaulle anunciava em Tananarive o fim do domínio colonial francês sobre a *Grande Ilha*.

Madagascar acede oficialmente à independência em 14 de Outubro de 1960, embora desfalcada das Ilhas Éparses que haviam sido arbitrariamente anexadas pela França por via de um decreto promulgado oitenta e sete dias antes (1 de Abril de 1960).

Desde então, a *Grande Ilha* tem certamente crescido como Estado mas, tal como noutros países vizinhos do Afro-Índico, continuam a imperar abissais desigualdades; não é portanto difícil entender o recurso sistemático às fortes tradições de resistência popular (contestações, greves, manifestações, revoltas), bem como aos golpes de Estado – de Philibert Tsiranana a Didier Ratsiraka, passando por Rajoelina e Ravalomanana, em 2014 o novo presidente Hery Rajaonarimampianina herda um Madagascar onde, para se ser suave, fervilham fortes tensões num caldeirão tradicionalmente disruptivo.

Uma das tensões que actualmente ressurge com especial acuidade diz respeito às lhas Éparses.

Recorde-se que, após treze anos de torpor independentista, é só em 1973 que pela primeira vez Madagascar questiona a usurpação das Ilhas (Juan de Nova, Bassas da Índia, Europa, Gloriosas e Tromelin) pela voz de Ratsiraka.

Em 1979, a OUA, o Movimento dos Não-Alinhados e a ONU recomendaram *a restituição sem tardar das ilhas arbitrariamente separadas pela França, ou, pelo menos, o seu engajamento em negociações visando a reintegração das Ilhas Éparses em Madagascar*.

Recorrendo à sua panóplia de trunfos onusianos, a diplomacia francesa tem-se permitido, não só ignorar estas recomendações internacionais, mas também elevar a parada nas zonas económicas exclusivas do Canal de Moçambique onde, sintomaticamente, a França nunca apoiou qualquer iniciativa para que a questão se clarificasse à luz da Lei do Mar

(UNCLOS) – pelo contrário, a França desenvolve actualmente no Afro-Índico uma frenética campanha mediática reafirmando a sua soberania.

Entretanto, após décadas entre parêntesis, o assunto Éparses ressurgiu com inusitada veemência nacionalista durante as recentes eleições presidenciais de 2013; antes da primeira volta eleitoral, Hery Rajaonarimampianina, o candidato apoiado pelo governo de transição Rajoelina, reiterava repetidamente a sua promessa em *bater-se pela recuperação* das Ilhas Éparses.

No seu *Facebook*, Hery Rajaonarimampianina referia em 11 de Dezembro de 2013:

> "*Sobre as ilhas Éparses, há interesses geopolíticos interessantes. As negociações ainda decorrem. Eu creio que o mais simples e lógico a fazer pelo presidente da República é prosseguir as negociações e reclamar a gestão das quatro Ilhas. O mais importante é a apropriação, a forma jurídica seguirá depois. É preciso ir até ao fundo da problemática em direcção à apropriação da plataforma continental no Sul … onde abundam riquezas em gás e petróleo*."

Porém, uma vez eleito, o novo presidente Hery Rajaonarimampianina inflectiu o seu discurso eleitoral indicando que *não iria reivindicar para Madagascar a exclusividade das Ilhas Éparses*, mas antes *negociar um compromisso de co-gestão*, à semelhança do caso da Ilha Tromelin actualmente gerida em conjunto pela França e Maurícias.

Sucede que, do outro lado do contraditório, é crescente o número de activistas, intelectuais, diplomatas e juristas malgaxes que procura manter a questão das Ilhas Éparses no topo da agenda política de Madagascar.

Em certos casos, e a propósito de uma solução tida como *frouxa* (a hipotética *co-gestão* das ilhas), os comentários mais virulentos por vezes deslizam para comparações extremadas: "*É como se os Palestinos aceitassem que a Palestina fosse gerida conjuntamente com o Estado de Israel*", ou como se "*os Sahaouris se dispusessem a aceitar uma co-gestão do Sahara-ocidental com Marrocos*."

Trate-se ou não de um *tópico tabu, de um domínio reservado, de uma questão sensível, ou de uma questão que provoca zangas*, o que parece indispensável, em Madagascar e no Afro-Índico, é a necessidade de se educar o debate público; designadamente através de iniciativas como a que foi levada a cabo pelos sindicatos do diplomatas (Syncormae) e dos professores do ensino superior (SECES) em 24 de Abril de 2014, quando promoveram uma conferência sobre a *Soberania de Madagascar sobre as Ilhas Éparses* no ministério dos Negócios Estrangeiros em Antananarivo.

Nesta conferência, Harimanana Raniriharinosy, um reputado professor universitário de direito internacional, não podia ter sido mais directo:

> *"A França roubou estas ilhas ao tesouro natural de Madagascar … Trata-se de uma violação do princípio do respeito pela integridade de um território no momento do seu acesso à independência."* [42]

Entretanto, vale a pena aqui lembrar André Oraison, um outro *Emeritus* do direito marítimo Afro-Índico que sempre contestou os fundamentos da apropriação francesa das ilhas Éparses, quando, em Outubro 2010, reiterou a *não-conformidade* da subtracção das Ilhas Éparses ao território da república malgaxe por decreto francês (Abril 1960, oitenta e sete dias antes da independência de Madagascar).

Sabe-se pouco acerca de uma eventual evolução da diplomacia francesa, e sabe-se quase nada sobre os propósitos do novo regime malgaxe, apesar de o presidente Rajaonarimampianina não se cansar de exaltar os factores que estão em jogo: minérios, hidrocarbonetos, localizações geoestratégicas, sem esquecer os intrigantes tesouros que ele presume escondidos no Sul da plataforma continental de Madagascar.

Mas Hery Rajaonarimampianina sabe certamente que as ilhas Éparses são pérolas que não podem esperar pelas demoras a que ONU tradicionalmente condena os contenciosos marítimos dos países em desenvolvimento; um tempo de demoras que Rajaonarimampianina não tem nestes mares em que não se podem arriscar navegações em falso.

Por outro lado, o novo Presidente malgaxe sabe também que, no Oceano Índico, se vão alterando os ventos e correntes que influenciam

[42] in *L'Express de Madagascar*

as maritimidades geoestratégicas; na verdade, da torre de comando do porta-aviões que Madagascar é, o que ele observa é a rápida transformação de um Oceano Índico que, de bipolar durante a guerra-fria (USA-URSS), começa a emergir no milénio III como um novo centro de *estratégias multipolares*[43] – um oceano onde não só os comércios *não-OCDE* já em muito superam os antigos fluxos para a Europa e USA, mas sobretudo um Oceano em que se vão erguendo gigantescas pontes *não-tradicionais* entre a China e Índia de um lado, e África e América do Sul do outro.

Trata-se de um novo teatro marítimo onde, embora ainda reinem os tradicionais propósitos (acesso a recursos naturais, incluindo águas e terras aráveis p.e.), os novos actores regionais tenderão a impor regras que por vezes entram em conflito directo com os antigos sistemas de defesa pós-coloniais – como por exemplo o "*quadrilátero francês*" de Abou Dhabi, Djibouti, Mayotte e Reunião, através do qual a França pretende defender-se da Ásia numa África em que todos os grandes apostam muitos dos seus interesse futuros.

Et pour cause, além de princípios de Estado, neste teatro desfilam também múltiplos negócios marítimos – pequenos e grandes, mas todos eles sempre opacos e girando em torno de extensas áreas ZEE sujeitas a contestação internacional.

Tal como outros países do Afro-Índico, Madagascar dispõe de abundantes e variados recursos naturais, mas permanece um dos países mais pobres do mundo; dir-se-ia mesmo que Madagascar não passa de um outro caso regional em que as vicissitudes internas e externas têm penalizado severamente o desenvolvimento.

Com um solo laterítico que lhe empresta o nome de *Ilha Vermelha*, em Madagascar os óxidos férricos e de alumínio coexistem com vastas áreas de areias betuminosas e jazigos de óleos pesados de dimensão mundial, como em Bemolanga onde se estimam reservas de 16 biliões de barris[44].

Além do potencial petrolífero em terra, é contudo nas zonas *offshore* que se situam depósitos de gás e petróleo mais apetecíveis; de facto, o sempre intrigante Canal de Moçambique, onde a França reivindica

[43] Robert Kaplan – Monsoon.
[44] A empresa francesa Total adquiriu 60% dos direitos de exploração de Bemolanga onde prevê uma produção diária entre 100,000 a 200,000 barris.

direitos sobre 2/3 dos espaços marítimos se incluirmos Mayotte, passou a ser considerado como o novo *El Dorado* dos mares do Sul; segundo a USGS[45], os depósitos de gás *offshore* já descobertos equivalem ao que durante décadas foi extraído no Mar do Norte, e, quanto a petróleo, pontifica um exacerbado optimismo: *um novo Golfo da Guiné! Um Madagascar com reservas ao nível de Angola!*

Em Madagascar, tudo terá começado quando em 2003 foi publicado um relatório da *Rusk Bertagne Associates & TGS-nopec ("Petroleum Geology and Geophysics of the Mozambique Channel*") – um relatório que se apoiava em dados sísmicos detidos em exclusivo pela *pesquisa francesa oficial* que, após trabalhados, apanharam de surpresa as grandes empresas petrolíferas.

Menos de cinco anos depois, e numa altura em que as águas profundas já estavam ao alcance das novas tecnologias de prospecção e de perfuração, o interesse das petrolíferas cresceu e, em Dezembro 2008, a França vendeu duas licenças de prospecção nas águas da ilha Juan de Nova (*Juan de Nova EST/JDNE e Juan de Nova Maritime Profond/JDNMP)* às sociedades Marex Petroleum Corporation et Roc Oil Compagny Ltd[46] por 47 milhões USD; pouco tempo depois, a televisão malgaxe TvPlus reportava que só da ZEE da ilha de Juan de Nova haviam fluído mais 75 milhões USD para o tesouro francês pela outorga de outras três licenças de prospecção às sociedades Nighthawk Energy PLc, Jupiter Petroleum Juan de Nova Ltd e Osceola Hydrocarbons Ltd; curiosamente, por essa mesma altura, Andry Rajoelina, em nome de um Madagascar em plena transição política, vendia à JDNMP uma outra licença exactamente confinante com uma das licenças francesas, mas agora situada na adjacência da província moçambicana onde a ENI e Anadarko operam em *offshore*. Segundo vários juristas, todas estas concessões, porque efectuadas em zonas sob litígio internacional, têm que ser interrogadas em termos de legalidade e de legitimidade.

Provavelmente devido à debilidade jurídico-diplomática da sua posição, nas últimas décadas a política francesa relativamente às Ilhas Éparses tem sido pouco consistente, senão mesmo hesitante e ambígua.

[45] USGS – United States Geological Services
[46] SAPETRO agreed to acquire a 90% interest in the licence from Roc Oil in July of 2011

De facto, se no início dos anos 1980s a França de Mitterrand procurava esbater a já então veemente problemática das soberanias no Afro-Índico no quadro de uma cooperação francófona, em 1999 Jacques Chirac ia mais longe quando referia: "*Na ausência de um consenso entre certos Estados-membros relativamente à soberania de certas ilhas do Oceano Índico (Éparses e Tromelin) assim como sobre a delimitação e o controlo das Zonas Económicas exclusivas (ZEE), a cimeira (COI) decidiu que enquanto se aguarda o resultado das consultas em curso, estas zonas serão co-geridas pelo países que as reivindicam. As modalidades desta co-gestão serão definidas pelos Estados-membros em causa, nos mais curtos prazos possíveis.* "

Todavia, com a chegada de Sarkozy ao poder em 2007, tornou-se notório um endurecimento por parte da França, designadamente através da adopção de medidas visando o reforço da integração das Ilhas Éparses no quadro constitucional francês, como aconteceu com a instauração da sua nova condição TAAF sob autoridade de um prefeito instalado na Ilha Reunião; um prefeito que, sem qualquer pejo, não se cansa de proclamar: "*Somos legítimos nessas ilhas … e a soberania francesa sobre elas está resolvida*."

Mais cândido, em 2014, de França o *Quai d'Orsay* [47]permitia-se recordar: "*os diferendos sobre as Ilhas Éparses estão congelados, e o local próprio das discussões é a Commission de l'Océan Indien (COI) … quanto à questão da co-gestão, estamos prontos a discuti-la*"

Em abono da verdade, deve dizer-se que, infelizmente, o actual presidente francês (François Hollande) não tem beneficiado, nem em França nem na Europa, nem sobretudo em Madagascar, da tranquilidade que as ilhas Éparses exigem; talvez daí o facto de não se terem registado quaisquer progressos em termos de clarificação política desde que tomou posse em 2012.

Sabe-se apenas que Annick Girardin, Secretária do Estado francês para o Desenvolvimento e Francofonia, falou com o presidente Rajaonarimampianina em Junho de 2014 num encontro em que ela sublinha não ter proposto a hipótese da co-gestão para as ilhas Éparses; cautelosa, a Secretária francesa afirma ter remetido o assunto para um eventual encontro inter-presidentes no âmbito da COI – tragicamente,

[47] Quai d'Orsay – Ministério dos negócios estrangeiros da França.

uma reunião prevista para 26 de Julho de 2014 entre os presidentes francês e malgaxe na COI de Moroni foi cancelada devido à catástrofe *Air Algérie* no Mali três dias antes.

Incidentalmente, pouco tempo antes da visita da secretária francesa, o director de gabinete da nova Presidência malgaxe, Henry Rabary Njaka, referia que as autoridades francesas ainda não haviam adoptado uma posição oficial clara sobre as Ilhas Éparses, e lembrava que a última vez que o Hexágono o havia feito tinha sido em 1999 quando a hipótese co-gestão foi sugerida pelo então presidente Chirac; segundo Njaka "i*gnoramos qual a posição do governo socialista (Hollande) sobre a questão. Nos tempos de Chirac, a França preconizava a co-gestão das ilhas Éparses. Com efeito, quatro das cinco ilhas deveriam retornar a Madagascar, e uma às Maurícias. Trata-se de uma questão diplomática que deveria ser debatida entre França e Madagascar, e não no seio da COI* (Commission de l'Ocean Indien)[48]."

Como referido na introdução, prevejo que as múltiplas questões que se colocam quanto a estas várias ilhas dispersas no Canal de Moçambique se tornarão num dos tópicos centrais da agenda Afro-Índico, antes mesmo de 2020, e daí a presumida pertinência desta abordagem no âmbito de qualquer projecto de *segurança marítima*.

Uma abordagem que, à bolina das monções que irão surgindo, possa informar e convidar interesses para um teatro marítimo que Moçambique não pode menosprezar: o das *Zonas Económicas Exclusivas*, das *Plataformas Continentais* e dos *Fundos Marinhos* do Canal de Moçambique.

A jogada Unesco

Um tanto ou quanto inesperadamente, a França tem vindo ultimamente a encetar esforços no sentido de classificar as Ilhas Éparses como património UNESCO, já que elas "*têm vocação para ser inscritas como património mundial natural e cultural da UNESCO … uma vez que*

[48] A COI (Commission de l'Océan Indien) é uma organização regional criada em 1984; ela agrupa as Comores, Madagascar, Maurícias e as Seychelles bem como a França através da Ilha Reunião.

apresentam um valor excepcional sob ponto de vista estético e científico." [49]

Segundo o MOZALINK, um projecto tutelado por instituições francesas (IRD[50] e GReD[51]), a iniciativa poderá mesmo estender-se a todo "*o Canal de Moçambique*" de acordo com discussões havidas durante um encontro UNESCO realizado na Ilha Reunião em 2012; um dos objectivos das campanhas UNESCO 2013-18 seria mesmo preparar um roteiro para a inscrição de vários locais do Canal de Moçambique na lista de *Marine World Heritage Sites*[52].

Por louváveis que possam ser, estas iniciativas UNESCO pressupõem no entanto um subtil mas questionável reforço da ancoragem política da França nas ilhas Éparses, uma vez que sugerem o reconhecimento internacional do direito de a França continuar a exercer uma *soberania delegada* sobre dois terços do Canal de Moçambique.

Esta inusitada táctica francesa *pró-património UNESCO*, a par da constitucionalmente heterodoxa integração das ilhas Éparses como 5[0] distrito TAFF em 2007, sugere, não apenas o envio de uma mensagem forte aos países com pretensões territoriais na zona, mas, sobretudo, a formulação de uma proposta dificilmente recusável: a criação de uma rede de reservas naturais sob comando ecológico internacional (UNESCO), como prova de isenção de quaisquer futuros interesses económicos da França em largas zonas do Canal de Moçambique.

Porém, como nota David Courron[53], "*classificar as ilhas Éparses como santuários em aplicação da Convenção de Paris (UNESCO), equivaleria ao reconhecimento internacional, não somente* de jure *como também* de

[49] Ministro do Ultra-mar francês citado pelo Fígaro (Janeiro 2013)
[50] L'Institut de recherche pour le développement (IRD) est un organisme français de recherche, original et unique dans le paysage européen de la recherche pour le développement ; Il est placé sous la double tutelle du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, et du ministère des affaires étrangères et européennes.
[51] The GReD is a Research Center at Clermont-Ferrand, capital of the Auvergne region of central France. Created in 2008, the GReD is supported by the University of Auvergne, the University Blaise Pascal, the CNRS (UMR6293) and the INSERM (U1103).
[52] Mozambique : Quirimbas/Pemba, Bazaruto/Govuro and Tofo/Zavora, Inhaca/Maputo Bay
Tanzania : Mnazi Bay Marine Park, Mtwara.
Madagascar : Nosy Mitsio and Sahamalaza, Barren Islands, Andavadoaka, Ambohibola
Comoros : Moheli Marine Park
Mayotte : Parc Naturel Marin
Iles Eparses
[53] David Courron - EN FINIR AVEC UNE DÉCOLONISATION CONTESTÉE - VERS LA NORMALISATION EN DROIT INTERNE ET EN DROIT INTERNATIONAL DU STATUT DES ÎLES ÉPARSES FRANÇAISES DANS L'OCÉAN INDIEN

facto*, da soberania francesa sobre as ilhas através da sua desmonetização*."

Já para André Oraison, "e*m última análise, as ilhas Éparses têm vocação para serem inscritas como Património mundial natural da UNESCO. Elas merecem que lhes seja atribuída a qualidade de jóias invioláveis de valor universal excepcional. Na hipótese de este prestigioso título lhes ser acordado, as ilhas Éparses continuarão a ser administradas em tanto que reservas naturais por uma autoridade nacional. Mas elas estarão então sob controlo de uma instância internacional incontestável e exigente: o Comité do património mundial da UNESCO.*

É certo que a inscrição dos ilhéus como Património mundial UNESCO terá repercussões positivas em matéria de geopolítica. Esta decisão terá designadamente o efeito de tornar menos virulentas – senão que desprovidas de interesse prático – as tradicionais e oficiais reivindicações malgaxes e mauricianas sobre os últimos santuários oceânicos e ecológicos ainda virgens que constituem a zona Sudoeste do oceano Índico – o recife de Tromelin, o arquipélago das Gloriosas e os atóis e ilhéus Juan de Nova, Europa e Bassas da Índia.

Como seria de esperar, esta reflexão de André Oraison é de uma maturidade insuperável, inclusive quando não é taxativo quanto à identidade, ou mesmo unicidade, da *autoridade nacional* supostamente exigível pela UNESCO. Pessoalmente, eu talvez preferisse o plural "*autoridades nacionais*", não só porque já existem patrimónios UNESCO sob tutela de mais de uma autoridade nacional, mas sobretudo porque, a todos os níveis, incluindo o africanamente importante "*salvar-as-faces*", a questão das soberanias no Canal de Moçambique talvez ficasse mais bem resolvida em termos de outro tipo de parcerias *win-win.*

Naturalmente, no caso das ilhas Éparses – um falso conjunto geográfico que por isso mesmo tem o mal fixado nome que tem (Éparses ou Eparses?) – não há modelos únicos para questões tão diferentes como Mayotte, Tromelin e as outras quatro Ilhas Dispersas.

Há pois que delinear parcerias consoante cada caso, o que, no estado actual de imprecisão política, geológica e bio-geográfica, sugere que, pelo menos relativamente ao atol Bassas da Índia e à ilha Europa,

Moçambique não continue a ser sistematicamente ignorado nos *arranjos* entre a França e Madagascar.

> **Em tempo**: apesar de o tema "Îles Éparses" não ter sido evocado na conferência de imprensa conjunta que culminou o recente encontro em Paris entre os Presidentes da França e de Madagascar (21 de Setembro de 2014), dois dias depois a presidência malgaxe divulgou um comunicado informando que "*o presidente francês foi convencido a engajar-se nas discussões [sobre as Îles Éparses]. Foi constituída uma plataforma composta pelos dois ministérios dos Negócios Estrangeiros … E uma política de co-gestão foi avançada pelo presidente Hery Rajaonarimampianina*."

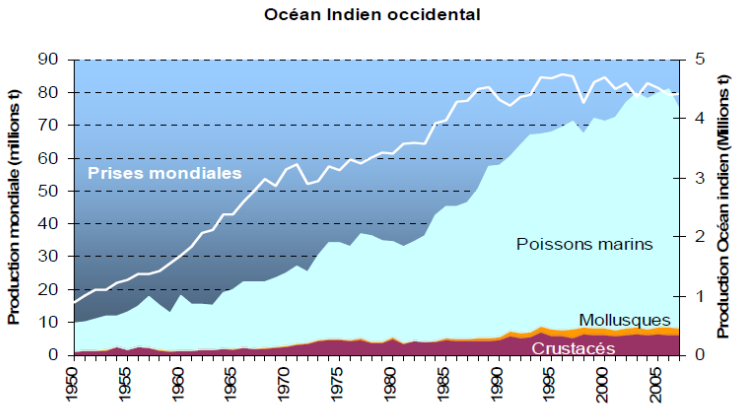
Atum – factos e mitos

Desde há muito que as águas são palco de acirradas disputas pelo controlo das *proteínas* alimentares, e são inúmeras as indicações sugerindo que elas tendem a intensificar-se.

Em África, onde a pesca é particularmente importante, as capturas anuais nos mares, lagos e rios excederam 8.2 milhões de toneladas em 2012[54] e valeram mais de 3.2 biliões USD em exportações. A indústria pesqueira providencia rendimentos a mais de 10 milhões de pessoas, e o peixe é uma importante e frequentemente barata fonte de proteínas para uma média de 25% da população – um número que chega a atingir os 70% em alguns casos[55].

Como fonte pesqueira, o Oceano Índico tem vindo a ganhar crescente espaço no contexto mundial, e em 2012 as capturas nas suas zonas marinhas atingiram 12 milhões de toneladas (15% do total).

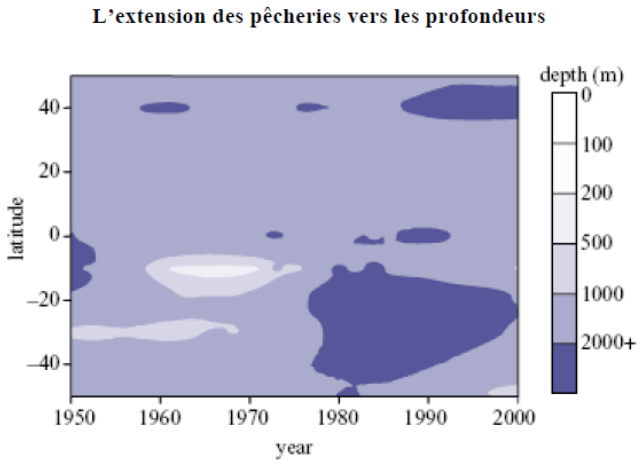
Evolution depuis 1950 de la part de l'océan Indien dans la production mondiale



Source : Francis Marsac, Institut de Recherche pour le Développement.
L'échelle de gauche porte sur les prises mondiales, celle de droite sur les prises réalisées dans l'Océan Indien.

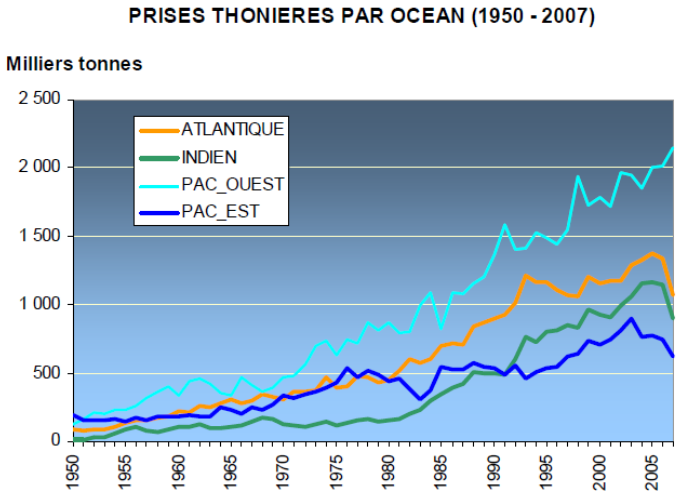
[54] FAO – Fisheries statistics
[55] Martin Purves, Illegal, unreported and unregulated fishing and maritime security in Southern Africa, in Potgieter and Pommerin, Maritime Security in Southern African Waters, 113.

Entretanto, vai-se pescando cada vez mais fundo, principalmente no hemisfério Sul:



Source : Pauly, Watson and Alder, PTRSB, 2005

Em termos de pesca do Atum, o Oceano Índico tem registado um desenvolvimento considerável desde os anos 1980s, e é nos mares do Afro-Índico onde mais se tem pescado, com capturas anuais três vezes maiores do que as do leste do Oceano, e processamentos industriais que atingem valores entre 2 a 3 biliões USD por ano.



Source : Francis Marsac, Institut de Recherche pour le Développement.
Pac-Ouest : Pacifique Ouest / Pac-Est : Pacifique Est

Em audição no Senado francês, Francis Marsac[56] não teve dúvidas em afirmar que "*as principais causas da sobrepesca estão ligadas à*

[56] **M. Francis Marsac**, directeur de recherche à l'Institut de Recherche pour le Développement, Président du comité scientifique de la commission des thons de l'Océan Indien (CTOI)

*crescente demanda do mercado, ao efeito perverso do estabelecimento das ZEEs de 200 milhas no fim dos aos 1970s, bem como às subvenções governamentais no apoio à pesca. A performance tecnológica das frotas também joga um papel na sobrepesca, tal como a pesca ilícita, a falta de governação e a "*tragédia dos comuns".

Ainda segundo Francis Marsac, os diagnósticos elaborados pela comunidade científica internacional mostram que no Oceano Índico os *stocks* das principais espécies de atuns tropicais, assim como do espadão, estão num estádio próximo da exploração plena (*capturas durables maxima*); referindo-se particularmente às Ilhas Éparses, Marsac adverte que "*em definitivo, o potencial haliêutico dos territórios marítimos franceses resulta fragilizado pelo declínio do recurso e pela concorrência, por vezes ilegal, dos navios de pesca estrangeiros*."

Afinando pelo mesmo diapasão, a FAO refere que "*a intensidade das capturas poderá também aumentar em resultado da sobrecapacidade das frotas pesqueiras, a não ser que seja restringida por medidas de gestão*"; recorde-se que, actualmente, mais de 3,400 atuneiros operam no Oceano Índico, dos quais 62% são palangreiros com cerca de 865 arvorando pavilhão indonésio, e a frota de grandes *barcos-cercadores* supera as 200 unidades, das quais metade provem da União Europeia.

Ainda segundo a FAO, "*a intensificação das pescarias resultará numa deterioração significativa dos stocks de atuns e espécies afins. Mesmo que as pescarias não se intensifiquem, é provável que o estádio de alguns recursos que são actualmente sobre-explorados se deteriore a não ser que a exploração seja reduzida; eventualmente, esta deterioração conduzirá à redução das capturas. A maioria das principais espécies de atum comercializáveis está à beira da exploração completa, e um significativo número de recursos de atum está esgotado ou em estádio de sobre-exploração.*"

Mundialmente o palangre é uma das técnicas mais nefastas em termos de perdas induzidas a outras espécies marinhas; em desembarques de 1.4 milhões de toneladas há rejeitos (espécies não desejadas) na ordem de 28%: tartarugas-marinhas, tubarões, *marlins* e aves p.e.

Por exemplo:

> Entre 30 de Julho e 17 de Agosto (2013), uma batalha naval incomum foi travada na zona brasileira do Atlântico Sul. Embora nenhum tiro

tenha sido disparado, o episódio envolveu o uso de satélites, navios-patrulha da Marinha, fuzileiros navais, agentes da Polícia Federal, fiscais do Ibama, com canhões e metralhadoras apontados para três navios japoneses [palangreiros, n.e.] carregados com quase 500 toneladas de atum. As três embarcações estrangeiras terão sido responsáveis, em pouco mais de três meses, pela morte de pelo menos trinta mil aves marinhas, entre albatrozes, petréis e gaivotas, por não obedecerem às normas básicas para a pescaria ditadas pela legislação brasileira.

O primeiro navio a ser apreendido foi o *Kinei Maru 108* no Porto de Rio Grande, onde pretendia descarregar 200 toneladas de atum em 30 de Julho. A bordo, os fiscais ambientais confirmaram as denúncias sobre o pesqueiro. Não havia pesos (chumbadas) nas linhas secundárias que servem para colocar os anzóis com as iscas abaixo da linha do mar, nem as chamadas "*linhas espanta-pássaro*" que são fitas coloridas colocadas ao longo da linha de pesca também conhecidas como "torilines" ("tori", pássaro em japonês, "line", linha em inglês).

Cada linha de pesca tem em média 150 quilômetros de extensão e leva cerca de três mil anzóis para capturar atuns. Em casos destes, até duas mil aves podem morrer a cada lançamento em alto-mar. "*Esses são delitos gravíssimos, pois provocam a matança de aves e geram impacto sobre o stock de atuns na região*", diz Jair Schmidt, coordenador-geral de fiscalização do Ibama.[57]

[n.e.: já a técnica utilizada pelos cercadores é muito menos penalizante, com rejeitos na ordem dos 5%.]

Preços e mercados Atum

Sendo a Tailândia o maior processador mundial de atum, é no seu mercado Bangkok que se definem os *preços-referência* para as capturas dos *navios-cercadores* do Oceano Índico e não só.

O preço do atum tem vindo a baixar desde 2013, após ter registado um crescendo no período 2011-12; nos primeiros meses de 2014, o preço-médio do *skipjack* no mercado Bangkok andava nos USD 1,400/ton quando em Dezembro de 2013 valia USD 1,600/ton; recorde-se que, em 2012, a média dos preços-referência Bangkok foi de USD 2,040/ton.

[57] A máfia do atum – in CartaCapital – Leandro Fortes (publicado 09/09/2013 08:44)

Entretanto, as capturas dos palangreiros da União Europeia (Espanha, Portugal, Inglaterra) que operam no Oceano Índico são vendidas congeladas no mercado espanhol; a tabela seguinte mostra os preços médios registados no mercado Vigo (Galiza, Espanha) para as três principais espécies capturadas por estas frotas; como se pode constatar na tabela seguinte, os dados de 2013-14 confirmam o declínio actualmente observado no mercado Bangkok.

Table 21: Composite price for EU longliners estimated from prices at first sale in Vigo. Source: Puerto de Vigo for average species prices in frozen form (except various species, own estimate), IOTC catch database for % of each species.

(EUR / tonne)	2010	2011	2012
Swordfish	5 100	5 660	4 800
Blue shark	1 000	1 000	700
Shortfin mako	2 500	2 300	1 950
Various species	2 000	2 000	2 000
Composite price	3 487	3 780	3 218

Os preços desta tabela são preços de *primeira-lota* em Vigo, e poderão não reflectir os preços realmente pagos aos donos das frotas atuneiras já que, entre outros elementos de formação de preços, eles incluem, por exemplo, os custos de transporte Durban (RSA) – Espanha via *navios-frigoríficos* que andam na ordem dos EUR 150/ton.

Na ilha da Reunião os preços pagos pelas capturas palangreiras são mais altos, uma vez que estas frotas descarregam um pescado-fresco que atinge valores mais altos do que os congelados, quer no mercado doméstico quer na Europa; por exemplo: o atum fresco é *pago-a-bordo* a EUR 6/kg, e o peixe-espada a EUR 7kg.

Atuns e ZEEs

Segundo Francis Marsac, nos 1.8 milhões km^2 de superfície marítima do Canal de Moçambique, a França reivindica 0.525 milhões km^2 de Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs), Moçambique cerca de um milhão, Madagascar 0.6 milhões, e as Comores à volta de 0.3 milhões km^2.

Desde há muito que estes números não batem certo[58], e resolvê-los será certamente uma questão crucial da equação marítima no Canal de

[58] A maioria das ZEE não está sequer delimitada.

Moçambique no pós-2015 – em alguns casos, tratar-se-á de ajustes meramente técnicos nas sobreposições, mas, no essencial, a maioria dos ajustes serão de natureza política e terão que envolver todos os Estados presentes no Canal de Moçambique.

No caso do Atum, não são apenas os diferendos técnico-políticos sobre zonas pesqueiras vastíssimas que tornam extremamente complexo o caso do Canal de Moçambique, mas sobretudo a volatilidade dos mercados-Atum e o próprio potencial das capturas a prazo.

Tudo isto contribui para que quaisquer formulações estratégicas de substanciais expansões e/ou renovações de frotas atuneiras ocorra num ambiente caracterizado por parâmetros haliêuticos, económicos e financeiros carregados de incertezas e de riscos elevados.

O caso EMATUM

É neste ambiente que Moçambique, no âmbito da sua inquestionável ambição de valorizar os recursos pesqueiros, em 28 de Março de 2013 apresentou ao secretariado executivo da IOTC um Plano de Substituição e Desenvolvimento da sua frota atuneira para os 15 anos seguintes[59].

Segundo tal plano, o primeiro passo consistirá no "*faseamento da substituição de atuneiros estrangeiros com barcos que pescarão para Moçambique, quer directamente sob pavilhão moçambicano, quer sob a forma de navios alugados a longo prazo a empresas moçambicanas*."

A matriz do Plano a 15 anos (2014 - 2028) submetida pelo Ministério das Pescas de Moçambique ao IOTC inclui a substituição de 130 navios atuneiros das frotas estrangeiras por embarcações nacionais;

[59] IOTC-2013-CoC10-05 Add_1[E] -Tenth Session of the CoC, Grande Baie, Mauritius, April 2 - 4, 2013 IOTC-2013-CoC10-05 Add_1[E] - COLLECTION OF FLEET DEVELOPMENT PLANS, Prepared by: IOTC Secretariat, 02 April, 2013

estranhamente, os números apresentados pelo governo de Moçambique quanto à decomposição por tipo de barcos indicam um total de 160 unidades e não 130, repartidos por 30 cercadores (*purse seiners*) e 130 palangreiros (*longliners*), o que, a preços actuais, equivale a um erro superior a 300 milhões USD.

Independentemente de serem 130 ou 160 os atuneiros nacionais projectados para o período 2014 – 2028, o que é facto é que em 5 de Setembro de 2013 a empresa moçambicana EMATUM adjudicou aos estaleiros franceses *Constructions Mecaniques de Normandie* (CMN) um contrato de 300 milhões USD para o fornecimento de 24 atuneiros e 6 navios-patrulha no período 2014 – 2016.[60]

A EMATUM (Empresa Moçambicana de Atum SA) havia sido constituída em 2 de Agosto de 2013, menos de dois meses antes desta adjudicação, e a sua estrutura accionista foi assim repartida por três instituições tuteladas pelo Estado: 34% do IGEPE (Instituto de Gestão das Participações do Estado), 33% Emopesca (empresa estatal de pesca de Moçambique) e 33% GIPS (Gestão de Investimentos, Participações e Serviços), uma empresa privada estabelecida em 2012 e actualmente detida pelo SISE (Serviços de Informação e Segurança do Estado).

Nos princípios de Setembro 2013, a EMATUM contratou os bancos Credit Suisse e BNP Paribas para gerirem a emissão e venda de 500 milhões USD de obrigações denominadas em US dólares e garantidas pelo Estado moçambicano; para o efeito, o Credit Suisse prontamente emprestou à EMATUM 500 milhões USD.

A dívida obrigacionista EMATUM foi então *re-empacotada* pelos dois bancos emissores e vendida aos interessados como um produto financeiro denominado "*$500m 6.305% 2020s*", ou seja com um retorno anual mínimo de 6.305% até ao final da amortização em 2020; apesar de incluir uma garantia incondicional e irrevocável emitida pelo governo de Moçambique, as condições de venda foram sujeitas a várias advertências sobre os seus riscos (*big boy letters*) num processo que continua a ser classificado como confidencial pelo *Credit Suisse*.

A criação da EMATUM e o modo como se financiou no mercado internacional causaram controvérsia em Moçambique, e não só; desde

[60] Contrat historique pour les CMN – Le Mozambique commande 30 bateaux, in http://cmnnaval.fr/

logo pelo secretismo que envolveu a operação, mas também pela falta de clareza quanto ao destino do diferencial de tantos milhões USD.

A explicação oficial para a discrepância entre o custo dos barcos CMN (EUR 200 milhões[61], aprox. USD 270 milhões) e o valor final desta primeira emissão de títulos EMATUM 2020s (USD 500 milhões) chegou uns meses depois, via Ministro das Pescas: "*a diferença será investida em equipamentos de radar, comunicações via satélite, instalações portuárias de apoio aos atuneiros, transferências tecnológicas, custos de operação e de pagamento de juros do empréstimo durante o primeiro ano de operação EMATUM.*"

Intrigantemente, e cite-se agora o *Wirtschaftsnews Mosambik*, "*o proprietário dos estaleiros CMN, Iskandar Safa, acrescentou que esta encomenda era parte de um contrato que o grupo Safa assinou com Moçambique e que inclui o mesmo número de navios a serem construídos em estaleiros da Alemanha, Abu Dhabi e dos Emiratos Árabes Unidos (UAE)*."

Naturalmente, considerando o potencial de lucros tão substanciais num mercado tão carenciado, a primeira venda dos títulos *EMATUM 2020s* foi rapidamente subscrita por um pequeno grupo de investidores em 5 de Setembro.

Entusiasmada com a aparente facilidade deste tipo de operações, em Outubro de 2013 a EMATUM Finance 2020 B.V., sediada em Amesterdão (Holanda), decidiu ampliar o seu financiamento em mais 350 milhões USD via dívida garantida, agora com o suporte do banco russo VTB Capital; segundo reportam os *media*, o VTB Capital, que não constava nos documentos de venda iniciais, era suposto trazer ao negócio o estatuto de *bond* permanente no EMBI[62], e o alargamento da rede de venda aos mercados USA – curiosamente, não foi preciso atravessar o Atlântico já que uma enorme ordem de compra a partir de Londres dominou a transacção.

Um mês depois (3 de Dezembro 2013), a Reuters reportava que uma obrigação *não-garantida* de 850 milhões de USD emitida pela EMATUM

[61] Le Mozambique commande 200 millions d'euros de bateaux «made in Cherbourg» - AFP, 5 septembre 2013 à 20:53
[62] EMBI - Emerging Markets Bond Index

tinha sido incluída no *JP Morgan's emerging markets bond index*. O título matura em 11 de Setembro de 2023, e foi vendido como um rendimento de 8.5% que inclui um *cupon* de 6.305%; o *preço-guia* originalmente divulgado foi colocado na banda *baixo-médio-8%,* antes de ser refinado para a área 8.5%, tendo sido assim que foi impresso numa reservadíssima brochura de 3-páginas; entretanto, os juros começaram a ser contabilizados a partir de 11 de Setembro de 2013, e prevê-se que a *vida média ponderada* dos títulos seja de quatros anos e meio.

Constate-se entretanto a conversa de três gestores de fundos de risco[63]:

> Gestor #1 – um gestor de fundos disse que foi assim que o VTB Capital veio explorar o negócio: "Tal como o entendo, eles (VTB) foram à EMATUM e ofereceram-se para mostrar um relatório para os investidores com quem fizeram o negócio de Angola" disse ele, referindo-se à colocação privada de $1 bilião de dólares que o VTB havia vendido em nome de Angola em Agosto do ano passado. Indeciso quanto à atractividade, o negócio com Moçambique foi preçado a 92.501, o mesmo nível do *bond* original.
>
> Gestor #2: - "Eles precisavam de mais dinheiro e nós estávamos entusiasmados em assumir mais exposição à empresa e por isso ficámos contentes por explorar um negócio que parecia ter um nível atractivo para nós". "O negócio original era um empréstimo re-empacotado do Credit Suisse e por isso não é surpreendente que eles também tenham optado por uma rota privada." Esse investidor disse que tinha ficado com a impressão de que o pacote de obrigações era para ser vendido "a não muitos tomadores."
>
> Gestor # 3 – Um terceiro gestor de fundos mostrava-se menos impressionado com a oferta: "Não gostámos do crédito quando olhámos para o negócio original, e pareceu-nos estranho explorar um negócio que tem estado a ser comercializado de forma bastante fraca comparado com o resto do mercado."

Mas a controvérsia EMATUM trouxe outros aspectos à colação, nomeadamente as contradições dos números-oficiais sobre capturas projectadas e as respectivas receitas anuais em mares onde já é patente a sobre-exploração e o esgotamento dos recursos atuneiros.

Senão, repare-se: em Março 2014 o Ministro das Pescas era citado como referindo que o estudo de viabilidade da EMATUM previa que, uma vez operacional, a nova frota (24 x 1500 ton/ano) estaria apta a capturar

[63] in Interview of Andrew Cornthwaite, Head of International Global Banking at VTB Capital, for Euroweek, 9 October 2013

30,000 toneladas de atum por ano com um potencial de receitas anuais de 90 milhões USD; passados uns meses, *O País Económico* (4 Julho 2014), agora citando a directora-geral da EMATUM, referia que "*a controversa dívida contraída pela empresa que dirige, com o aval do Estado moçambicano, não vai durar mais de sete anos e que a EMATUM terá receitas anuais de 190 milhões de dólares*"; finalmente, o *Savana* (1 Agosto 2014) reportava que o novo PCA da EMATUM previa que, logo após a entrega da totalidade das embarcações, a empresa passaria a operar a 100% com capturas anuais na ordem das 10,000 toneladas por ano.

Curiosamente, só há pouco se soube que desde há anos que os números Atum não batem certo; segundo o *Instituto de Investigação Pesqueira* (IIP), as estatísticas oficiais que até 2011 indicavam capturas médias de 5,000 ton/ano, foram em 2012 *burocraticamente* substituídas junto da ITOC por números supostamente mais correctos (20,000 ton/ano) – segundo o IIP este cenário ter-se-á devido ao facto de até Junho 2012 se ter utilizado uma linha de fronteira marítima *errada*[64].

Mas mesmo que se admita que no Afro-Índico exista todo este atum – uma questão que a ITOC e a USGS colocam em dúvida – não deixa de ser intrigante como oficialmente se hipotisa a rentabilidade económica da EMATUM num intervalo tão imprecisamente definido – 10, 30 ou 50 mil toneladas por ano – o que significa que, a preços correntes, a extraordinariamente elástica rentabilidade EMATUM parece imune a diferenças de largas dezenas de milhões de dólares ao nível das suas receitas.

Ou existirão outros proveitos para além do Atum?

[64] Mozambique National Report to the Scientific Committee of the Indian Ocean Tuna Commission, 2013

Privatização da Segurança Marítima

A controvérsia EMATUM subiu de tom quando os *media* começaram a questionar se parte do financiamento de 850 milhões poderia ou não vir a ser utilizada no armamento dos seis navios-patrulha incluídos no contrato com os estaleiros CMN.

Apesar de os bancos emissores e vários investidores terem declarado que o empréstimo obrigacionista não previa, e nem podia, incluir a aquisição de equipamentos militares, vários governantes moçambicanos não excluíram a hipótese; falando à agência AFP aquando do negócio com a CMN, o vice-ministro dos negócios Estrangeiros de Moçambique referiu que os navios-patrulha previstos no contrato EMATUM seriam armados, e destinar-se-iam a efectuar patrulhas visando o combate à pirataria e à pesca ilegal, bem como a proteger as operações *offshore* de gás e petróleo – posteriormente, o vice-ministro admitiu *ter confundido o negócio EMATUM com um outro relativo ao fornecimento de armamento ao exército*; por essa mesma altura, fontes seniores moçambicanas foram também citadas como admitindo que os navios-patrulha poderiam vir a ser operados por empresas privadas.

Na sequência destes imbróglios, um porta-voz do *Credit Suisse* confirmou que "*não existem armas ou sistemas de combate de qualquer espécie em nenhum dos navios construídos no âmbito do contracto EMATUM*"; na ocasião, o *Credit Suisse* referiu que havia solicitado à EMATUM que confirmasse esta posição.

Dias depois, o recém-empossado PCA da EMATUM era citado pelos *media* reiterando que a empresa "*não vai policiar a costa. Não é o nosso trabalho*", enquanto que, em audição no parlamento, o Ministro das Pescas explicitava que o financiamento da EMATUM não incluía armas, e que os navios-patrulha seriam utilizados, não como navios de combate, mas apenas como *identificadores de ameaças*.

Atendendo às ameaças que se configuram num Afro-Índico navegado por múltiplas instalações *offshore* e frotas de pesca, esta opção *não-armada* parece incongruente, se não mesmo pouco crível, já que não é necessário ser-se almirante, ou sequer marinheiro, para se inferir que, operar *três Ocean Eagle 43* (42 metros) e *três interceptores HSI 32* (32

metros)[65] desarmados, é, no mínimo, uma opção muito arriscada – do tipo "*oferecer o barco ao bandido*"; particularmente quando se insiste em anunciar publicamente esta falta de musculatura num mar de experimentados piratas; trata-se de uma hipótese risível, não pudesse ela vir a ser trágica.

Conceda-se porém que as opções navais de Moçambique só poderão ser compreendidas quando for possível interceptá-las com a estratégia que a França se propõe desenvolver na sua zona marítima ZMSOI[66], especialmente em Mayotte e nas Ilhas Éparses onde os seus interesses conflitam com os de Madagascar, Comores e Moçambique.

Embora relativamente atípicos na história da descolonização africana, estes diferendos marítimos no Canal de Moçambique poderão ser objecto de velhas tácticas tradicionalmente utilizadas pelas potências que ocuparam África no século passado – como por exemplo: a protelação de soberanias internacionalmente reconhecidas, a projecção de poderes intimidantes (navais, científicos e económicos), a santificação de novos ícones messiânicos (diversidade ambiental, neste caso) e, se necessário, um leve retoque na maquilhagem das *ententes* regionais.

Sempre que bem sucedidos, estes jogos tácticos, para além de rentabilizar e prolongar ocupações, procuram também inocular os espaços vacantes com neo-dependências de perversidade variável.

[65] A serem entregues até Outubro 2016
[66] ZMSOI – Zone Maritime Sud de l'Océan Indien (ver mapa no Anexo 1).

Tal como ontem, os engodos militares continuam a ser um dos instrumentos privilegiados no fomento deste tipo de neo-colonialismos, particularmente quando, ignorando a violência de asfixiantes endividamentos geracionais, surgem chefaturas costeiras receptivas à ilusão monumentalista do músculo naval.

De facto, a dívida pública tende a ser uma das mais letais armadilhas plantadas nos Estados-costeiros pobres e, tipicamente, boa parte dela forja-se aquando da venda de armadas navais de questionável necessidade; em regra, estes comércios traduzem-se em contratos opacos e com preços cuja exorbitância varia consoante a urgência e o tipo de relações estratégicas que a *potência-fornecedora* pretende alimentar com o Estado-recipiente; são também contratos com extensas durações e múltiplas dependências já que a natureza única do *know-how* operacional, dos sobressalentes, dos municionamentos e da actualização tecnológica dos equipamentos torna praticamente impossível o recurso a fontes alternativas.

Não será por isso surpreendente que, com vista a defender os seus interesses nas rotas energéticas e nas vastas ZEEs que reivindica no Afro-Índico, o *Hexágono* possa vir a privilegiar, dentre outras tácticas, o *marketing* de um dispendioso *eixo de protecção naval* no Canal de Moçambique, sob seu comando.

Se bem sucedida, esta opção permitiria à França pescar mais dois *atuns* com um único anzol: por um lado, continuaria a capturar enormes lucros no *mercado de futuros* da dívida pública gerada pela proliferação dos seus equipamentos navais de guerra[67]; por outro lado, a opção permitiria ao *Hexágono* aumentar e reforçar a custo-zero o seu actual quadrilátero de defesa estratégica no Oceano Índico (Reunião, Mayotte, Djibouti e Abu Dhabi)[68].

[67] Já após a conclusão do negócio relativo à venda de navios-patrulha EMATUM, a França passou recentemente a recomendar a Moçambique a compra de navios pesados de guerra – ver "**França recomenda compra de navios de guerra**", in O País, Quarta, 05 Novembro 2014 – "A França considera que Moçambique deve organizar-se no sentido de obter navios de guerra, para se defender do fenómeno de pirataria na sua zona marítima (canal de Moçambique) face ao "boom" dos recursos naturais, sobretudo gás natural, na bacia do Rovuma. O representante francês em Moçambique disse, numa conferência de imprensa havida ontem em Maputo a bordo do navio francês de guerra "Le Malin", que um país pode ter todo o tipo de informações, quer através de radares ou outros meios, mas quando não há possibilidades de ir ao lugar onde um barco, por exemplo, está a efectuar algo ilícito, não há interesse em ter tal informação."

[68] Ver Anexo 1 – Uma opinião australiana sobre a Marinha francesa no Oceano Índico.

Todavia, e por muito que estas sirenes insistam em irradiar odes a dois conceitos extremamente caros à França – o *mutualismo dos meios* e a *co-gestão supra-nacional* –, há que ter em conta que, actualmente, o Afro-Índico passou também a ser navegado por potências *pós-guerra-fria* (China e Índia p.e.) que, para além de novas tensões, têm trazido uma inusitada competitividade ao mercado armamentista; não por acaso, após em 2013 ter conquistado à França a posição de terceiro maior exportador de armas[69], a China tem vindo a intensificar a sua influência no Oceano Índico ao providenciar, não só negócios navais muito menos dispendiosos, mas também *suaves* empréstimos concessionais para a construção de infrastruturas portuárias; daí que os reajustes navais, incluindo a gama de fornecedores militares, se afigurem como inevitáveis.

Curiosamente, num Oceano Índico crescentemente plural, tudo indica que as todas as outras grandes potências navais do Índico (Austrália, China, Índia, UK, US, Rússia) parecem prontas a prescindir destes irritantes *empecilhos Éparses*, incluindo a África do Sul que, com 80% das suas exportações fluindo via Canal de Moçambique, certamente também não se permitirá descuidar dos seus interesses.

Todavia, tendo em conta a urgência dos requisitos de segurança das unidades *offshore* de gás/petróleo, e em menor escala das frotas pesqueiras, parece igualmente provável que as concertações entre as várias marinhas com interesses no Canal de Moçambique tendam a corporizar aquela que tem sido uma tendência nos últimos anos: *a privatização da segurança* marítima.

Trata-se de uma tendência que resulta não só dos enormes cortes que se têm verificado nos orçamentos da maioria das grandes potências navais, mas sobretudo das severas limitações de recursos que a maioria dos Estados-costeiros tradicionalmente enfrenta.

Na verdade, ao nível da segurança de instalações *offshore* de gás/petróleo, o recurso a equipas privadas de segurança armada (PSC[70]) tem vindo a tornar-se a norma, ao invés da excepção; incidentalmente, a par de outras instituições ligadas à *segurança marítima*, o Banco Mundial[71] chega mesmo a concluir que, nos últimos anos, a crescente

[69] SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute)
[70] PSC – Private Security Contractors; VPD – Vessel Protection Detachments
[71] WB – Pirates' trails

privatização da segurança marítima tem levado à diminuição dos assaltos bem sucedidos.

Vale a pena aqui notar que um dos factores que torna a actividade *offshore* extremamente vulnerável radica no perfil operacional dos navios de pesquisa sísmica e de perfuração, bem como no das plataformas de produção – ou seja, eles operam a muito baixa velocidade e/ou de forma estática, estão sujeitos a severas restrições de manobras e requerem um grande número de unidades de apoio; são portanto unidades *offshore* muito vulneráveis face à ampla gama de ameaças: terroristas, insurgentes, sindicatos do crime, piratas, Estados hostis, e outros grupos e indivíduos desconhecidos.

As técnicas de segurança-privada não se restringem à presença de equipas armadas a bordo; recentemente, elas passaram a incluir o emprego de frotas-navais privadas em serviços VPD (*vessel protection detachments)* que, embora operem num delicado vazio legal, têm vindo a empregar contingentes de pessoal militar e, em alguns casos, equipamentos alugados e/ou adquiridos às marinhas nacionais; estima-se que pelo menos 40 navios-patrulha privados estejam em operações no Oceano Índico e, segundo James Brown[72], um fundo de investimentos ligado à *Glencore* – um dos gigantes do comércio marítimo – financiou recentemente a aquisição de três barcos anti-piratas que, além de 20 tripulantes e 40 homens armados, disporão de *drones* e helicópteros armados.

Ainda segundo Brown, é crescente o número de nações africanas que se dispõem a prestar serviços militares VPD à indústria de segurança marítima; a marinha comercial russa contratou ocasionais serviços africanos VPD em 2009 e, esporadicamente, as forças navais da Europa em operação nos mares junto à Somália têm vindo a executar serviços VPD na escolta de navios do Programa Mundial de Alimentação (WFP) e de alguns cruzeiros fazendo turismo em zonas nevrálgicas. Tipicamente, os serviços VPD são prestados utilizando pessoal e armamentos (estatais ou não) registados nos Estados-costeiros, frequentemente através de empresas controladas por elites locais.

[72] Em 2013, para além dos 2700 marinheiros-armados em serviço privado, a indústria de segurança marítima privada preparava-se para recrutar mais de 2700 indivíduos de várias marinhas nacionais da Europa – in Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean's Private Security Boom, by JAMES BROWN

De facto, as indústrias marítimas têm vindo a manifestar uma forte preferência por serviços VPD *versus* os tradicionais PSC, uma vez que os exércitos nacionais podem mais facilmente, não só transportar armas e pessoal através dos portos de trânsito, mas também dispor de maiores protecções legais internas. Em termos práticos, como observa Brown, os serviços VPD são um alinhamento explícito do poder militar com os interesses comerciais privados.

Mas na Europa a opção VPD também cresce; a Holanda, França, Espanha, Bélgica e Itália passaram a oferecer a *oportunidade* de serviços VPD às empresas marítimas aquando de trânsitos no Oceano Índico, e a empresa *G4S*, proclama mesmo que a segurança marítima é uma "*grande oportunidade comercial*" – entretanto, são vários os bancos e fundos financeiros que estão a conseguir atrair muitos milhões de dólares para financiar frotas-armadas privadas.

O *slogan* parece ser: *ao invés de guardas-passivos (tipo PSC), os serviços VPD oferecem um método mais agressivo na protecção da marinha comercial*.

Vulnerabilidades Offshore

Todos estes balanços de *riscos, custos e proveitos* têm vindo a ser internalizados pelos operadores *offshore* quando, mercê dos seus consideráveis recursos, se permitem optar por soluções de segurança *abrangentes*, com ou sem equipamentos navais adquiridos pelos próprios Estados.

São opções tipicamente muito dispendiosas, e frequentemente *preçadas* por uma *indústria securitária* que não pára de crescer em receitas e influências.

A Shell, por exemplo, entre 2007-2209 gastou $1 bilião de dólares em segurança na suas operações mundiais – caso fosse um país, a Shell posicionar-se-ia como o terceiro mais alto no *ranking* dos orçamentos de segurança africanos, logo a seguir à África do Sul e Nigéria; só na Nigéria,

a Shell despendeu $383 milhões USD em segurança de pessoal e instalações[73].

Mas estas também são opções que, às vezes, ao invés de curar, infectam os mares com outras doenças.

Em 2009, segundo *The Guardian*, $65 milhões USD foram repassados às forças armadas da Nigéria, e $75 milhões aplicados em "*outros*" custos securitários contabilizados através de uma mescla de empresas privadas; as instalações da Shell na Nigéria são guardadas por uma vasta rede de Polícia Móvel (MoPol), localmente conhecida como "*mata e foge*", e por uma força conjunta (JTF – Joint Task Force) que agrega forças do exército, marinha e polícia; em regime supra-numerário, a Shell também mantém uma força policial de 1200-homens (SPY police), para além de uma rede de informadores civis; na gíria dos analistas, a Nigéria "*tem polícias a mais e segurança a menos*."

À luz da opinião pública, este profundo envolvimento da Shell na militarização do delta do Rio Níger tem colocado a multinacional em aparente cumplicidade com as encarniçadas acções punitivas das forças governamentais que dependem fortemente do seu apoio logístico (helicópteros, viaturas e navios-patrulha).

Entretanto, segundo a publicação *Platform*[74], como estratégia, a militarização do Delta do Níger está impregnada de falhas e é contra-produtiva; as forças governamentais fracassam frequentemente aquando das missões de protecção e originam muita insegurança entre a população; no processo, e apesar da presença da marinha nigeriana, as instalações *offshore* continuam muito vulneráveis e, entre os militares, espalha-se a ideia de que a *força-bruta* não resolverá estas crises; questionado quanto à eficácia desta estratégia, um oficial sénior da Shell considerou as forças governamentais como um "*total desapontamento, e mais leais às gangs do que às pessoas que deviam proteger*."

De acordo com a *Stratfor*, o custo de uma equipa de 4-homens armados numa rotação de 40 dias pode custar entre $56,000 e $64,000, mais o que a empresa decidir como o seu lucro durante a viagem. Estima-se

[73] The Guardian - http://www.theguardian.com/business/2012/aug/19/shell-spending-security-nigeria-leak
[74] Counting the Cost: corporations and human rights abuses in the Niger Delta Platform, Outubro 2011

que as empresas de segurança privada actualmente colectem 52 milhões USD por mês na escolta de 1,500 viagens, frequentemente usando novos e antigos navios-patrulha de algumas marinhas nacionais.

Todavia, no limite, a contratação de seguranças armadas privadas acaba por representar um custo pequeno se comparado com outras opções.

Por exemplo:

. Opção #1: evitar o Golfo de Aden, e optar por contornar o Cabo da Boa Esperança, significa adicionar 3,000 milhas e 2 a 3 semanas de viagem, o que equivale a 2.4 a 3 biliões USD em custos-extra[75].

. Opção #2: pagar prémios de seguros mais elevados – de 500 USD em 2007 para $20,000 por navio por viagem, excluindo danos pessoais, responsabilidade civil e cobertura de resgates; segundo a organização Beyond Piracy, os custos-extra de seguros devido à pirataria Somali podem ascender a $3 biliões por ano.

. Opção #3: continuar a pagar resgates que até 2010 totalizaram $238 milhões USD.

Figure 1.1: Maritime Chokepoints in the Indian Ocean Region

Source: Stimson

Como observa Rupert Herbert-Burns[76] a propósito do Afro-Índico, a privatização da segurança marítima nas operações *offshore* tende a ser um fenómeno essencialmente incremental, e que se auto-alimenta.

À medida que estas operações se vão desenvolvendo, observar-se-á uma marcada aceleração no apetrechamento securitário, o que encoraja outros operadores a entrarem na região com investimentos que incluem cada vez mais nós nas redes de segurança marítima, e assim sucessivamente; segundo fontes da *indústria securitária*, trata-se de um processo que, dependendo das capacidades de articulação dos vários comandos, poderá também ser *racionalizado*, e sobretudo *acelerado*, caso se

[75] Oceans Beyond Piracy Project, www.oceansbeyondpiracy.org
[76] Countering Piracy, Trafficking, and Terrorism: Ensuring Maritime Security in the Indian Ocean, by Rupert Herbert-Burns

facilitem financiamentos ao músculo naval (*hard e softpower*) de Estados-costeiros como Moçambique, Tanzânia e Quénia.

Contudo, o uso de opções tácticas combinando marinhas nacionais e empresas privadas tem vindo a suscitar um intenso debate jurídico internacional uma vez que existem algumas questões mal definidas no actual contexto jurisdicional e político-militar; desde logo porque o envolvimento de militares sugere um novo tipo de missões que pode distorcer as tradicionais distinções entre civis e militares; por outro lado, o estatuto dos barcos-armados privados não é claro, e, no limite, corre-se o risco de eles virem a ser qualificados como "*piratas*" em caso de uso de força agressiva nos mares altos, uma vez que não estão sob autoridade governamental; trata-se de um risco similar ao que se corre quando, nestas operações, os militares cedem um certo grau de autoridade a empresas marítimas e, normalmente, a capitães civis que passam a ditar os movimentos e objectivos navais. Como bem observa James Brown, isto significa que *o Estado-costeiro poderá sofrer as consequências de decisões privadas e abrir a possibilidade de um navio privado ser tomado como um instrumento de politica de Estado*.

Os novos *offshores* do gás e petróleo suscitam ainda algumas bizarras questões jurídicas; por exemplo: *o que é um navio?*

A protecção das instalações offshore (gás & petróleo)

Como nota Mikhail Kashubsky[77], atacar instalações *offshore* de gás/petróleo não é um fenómeno novo – de facto, o primeiro ataque teve lugar há mais de 100 anos na costa de Santa Barbara (Califórnia) em 2 de Agosto de 1899 e, só nos últimos 25 anos, foram registados mais de 50 casos de ataques e incidentes securitários envolvendo instalações *offshore*; trata-se de ataques com diferentes motivações, objectivos e capacidades, levados a cabo por uma mescla de violentos perpetradores: terroristas, insurgentes, sindicatos do crime, piratas, Estados hostis, e outros grupos e indivíduos desconhecidos

[77] Mikhail Kashubsky - Protecting Offshore Oil and Gas Installations: Security Threats and Countervailing Measures - August 2013

Se bem que a protecção das instalações *offshore* tenha vindo a ser objecto de debates desde há mais de duas décadas, só após os ataques 9/11 nos Estados Unidos é que a protecção se tornou mandatória já que, não só é grande a exposição *offshore* das grandes empresas americanas, mas também porque a indústria *offshore* de gás/petróleo adquiriu uma enorme importância estratégica e económica no contexto da segurança energética global.

É também neste quadro que a comunidade internacional tem adoptado uma série de medidas reguladoras visando contrariar este tipo de ameaças; parte destas medidas já existiam antes do ataque 9/11, outras, com mais ou menos insuficiências, entraram em vigor depois. Para além de directrizes e recomendações emanadas da IMO (Organização Marítima Internacional) sobre as zonas de segurança e rotas a adoptar em zonas povoadas por instalações *offshore*, nos Estados Unidos e muitos outros países, o actual quadro de regulação internacional aplicável às instalações *offshore* de gás/petróleo compreende: (i) a Convenção das Nações Unidas sobre a Lei do Mar 1982 (UNCLOS), (ii) a Convenções para a Supressão de Actos Ilegais contra a segurança da navegação marítima 1988 (Convenção SUA 1988), (iii) Protocolo para a Supressão de Actos Ilegais contra a segurança das Instalações offshore fixas nas Plataformas Continentais 1988 (Protocolo SUA 1988), (iv) Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar 1974 (Convenção SOLAS 1974), (v) Cóigo Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS), (vi) Convenção revista sobre Documentos de Identificação de Tripulações 2003 (Convenção SID), (vii) Convenção para a Supressão de Actos Ilegais contra a segurança da navegação marítima 2005 (Convenção SUA 2005), (viii) Protocolo para a Supressão de Actos Ilegais contra a segurança das Instalações fixas nas Plataformas Continentais 2005 (Protocolo SUA 2005).

O que é um Navio?

Segundo Mikhail Kashubsky, uma das áreas mais difíceis em direito marítimo internacional reside na definição do estatuto legal a atribuir às plataformas e equipamentos *offshore*.

Para quem, como o Afro-Índico, está na infância jurisdicional de mares onde emergirão teias de unidades *offshore* (gás/petróleo, energias térmicas, minerais marinhos, fábricas de proteínas et al.), há questões que podem parecer caricatas, mas não são; por exemplo: *legalmente, o que é um navio?*

Repare-se: se uma plataforma localizada numa zona económica exclusiva (ZEE) for considerada como sendo um "*navio*" para efeitos legais, então o Estado cujo pavilhão arvora terá jurisdição exclusiva sobre a plataforma; contudo, se a plataforma for considerada como uma "*instalação*", então será o Estado-costeiro em que ela opera que terá jurisdição exclusiva; por outras palavras, consoante o estatuto legal atribuído às unidades offshore de gás/petróleo serão diferentes os direitos e obrigações dos Estados (ZEE e pavilhão).

De facto, um dos aspectos problemáticos do quadro regulador internacional radica na não-existência de regras uniformes para qualificar legalmente as plataformas *offshore*; o termo "*navio*" pode ter significados diversos nas várias convenções internacionais dependendo dos objectivos e propósitos de tais convenções; na ordem internacional, quer as instalações fixas ou móveis poderão ser tratadas como "*navios*" em certos contextos – embora as instalações fixas não sejam geralmente qualificadas como "*navios*", existem pelo menos duas convenções que as tratam como tal, e, vice-versa, também há convenções que tratam as plataformas móveis como "*instalações*".

Existe ainda uma outra interpretação legal – *o estatuto dual* – que consiste em qualificar as plataformas como "*navios*" quando estão em trânsito e/ou manobras, e como "*instalações"* quando ancoradas numa determinada localização.

Numa outra perspectiva, o âmbito da UNCLOS é relativamente limitado em termos de regulação da protecção das instalações *offshore*; enquanto em *mar territorial* o Estado-costeiro tem direitos e deveres bem determinados – estabelecimento de zonas de segurança e rotas de navegação e separação de tráfego, exercício de jurisdição criminal, p.e. – , a sua autoridade na ZEE e Plataforma Continental é muito mais limitada, nomeadamente quanto à definição das zonas de segurança que não poderão exceder os 500 metros, o que é geralmente considerado como insuficiente para proteger as plataformas de um ataque

intencional perpetrado por um barco grande; a UNCLOS também não é explícita quanto ao direito dos Estados-costeiros interditarem ou abordarem navios estrangeiros envolvidos em ataques às instalações *offshore* na ZEE e na Plataforma Continental; paradoxalmente, mesmo em casos de pirataria, a aplicação da Lei do Mar (UNCLOS) só poderá observar-se caso a unidade atacada seja considerada como "*navio*".

São pois limitadas, se não mesmo ínvias, as medidas de contravenção ao dispor dos Estados-costeiros contra ataques perpetráveis por actores de Estado e de não-Estado, e, exactamente por isso, são enormes os desafios que se colocam, entre outros, à nova jurisdição marítima dos países do Afro-Índico, não só no âmbito específico das *Leis Marítimas*, mas também ao nível das noveis *Leis Marinhas* que enformarão a emergente *Economia Oceânica*.

Economias Exóticas

Num futuro não muito distante, o fim da *era dos hidrocarbonetos* levará o Canal de Moçambique a perder boa parte do seu valor estratégico como fonte e rota internacional do comércio marítimo do gás e petróleo; todavia, talvez o Canal possa ganhar noutras vertentes.

Por essas alturas (c. 2050), ao invés de petroleiros e plataformas *offshore* dos anos 2020/30s, o Canal poderá vir a acolher parques robóticos e colónias humanas subaquáticas explorando os fundos marinhos; tanto quanto se percebe, estas migrações subaquáticas visarão produzir exóticas cadeias orgânicas (proteicas, energéticas, ecossistémicas), a par da extracção de *metais tecnológicos*; equivalente ao *terraforming* em Marte, esta será a opção dos que apostam nos fundos marinhos como fontes alternativas dos recursos esgotados em Terra por uma galopante sobrepopulação.

À primeira vista, a lógica das extracções marinhas parece inatacável: numa Terra em que o acesso aos recursos continentais se vai tornando mais difícil, menos lucrativo e politicamente mais complicado, os fundos do Mar dispõem de reservas naturais capazes de sustentar uma promissora economia oceânica.

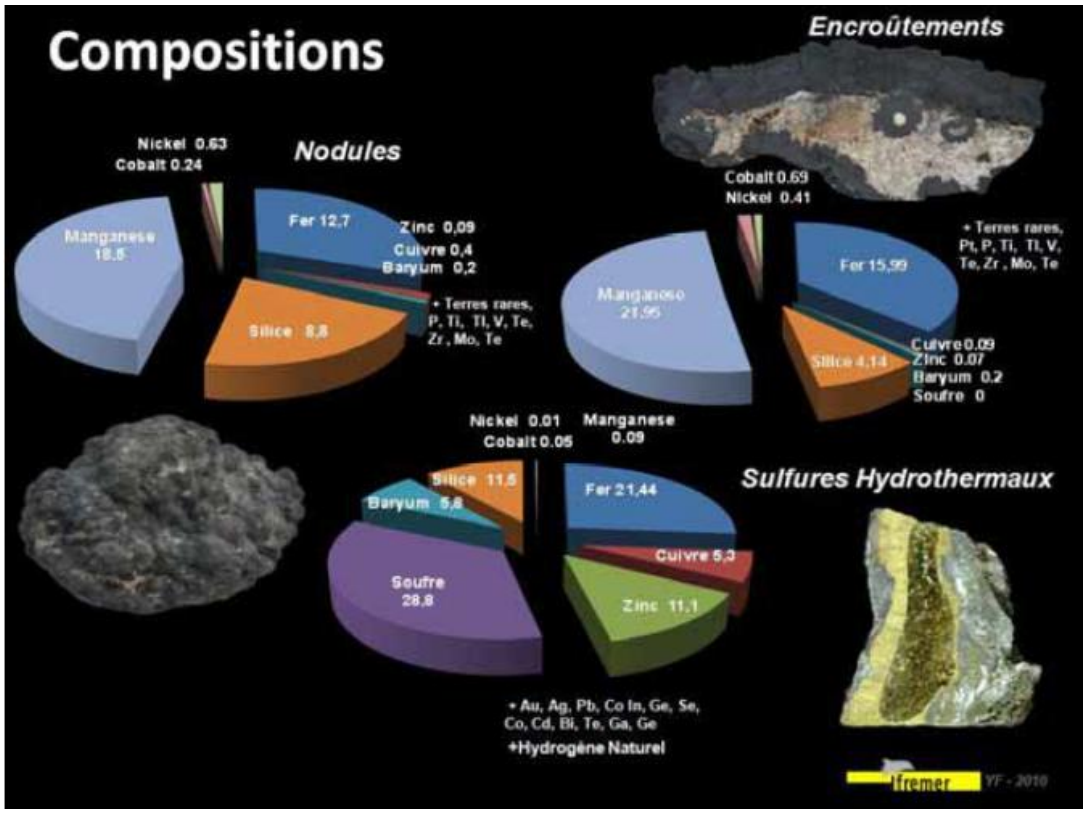
Talvez por isso, embora os *velhos hidrocarbonetos* possam vir a render uma contribuição substancial nas próximas duas ou três décadas, não parece extemporâneo começar a equacionar um futuro Canal de Moçambique tendo em conta estas novas variáveis.

A ocasião parece propícia porque, além de o Afro-Índico dispor de um rico e variado menu marinho de *matérias-primas futuras*, é nos momentos de infância dos ciclos económicos emergentes que tendem a despontar as melhores oportunidades.

Esperançosamente, este será também um futuro em que, a par de robotizações e de colonizações subaquáticas replicando e industrializando derivativos marinhos, em Terra se configurarão desígnios mais em linha com as diversidades e necessidades das populações costeiras: dessalinizar águas do mar para beber e regar culturas, produzir alimentos de alto conteúdo proteico a partir de algas,

confeccionar vestuários com nano-fibras marinhas, gerar e distribuir energias subaquáticas, por exemplo.

À luz do ténue conhecimento actual, a seguir ao Pacífico o Índico é o Oceano mais rico em recursos minerais – à parte o gás e petróleo, os seus fundos escondem intrigantes sulfetos polimetálicos, e crostas ricas em cobalto, terras-raras e outros *metais tecnológicos*; hoje em dia, nos fundos marinhos já não se procuram apenas os *nódulos de manganésio* tal como nos primórdios subaquáticos dos anos 1970s, mas sobretudo os grandes e concentrados mantos de cobre, zinco, chumbo e níquel sedimentados nas profundidades, sem esquecer naturalmente o ouro e a prata como ícones das mais arcaicas ambições humanas.



Uma das razões que motivam os mineradores subaquáticos a explorar os leitos e fundos dos mares reside na alta concentração de metais tecnológicos que as massivas formações de sulfetos parecem oferecer; a outra é que estas formações parecem de fácil extracção: elas são frequentemente grandes (200 metros de comprimento por outros tantos de largura, e dezenas de metros de espessura), e potenciam toneladas de metais, frequentemente apenas a poucos quilómetros de profundidade.

A estas profundidades, actualmente já é possível recorrer às tecnologias utilizadas pela indústria de gás e petróleo *offshore*, designadamente as tubagens e bombas de sucção necessárias para exportar para a superfície os recursos marinhos e alternar a permanência de colónias subaquáticas humanas; o mesmo sucede com os veículos que, remotamente operados, instalam redes de *pipelines* e equipamentos capazes de cortar, moer e filtrar metais, para além de poderem disseminar infrastruturas submarinas sustentando *antroformações*.

Tal como Jules Verne antecipava há mais de cem anos, o engenho humano e a evolução tecnológica derrubarão muitos dos mitos e mistérios das profundezas e há quem já faça grandes apostas financeiras nos *mercados futuros* dos fundos do Mar, particularmente ao nível dos metais tecnológicos e dos derivativos biotecnológicos.

Uma das inevitáveis consequências destes *mercados profundos* será a desvalorização que o património dos Estados-costeiros sofrerá num horizonte 2050, uma vez que os clássicos domínios ZEE/Plataformas Continentais perderão muita da sua importância face aos imensos *mares sem dono* actualmente sob a égide da ISA (International Seabed Authority)[78].

Se bem que a Rússia ande há anos a escarafunchar fundos marinhos no Árctico e na dorsal mesoatlântica – onde encontrou quatro massivos depósitos de sulfetos polimetálicos com mais de 10 milhões toneladas cada –, o interesse das grandes potências nos *mares sem dono* (*res nullius*) é mais recente.

Nos últimos anos, a elusiva ISA estabeleceu dezassete contratos de 15 anos para a exploração de nódulos e sulfetos polimetálicos, e também de crostas de ferro-manganésio ricas em cobalto, na Zona da Fractura Clarion-Clipperton, na dorsal mesoatlântica, no Pacífico Ocidental e no centro e sudoeste do Oceano Índico – todos eles fora de qualquer jurisdição nacional, cada um deles com áreas até 150,000 km^2 a serem ocupados pela Alemanha, China, Coreia do Sul, França, Índia, Rússia e por um misterioso consórcio do leste-europeu.

[78] ISA (International Seabed Autorithy): uma instituição internacional autónoma estabelecida ao abrigo da UNCLOS 1982 e do Acordo de 1994 relativo à implementação da Parte XI das Nações Unidas.

Embora a exploração das riquezas submarinas ainda esteja na sua fase de infância, ela já indicia consequências geopolíticas de vulto, bem como alguns tipos de desordem: "*atentados à biosfera*" por um lado, e "*tensões acrescidas na disputa de fontes de aprovisionamento*" por outro; será também neste futuro quadro extractivo que poderá ser interrogado o intenso apego da França aos espaços marítimos que controla no Canal de Moçambique: cerca de dois terços das águas e dos fundos marinhos.

Entretanto, a China, que até há pouco havia bloqueado as autorizações da ISA, em Setembro de 2011 anunciou que iria intensificar as suas explorações nos fundos marinhos do Oceano Índico após ver os seus planos de expansão da mineração de sulfetos polimetálicos aprovados pela ISA; apostada em alargar a "*profundidade e âmbito da pesquisa oceânica, em especial nas zonas polares e ambientes marítimos profundos*", a China actuará numa zona de 10,000 km^2 no sudoeste do Oceano Índico, e negociou com a ISA um contrato de 15-anos que lhe garante direitos preferenciais no futuro dos depósitos.

Recorde-se que, em Maio de 2014, o navio de pesquisa chinês Dayang Yihao regressou à sua base em Qingdao após uma viagem de 179 dias de exploração no Oceano Índico; segundo a *China Ocean Mineral Resources R&D Association*, durante a expedição de 25,268 milhas-náuticas, a décima terceira da China, os pesquisadores a bordo recolheram amostras de 14 perfurações dos fundos marinhos para avaliações de sulfetos polimetálicos, e detectaram onze novas áreas hidrotermais que, embora tendam a ser as fontes de minerais tecnológicos, se sabe serem vitais para a hidrodinâmica das águas profundas.

A incursão chinesa no Oceano Índico levantou algumas preocupações aos serviços de inteligência da Índia (DNI[79]), designadamente devido à hipótese de, a coberto de pesquisas científicas, poder surgir nas águas indianas uma frota acompanhante de vasos de guerra chineses.

Apanhada de surpresa nesta área dos *sulfetos polimetálicos*, só em 2013 é que a Índia apresentou o seu primeiro plano de negócios à ISA centrado nos mares das Maurícias, na Tripla Junção Rodriguez[80]. Recorde-se que a Índia, que desde há tempos dispõe de uma região

[79] DNI: Directorate of Naval Intelligence
[80] Uma junção geológica onde se intersectam três placas tectónicas, perto das Maurícias.

marítima dedicada à mineração profunda nas suas águas do Oceano Índico, sempre privilegiou a exploração de *nódulos de magnésio* (cobalto, níquel e magnésio) uma vez que a sua ZEE não dispõe de outros potenciais mineiros.

Mas tudo indica que os sulfetos *polimetálicos* são mais promissores em termos dos metais tecnológicos que a Índia considera como estratégicos, razão pela qual se viu compelida a submeter este negócio *fora-fronteiras* à ISA; neste restricto *mercado de futuros* – um novo tipo de *offshore* financeiro – a ISA actualmente tem à *venda* pelo menos 100 fundos marinhos com alto potencial de sulfetos polimetálicos.

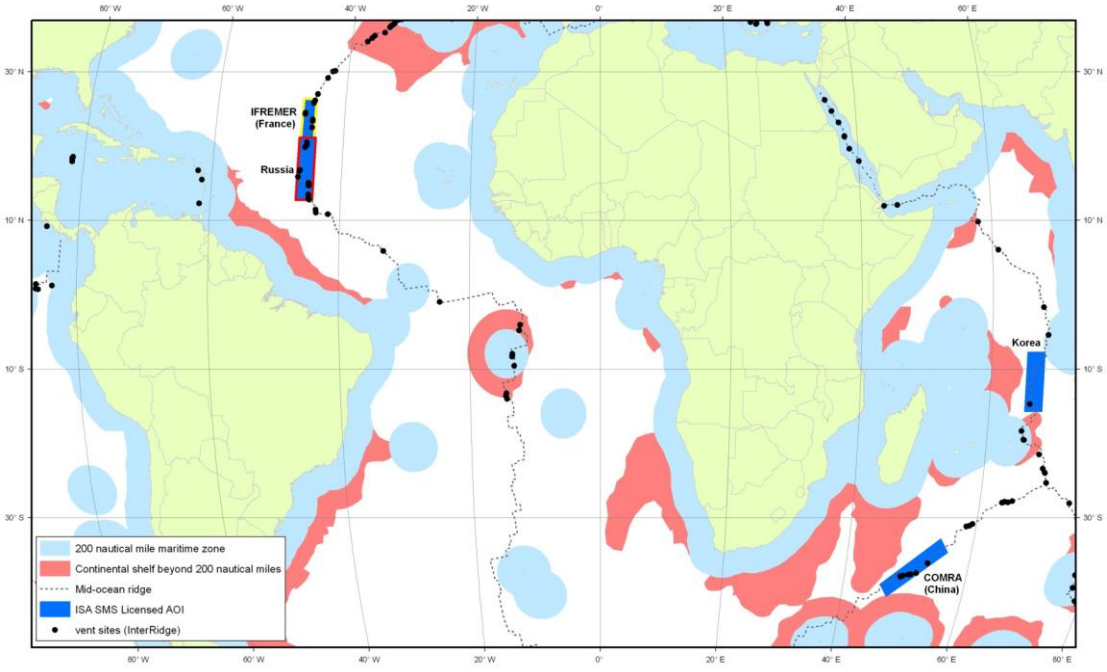
"*Mas ainda estamos na fila da ISA*", comentava recentemente um oficial sénior indiano, que se apressou a acrescentar: "*Qualquer autorização ISA inclui também muito lobbying político; é similar à indústria imobiliária ou ao cybersquatting em que um grupo de países e pequenas ilhas jogam propriedades e reivindicações feitas há muitos anos*."

Incisivamente, num recente artigo publicado com o provocante subtítulo "*Sri Lanka apanhado a dormir*"[81], Nuwan Peiris sugeria: "*É importante que as deliberações de política externa do Sri Lanka comecem a envolver as questões dos fundos marinhos profundos para seu próprio benefício, protecção e sobrevivência futura… Os cínicos dirão que o Sri Lanka é demasiado pobre para se engajar em tais questões, mas parece-me relevante a opinião de que, para sobreviver, o país deverá envolver-se mais nas deliberações da ISA. Mas, afinal quem é que se importa? Se hoje em dia poucos sabem o que é a ISA, valerá a pena aspirar a ter nela uma representação regular?*"

Reflectir sobre estes mundos submersos, e tentar humanizá-los, parece pois um desafio, inadiável para uns, precaucioso para outros; em qualquer dos casos, só há duas certezas: primeira, nenhum Estado-costeiro poderá ficar fora destas corridas; segunda, a possante mas desconhecida ISA tem que ser atraída às águas do Afro-Índico para compartilhar alguns dos seus enigmas.

[81] Sunday times (Sri Lanka), "Lanka caught napping - China, India in race to exploit Indian Ocean seabed", by Nuwan Peiris

Fundos Marinhos regulados pela ISA



Mergulho Final

Explorar os mares e fundos das *Ilhas Dispersas* causou-me algumas vertigens; são mundos escuros e frios, pejados de abismos onde dificilmente penetra a luz do direito marítimo.

Por vezes instáveis e inseguras, estas profundezas tendem a confundir-nos com espelhos poliédricos, num jogo em que o que julgávamos serem valores adquiridos – Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), Plataformas Continentais e Patrimónios Mundiais – podem afinal não passar de jurisdições fluidas e soberanias efémeras.

E se, como sugere Conrad, *é nos espaços vazios que as coisas acontecem*, num Canal de Moçambique cheio deles importa cartografá-los para que sejam tranquilas as navegações; na circunstância, num Afro-Índico em que o borbulhar gaso-petrolífero tende a agitar mares e costas, importa também perceber como é que as grandes potências interpretam tais marulhos.

Considere-se, por exemplo, o caso dos Estados Unidos da América (USA) que obstinadamente se recusam a ratificar a Convenção da Lei do Mar (UNCLOS).

Opondo-se a quaisquer reivindicações que *infringem os direitos, liberdades e usos legítimos de mares que consideram pertencer a todas as nações*, os USA têm vindo a envolver-se em quezílias ZEE de algum atrito internacional.

Os casos do mar Amarelo e das águas do leste e sul da China, por exemplo, são paradigmáticos quanto ao tipo de litígios que um rochedo, um ilhéu ou um atol em formação podem provocar quando não há acordo quanto ao direito marítimo vigente; confrontados com uma China que procura vindicar e defender mares territoriais e zonas económicas exclusivas em torno de alguns calhaus inclusive, os Estados Unidos da América disputam tais possessões marítimas e, em nome dos acordos bilaterais que mantêm com o Japão e Filipinas, têm subido a parada securitária de um modo que, segundo alguns observadores, poderá degenerar em conflitos locais de intensidade relevante; em particular, os USA e a China não se entendem quanto ao direito

exclusivo dos Estados-costeiros regularem as actividades científicas e militares nas suas ZEE, tal como estipula a UNCLOS – uma disputa que terá motivado incidentes navais e aéreos em 2001, 2002, 2009 e 2013.

Estas maneiras diferentes de interpretar ZEEs e mares internacionais, consoante se é ou não Parte da UNCLOS, poderão amanhã funcionar como precedentes para um outro tipo de escaladas em regiões onde, incidentalmente, se acelera a proliferação de equipamentos navais securitários, como no Afro-Índico por exemplo.

Para os USA, o facto de uma vasta maioria de países ter ratificado a UNCLOS (163 vs 30) não significa que a convenção tenha atingido o estatuto de *lei costumeira internacional*.

Já S.N. Nandan[82] pensa de outra maneira: "*o conceito ZEE recebeu uma aceitação rápida e muito ampla na prática dos Estados, e por isso é agora considerada como parte da lei costumeira internacional*."

Sem as aceitarem formalmente, os USA têm tendido a respeitar grande parte das ZEEs dos Estados-costeiros; são contudo mais intolerantes no que diz respeito a *plataformas continentais* e sobretudo a *fundos marinhos* onde privilegiam acordos bilaterais fora do âmbito UNCLOS.

Propondo-se negociar uma Lei Internacional do Mar mais actual e menos *burocratizada*, e mesmo uma nova organização internacional, os USA consideram que a actual ISA (International Seabed Authority) não satisfaz algumas das suas tradicionais convicções: "*nunca na sua história os USA colocaram consensualmente os seus interesses ou as operações do seu sector privado sob o completo controlo de um regulador internacional como o estabelecido pela UNCLOS*."[83]

Os conservadores americanos, que sempre lideraram a oposição à ratificação da UNCLOS, consideram que uma eventual adesão forçaria as empresas a pagar custos e comissões exorbitantes, e uma ainda não definida percentagem de *royalties*, a uma burocracia encarregada de

[82] Under Secretary-General, Special Representative of the Secretary-General for the Law of the Sea.
[83] "The U.S. Can Mine the Deep Seabed Without Joining the U.N. Convention on the Law of the Sea" – by Steven Groves at The Heritage Foundation.

redistribuir fundos ao *terceiro mundo* (Grupo dos 77[84]); segundo este poderoso *lobby* americano, "*nenhuma barreira legal proíbe os USA de aceder, prospectar e explorar os recursos dos fundos marinhos – trata-se de uma liberdade nos mares altos de que todas as nações podem usufruir, independentemente de fazerem ou não parte da UNCLOS, ou de qualquer outro tratado*. "

Entretanto, vale a pena aqui recordar algumas das prescientes palavras pronunciadas em 1975 por Arvid Pardo (1914-99), o diplomata maltês tido como o *pai* da Lei do Mar UNCLOS:

> "Os recursos conhecidos nos fundos marinhos são muito maiores do que os que se sabe existirem nas terras continentais. Os fundos dos mares profundos são também de vital e crescente importância estratégica. A tecnologia actual, e a que claramente desponta, permitem a sua exploração efectiva para propósitos militares e económicos. Alguns países poderão sentir-se tentados a usar as suas competências técnicas para atingirem domínios quase-inquebrantáveis através do controlo predominante sobre os leitos e fundos marinhos. Isto, mais do que as riquezas, impelirá os países com as competências técnicas requeridas a estender as suas jurisdições sobre áreas seleccionadas dos fundos marinhos. O processo já começou, e levará a uma corrida aos direitos de soberania que ultrapassará em magnitude e implicações as corridas coloniais aos territórios da África e da Ásia que se verificaram no século passado. As consequências serão muito graves: no mínimo, verificar-se-á uma dramática escalada na corrida aos armamentos e a uma aguda intensificação das tensões mundiais, também causadas pela intolerável injustiça que reservará a pluralidade dos recursos mundiais ao exclusivo benefício de um meia dúzia de nações. Os fortes ficarão mais fortes, os ricos mais ricos, … as actividades tradicionais nos altos-mares serão restringidas e, ao mesmo tempo, o mundo fará face ao perigo crescente dos danos permanentes nos

[84] O grupo dos 77 foi fundado em 15 de Junho de 1964 pela "Declaração Conjunta dos Setenta e Sete Países" emitida na Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD); conta actualmente com 131 países.

fundos marinhos através da radioactividade e outras poluições: isto é uma consequência inevitável da actual situação."[85]

De acordo com os seus estatutos, o actual regime mineiro UNCLOS baseia-se no princípio de que os fundos marinhos fora do alcance das jurisdições nacionais são uma "*herança comum da humanidade*", pelo que os lucros que eles eventualmente gerem deverão ser distribuídos pela ISA a favor dos países em desenvolvimento e dos estados sem acesso ao mar – causticamente, alguns conservadores sugerem que, frequentemente, estas *heranças comuns* da humanidade tendem a ser interpretadas como significando: "*Toda a gente deve sacar uma parte sempre que alguém faz algum.*"

Incidentalmente, nem em Moçambique, nem, segundo creio, em qualquer outra parte de África, se conhece o destino dos *royalties* e lucros destes celebrados fundos ISA; como mera curiosidade, note-se que nenhum dos países do Afro-Índico faz parte do Conselho ISA onde o continental Lesotho é um dos actuais representantes de África.

Sediada na Jamaica, a ISA afirma-se como uma organização autónoma internacional e, desde a sua criação, vive à base das contribuições dos países que ratificaram a UNCLOS; contudo, na ausência de contas transparentes e auditadas, a ISA tem, tal como a ONU, sistemáticos *deficits* de sustento uma vez que a grande maioria dos países não paga regularmente as suas quotas; em jeito de caricatura, refira-se que, recentemente, o governo jamaicano se viu na contingência de interromper os serviços de electricidade à ISA por falta de pagamento.

Composto por 37 estados representando cinco áreas geográficas, o Conselho ISA, o seu órgão-chave, reparte assim os seus membros: África (10), Ásia (9), Europa Ocidental e "outros" (8), América Latina e Caraíbas (7) e Europa de leste (3).

Longe da rudeza dos conservadores americanos, o biólogo inglês Jonathan Copley[86] que em 2011 operou remotamente o primeiro veículo submarino na pesquisa e colecta de amostras nas fontes hidrotermais da

[85] Pardo, Arvid. The Common Heritage - Selected Papers on Oceans and World Order. Valletta: Malta University Press, 1975.

[86] Professor de Ecologia Marinha, e pesquisador de ecossistemas quimo-sintécticos em fundos marinhos no *Ocean and Earth Science, National Oceanography Centre Southampton*

dorsal sudoeste do Índico[87] considera, com candura, que *a ISA deveria beneficiar de maior transparência e de mais exposição pública*.

Ao invés de, como fazem muitos cientistas que em nome de uma *herança comum da humanidade* expõem frequentemente as suas descobertas a cada vez maiores audiências, Jon Copley acha que a ISA "*parece esconder-se nos seus escritórios na Jamaica, com um website que é impenetrável para visitantes não-técnicos … Tanto quanto sei, a ISA nunca se dispôs a qualquer espécie de diálogo público acerca das suas actividades*."

ISA vs CBD?

Na sequência da *expedição Southampton*, Jon Copley submeteu uma aplicação para a criação de uma *Área Ecológica ou Biologicamente Sensível* (EBSA) na zona das fontes hidrotermais que havia pioneirado; ele invocou contudo um outro critério ONU: a *Convenção sobre a Biodiversidade* (UN-CBD); para Copley, a questão parecia clara: estava-se em presença de espécies ainda desconhecidas, numa área potencialmente sensível a riscos antropogénicos.

A aplicação EBSA foi formalmente submetida pelo Reino Unido à UN-CBD em 2013 e, não surpreendentemente, foi bloqueada pela China sob alegação de que as contradições intra-ONU eram flagrantes: *como é que, numa mesma ONU, uma licença de diversidade CBD poderia imiscuir-se numa licença mineira ISA?*

Segundo reportam, actualmente discute-se a possível integração (até 2015) de um acordo sobre a *conservação da biodiversidade* numa futura Lei do Mar; recorde-se que, ao contrário do que estipula a UN-CDB, posteriormente reiterada pelo Protocolo de Nagoya (2010) e pela Rio+20, ao invés de um mínimo de 10% de zonas de protecção contra actividades antropogénicas, o alto-mar, com apenas um por cento das sua áreas sob protecção, é actualmente uma das zonas do planeta mais vulneráveis em termos de direitos marítimos.

Entretanto, são vinte e cinco os dirigentes ISA que têm a responsabilidade efectiva de administrar a mineração marinha em 45%

[87] Uma área nos Mares Norte das Maurícias onde a COMRA (Chinese Ocean Minerals Research Agency) já havia garantido uma licença de exploração desses fundos.

da superfície do planeta, num quadro de gestão fragmentado em múltiplos sectores: pescas, navegação, lixos oceânicos, cabos submarinos, e mineração dos fundos marinhos; como recentemente enfatizado pela *Global Ocean Comission*, este sistema disjunto não é a melhor forma de gerir o impacto das actividades antropogénica nos oceanos.

Recursos Vivos vs Recursos Genéticos

E como se não bastassem as querelas que já permeiam as profundezas dos mares, o próximo-futuro reserva-nos uma outra de contornos *sui generis*.

A nova querela diz respeito à diferenciação entre *recursos vivos* e *recursos genéticos* em ambientes marinhos, e assume especial relevância na futura ordem jurídica dos mares internacionais declarados como "*herança comum da humanidade*".

Longe de ser retórica, a questão está hoje no centro dos debates sobre a Lei Internacional do Mar[88], e deriva das exóticas promessas de futuro antecipadas pela *prospecção biológica marinha*.

Tudo começa com a imprecisão que envolve o termo "*recursos vivos*" usado em várias convenções internacionais: a UNCLOS não o define, a CCAMLR[89] descreve-os como "*populações de peixes, moluscos, crustáceos e todas as outras espécies de organismos vivos*", a IUCN[90] classifica-os como "*plantas, animais e microrganismos*", e a CCNAF[91] define-os, ambiguamente, como "*todos os componentes vivos dos ecossistemas marinhos*".

A ausência de uma definição precisa sobre o que são os *recursos vivos* não é um obstáculo legal menor no baú dos *biliõe$* que a prospecção biológica marinha procura.

Segundo se percebe, o que estas prospecções visam é a compreensão genética de organismos que se desenvolveram sem a luz do Sol, em

[88] The Concept of Common Heritage of Mankind and the Genetic Resources of the Seabed beyond the Limits of National Jurisdiction, by Tullio Scovazzi
[89] CCAMLR: Convention of Antarctic Marine Living Resources
[90] IUCN: International Union for Conservation Nature and Natural Resources
[91] CCNAF: Convention on Cooperation in the Northwest Atlantic Fisheries

fundos que, à data da elaboração da UNCLOS, se acreditava não permitirem qualquer tipo de vida; porém, ao contrário do que muitos previam, os fundos marinhos têm vindo a revelar vastos repositórios de diversidade biológica exibindo habilidades genéticas únicas.

Usualmente entendida como a pesquisa de organismos, genes, enzimas, compostos e processos metabólicos[92], a bio-prospecção sugere potenciais económicos enormes, particularmente no sector da saúde e da biorremediação; as patentes actualmente registadas apontam para compostos de organismos usados como base de medicamentos anti-cancro, protecções dermatológicas mais resistentes aos raios ultravioletas e às temperaturas elevadas, desintoxicantes, anti-virais, anti-alérgicos e anti-coagulantes, para além de aplicações industriais anti-viscosidade.

Craig Venter, o compilador do genoma humano, lançou em 2003/04 uma das principais pesquisas no âmbito dos recursos genéticos marinhos[93]; declarada como puramente científica e sem propósitos comerciais, a iniciativa procura recolher e fixar estes exóticos sequenciamentos genéticos em bases de dados que terão contudo de ser interpretadas e manipuladas pelos poucos que dispõem de tais saberes tecnológicos.

Todavia, definir-se o património genético marinho como *informação pura*, e não como *material biológico,* pode, tal como no caso do genoma humano, levar a futura regulamentação a focar-se num *intangível* sujeito a interpretações divergentes, nomeadamente quanto a quem detém os direitos patrimoniais primeiros sobre as aplicações comerciais.

De certo modo, trata-se da velha questão *do ovo e da galinha*: serão tais apostas comerciais resultado de investigação e manipulação de habilidades genéticas únicas, e portanto apenas sujeitas a códigos *business-as-usual* que estimulam, protegem e remuneram o investimento tecnológico? Ou dever-se-á admitir que, porque estudadas nos fundos marinhos da humanidade, tais monetizações devem ser

[92] Actualmente, mais de 15.000 moléculas, incluindo algas e microrganismos marinhos, têm sido descritas e isoladas a partir de diferentes recursos marinhos. (ZEWERS, 2008, p.155-156).

[93] A expedição GOS (Global Ocean Sampling) é uma exploração oceânica do projecto Genoma que visa abordar a diversidade genética em comunidades marinhas microbiais e compreender o seu papel nos processos fundamentais da natureza.

consideradas como baseadas em *recursos vivos*, e, como tal, abrangidas pela Área ISA da UNCLOS?

Como refere Scovazzi, a importância comercial dos recursos genéticos marinhos é facilmente demonstrada pelo facto de todas as grandes empresas farmacêuticas continuarem a investir fortemente em departamentos de biologia marítima; na perspectiva destas indústrias, o alto custo das pesquisas científicas e as pequenas probabilidades de sucesso[94] podem no entanto ser compensados pela enormidade dos potenciais lucros: previsões conservadoras sugerem vendas globais superiores a US$ 130 biliões nos próximos anos.

Certamente não por acaso, dos 193 países do mundo apenas 31 têm vindo a solicitar patentes relativas a genes marinhos, e, curiosamente, só 20% desses países dispõe de litorais; no que já se considera serem os novos *latifúndios genéticos*, os USA, Alemanha e Japão dominam 70% dos pedidos de patentes, logo seguidos pela França, Reino Unido, Dinamarca, Bélgica, Holanda, Suíça e Noruega; mais recentemente, a China e a Índia engrossaram a lista de solicitação de patentes.

Apesar das grandes paradas em jogo, a concessão de patentes relativas a descobertas e aplicações baseadas em recursos genéticos marinhos permanece um tema jurídico pouco estudado e ainda longe do consenso; trata-se de um tema que, para além dos arcaicos debates marítimos sobre *passagem inocente* versus *liberdade de navegação*, tem suscitado questões complexas, nomeadamente a que Lehmann[95] levanta quando sugere alterações ao *Tratado de Patentes de Budapeste*[96]*:* como combinar a concessão de patentes, que é um acto que provem de uma soberania estatal, com uma gestão mais equitativa dos genes dos ecossistemas marinhos, especialmente nas águas internacionais que constituem mais de 60% dos oceanos?

São de facto poucos os Estados e entidades privadas com acesso aos saberes tecnológicos capazes de atingir e gerir as genéticas habitando as

[94] Apenas um ou dois por cento dos projectos pré-clinicos acabam por ser comercializados
[95] "The Legal Status of Genetic Resources of the Deep Seabed" by F. Lehmann
[96] O Tratado de Budapeste ou Tratado de Budapeste sobre o Reconhecimento Internacional do Depósito de Microrganismos para Efeitos do Procedimento em Matéria de Patentes é um tratado internacional que foi assinado em Budapeste, na Hungria, em 28 de abril de 1977. Entrou em vigor em 09 de Agosto de 1980, e mais tarde foi alterado em 26 de Setembro de 1980. O tratado é administrado pela Organização Mundial da Propriedade Intelectual (wikipedia).

profundezas dos mares e, tal como no caso da mineração marinha, grande parte deles mostra-se pouco disposta a dividir lucros e tecnologias de ponta, argumentando que estes recursos se inscrevem na sua interpretação das liberdades marítimas internacionais.

Por outro lado, os países em desenvolvimento – o Grupo dos 77 mas agora na sua versão 131 – voltam a insistir no argumento de que, engenharias genéticas ou não, tais recursos têm origem na Área sob regulação ISA pelo que são pertença da *herança comum da humanidade* – assim, e em nome do sempre elástico *princípio da equidade*, o negócio terá que ser dividido por todos.

Segundo os *media*, uma das decisões mais importantes da Assembleia-Geral da ONU 2015 recairá sobre a necessidade, ou não, de uma nova instituição que autonomamente proteja a bio-diversidade dos fundos marinhos, *versus* a hipótese de alargamento do mandato ISA; no processo, a ISA naturalmente defende o alargamento do seu mandato, e candidamente sugere que, caso não se aprove um *fundo mínimo* de quotas nacionais na ordem de $30 milhões por ano a partir de 2015, deve então ser considerada a hipótese de impostos internacionais, inclusive sobre a actividade pesqueira que, acostumada a acessos pouco taxados, se tem recusado a pagar indemnizações pelos danos causados nos ecossistemas marinhos.

Para a onusiana ISA uma taxa de 1% sobre as receitas poderá ser a melhor alternativa fiscal, e ela avança com um exemplo: num valor de captura pesqueira de $600 milhões por ano imputável às doze maiores frotas de arrastões, a taxa proporcionaria receitas anuais de $6 milhões; já no caso do gás e petróleo *offshore*, tais taxas poderiam ascender a mais de $360 milhões por ano, ou seja, um *jackpot* ISA em paraísos fiscais *offshore*.

Na senda das *bolhas imobiliárias* em terra, a ISA admite até a hipótese de hipotecar o futuro dos ambientes marinhos através de títulos de dívida a longo prazo (20-30 anos), num negócio em que certamente não faltarão bancos exóticos e fundos predadores ávidos pelo re-empacotamento financeiro de derivativos marinhos.

Como é óbvio, nestas profundezas, nem tudo o que luz é ouro.

Na Papua Nova-Guiné, como exemplo de uma das primeiras fronteiras reais da mineração e da prospecção biológica, são crescentes as vozes que alertam para os riscos destas tecnologias e propósitos intestados.

Aqui e ali, vai também crescendo a preocupação quanto ao impacto deste tipo de experimentações na qualidade de vida das comunidades costeiras, e ressurge mesmo o velho debate entre teses *territorialistas* e aspirações *patrimonialistas* quanto a soberanias e jurisdições marítimas.

Seja como vier a ser, num Canal de Moçambique pontoado por possessões arbitrárias e navegado por princípios marítimos difusos, se não mesmo divergentes, entre o bom, o mau e o feio, há apenas uma certeza que me percorre: é inadiável reformular o estatuto das soberanias nas Ilhas Dispersas.

Anexos

Anexo 1 – Projecção naval francesa, Ilhas Éparses, ZEEs e plataformas continentais

Como que *de amendoim em amendoim*, as pesquisas sobre *Ilhas Éparses, ZEEs e Plataformas Continentais* empurraram-me para questões do tipo: *quando, porquê, como, quais* os grandes interesses projectáveis no Afro-Índico nas próximas décadas?

Durante as fases de pesquisa, análise e reflexão, muitos foram os *Rapports* do Senado francês[97] que me informaram, educaram e

97

N° 299
SÉNAT
SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010
Enregistré à la Présidence du Sénat le 17 février 2010
RAPPORT D'INFORMATION
FAIT
au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) et du groupe d'études sur l'Arctique, l'Antarctique et les Terres australes (2), sur les îles Éparses, Par M. Christian COINTAT, Sénateur.

N° 430
SÉNAT
SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014
Enregistré à la Présidence du Sénat le 9 avril 2014
RAPPORT D´INFORMATION
FAIT
au nom de la délégation sénatoriale à l'outre-mer (1), sur :
Zones économiques exclusives (ZEE) ultramarines : le moment de vérité,
Par MM. Jean-Étienne ANTOINETTE, Joël GUERRIAU et Richard TUHEIAVA, Sénateurs.

N° 674
SÉNAT
SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2011-2012
Enregistré à la Présidence du Sénat le 17 juillet 2012
RAPPORT D´INFORMATION
FAIT
au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) au nom du groupe de travail sur la maritimisation,
Par MM. Jeanny LORGEOUX et André TRILLARD, co-présidents, MM. René BEAUMONT, Michel BOUTANT, Joël GERRIAU et Philippe PAUL,
Sénateurs

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère des affaires étrangères
et européennes
PROJET DE LOI (2011)
autorisant l'approbation de l'accord-cadre entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Maurice sur la cogestion économique, scientifique et environnementale relative à l'île de Tromelin et à ses espaces maritimes environnants NOR : MAEJ1114321L/Bleue-1

LIVRE BLANC DÉFENSE ET SÉCURITÉ NATIONALE – 2013

inspiraram - para os realmente interessados nestas ilhas Dispersas, eles são de leitura obrigatória (800 ou mais valiosas páginas, no seu conjunto).

Todos eles sofisticadamente informados – e é sempre um prazer ler Francês –, estes relatórios contribuem, e em muito, para a percepção dos interesses em jogo num teatro marítimo de múltiplas incertezas nas Zonas Económicas Exclusivas, nas Plataformas Continentais e talvez mesmo no Canal de Moçambique no seu todo.

Estes *rapports,* por parte de quem controla 2/3 das águas do Canal, ajudam também perceber algumas das engenharias financeiras subjacentes às ginásticas navais que reflectem a tentação de modelos de *co-gestão* e/ou de *mutualismo* de meios que a França sugere.

Neste anexo, permito-me listar alguns fragmentos deles seleccionados com o mero propósito de agilizar informação, e estimular reflexão.

ps – na segunda secção, este anexo inclui também um pequeno conjunto de notas (*fact-sheet*) extraídas de um *Strategic Analysis Paper* elaborado por um *think-tank* australiano (FDI).

EXTENSION OF THE CONTINENTAL SHELF BEYOND 200 NAUTICAL MILES: AN ASSET FOR FRANCE

Opinion of the Economic, Social and Environmental Council

on the report submitted by Mr. Gérard Grignon, Rapporteur
on behalf of the Delegation for Overseas Territo

CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL: L'EXTENSION DU PLATEAU CONTINENTAL AU-DELÀ DES 200 MILLES MARINS : UN ATOUT POUR LA FRANCE
PROJET D'AVIS Paris, le 24 septembre 2013, présenté au nom de la délégation à l'Outre-mer
par M. Gérard Grignon, rapporteur

OFFICIAL JOURNAL THE FRENCH REPUBLIC - Mandate 2010-2015 – Session of 9 October 2013

Projecção naval francesa, Ilhas Éparses, ZEEs e plataformas continentais

Citações de *Rapports* do Senado de França 2010/13 (ver nota de pé de página no. 93):

A divisão internacional do trabalho implica uma extrema sensibilidade das nossas economias face à fluidez das trocas marítimas, e reforça a necessidade de se assegurar a segurança e a livre circulação dos navios em volta dos nossos portos e nas zonas estratégicas dos estreitos.

Amanhã, a rarefacção dos recursos terrestres conduzirá a França a explorar o considerável potencial dos recursos dos seus espaços marítimos e respectivos subsolos. Esta situação alterará a face dos nossos territórios ultramarinos e modificará a expectativa dos poderes públicos relativamente à Marinha nacional, que deverá proteger e securitizar estes recursos ao longo de um espaço marítimo considerável (*Jeanny Lorgeoux, presidente e correlator do grupo de trabalho sobre a maritimização*).

A insuficiente afirmação da soberania francesa induz uma fragilidade crescente, e as fronteiras dos espaços marítimos sob jurisdição francesa não estão nem completamente delimitadas nem respeitadas. Elas são mesmo contestadas sem que o Estado faça sempre o necessário para relembrar a sua soberania.

As fronteiras das nossas Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs) estão longe de serem todas oficialmente reconhecidas, e a observação das respectivas cartas mostra claramente que, no sudoeste do Oceano Índico, os seus limites não estão clara e completamente estabelecidos.

Pior ainda, as linhas de base a partir das quais o conjunto dos espaços marítimos são definidos não foram ainda oficialmente fixados na sua totalidade (em França) … nomeadamente os relativos às ilhas Éparses. Como observou Michel Aymeric, secretário-geral do Mar (francês), certas delimitações dessas linhas foram mesmo notificadas à ONU antes de os respectivos decretos terem sido elaborados ou publicados a nível nacional.

A fragilidade jurídica das nossas ZEE duplica devido às incertezas sobre a extensão da plataforma continental.

Sem delimitação estabelecida, a extensão do nosso domínio marítimo não é oponível a Estados-terceiros, pelo que as acções de protecção e exploração destes espaços podem fragilizar-se. O conjunto das incertezas é propício ao desenvolvimento de verdadeiras zonas de não-direito nestes espaços teoricamente sob jurisdição francesa. Isto só poderá conduzir ao enfraquecimento da credibilidade do Estado no mar e na sua capacidade de exercer as suas responsabilidades, designadamente a gestão e protecção dos recursos. Mas a afirmação da soberania francesa não depende apenas da securitização jurídica do estatuto das ZEE ultramarinas: ela clama também por uma presença efectiva e visível do Estado.

A segurança dos espaços marítimos constitui um desafio maior para os territórios ultramarinos. As ameaças são múltiplas, dos passadores de imigrantes clandestinos aos pilhantes de espécies marinhas protegidas, passando pelos poluidores, traficantes de drogas, piratas e terroristas. Estas ameaças que pesam sobre as nossas sociedades apresentam, todas elas, uma grande componente marítima. A pirataria e o grande banditismo no mar assumem novas formas e adaptam-se às evoluções tecnológicas, designadamente em matéria de armamentos. Se bem que os riscos sejam maioritariamente civis, as marinhas militares são as únicas a poder realmente agir no alto mar e apoiar as actividades de vigilância e segurança das águas territoriais e do litoral.

Na medida em que a luta contra estas ameaças contribui directa ou indirectamente para estabilizar as regiões costeiras vizinhas, a França age para além da protecção dos seus interesses com vista a estabilizar as regiões mais sensíveis: é nomeadamente o caso do Oceano Índico, através das suas Forças armadas na zona sul (FASZOI - ver mapa na página seguinte).

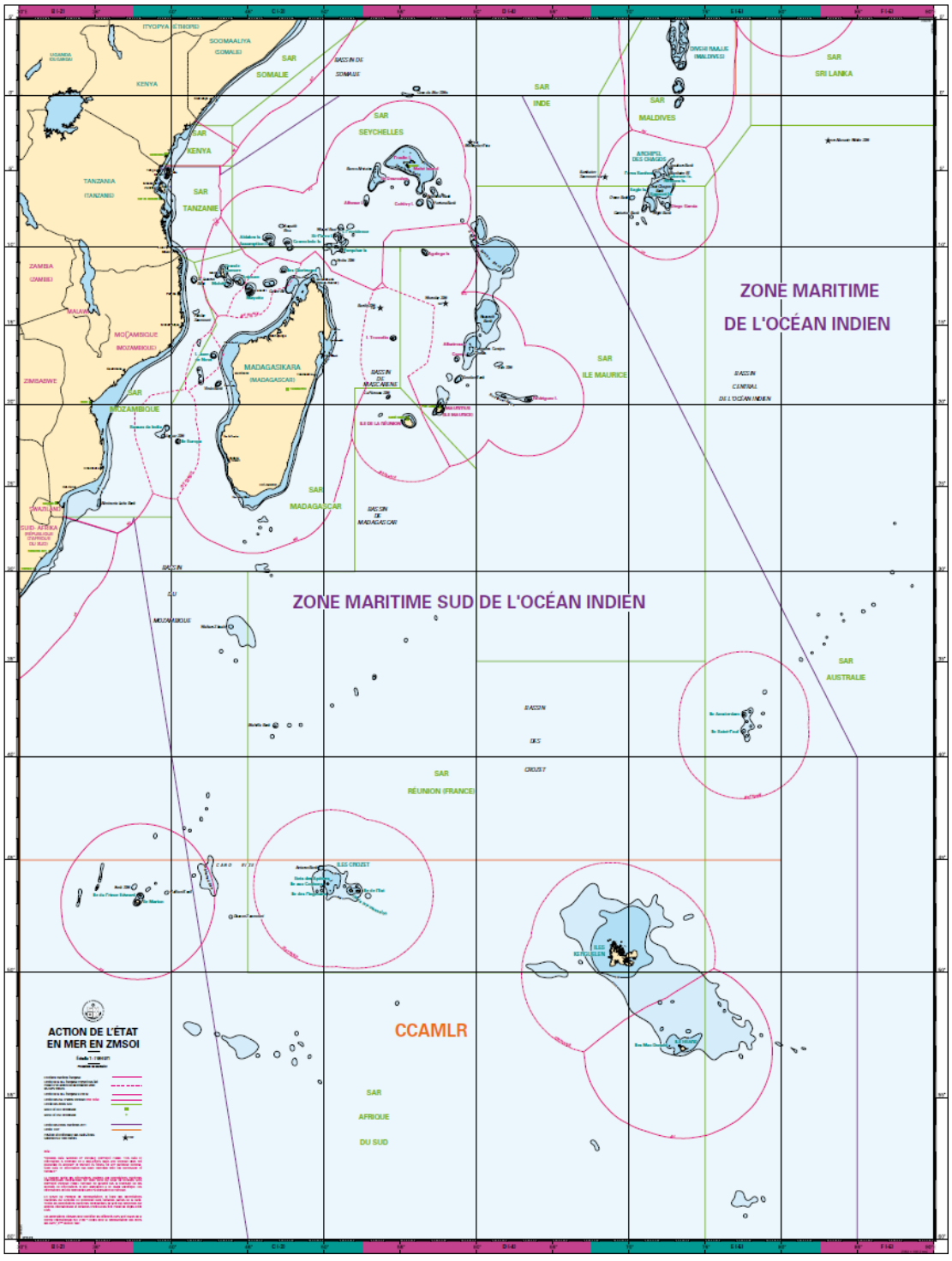
Certamente, a França pode também multiplicar os meios de vigilância e de protecção das zonas colocadas sob sua jurisdição, designadamente através de satélites e meios aéreos. Mas como sublinha o relatório sobre a maritimização, uma coisa é constatar via satélite a pilhagem dos nossos recursos haliêuticos, uma outra é intervir e proceder a controlos, ou até aprisionamentos. Para assegurar os direitos soberanos da França

sobre os espaços marítimos, a presença efectiva de capacidades de acção nos teatros de operações é insubstituível. Ora, estas estão em recuo!

A organização do dispositivo das forças da soberania ultramarina (francesa) organiza-se tradicionalmente em torno de três pontos de apoio principais: a Guiana na zona das Caraíbas, a Reunião, base das forças armadas na zona sul do Oceano Índico que se caracteriza por missões de policiamento pesqueiro e de luta contra a imigração clandestina, e a Nova-Caledónia que acolhe as forças intervenientes no Pacífico.

De acordo com as orientações fixadas no Livro branco de 2008, não postas em causa na versão 2013, as forças de soberania viram o seu formato reduzido "ao nível do estrictamente necessário às missões do Exército propriamente dito", o que significa dar mais espaço aos meios da gendarmeria e segurança civil. Iniciada em 2008, esta reorganização tem como objectivo diminuir os efectivos das forças de soberania (civis e militares) do Ultramar de 10,644 pessoas em 2008 para 8,234 em 2020, ou seja, uma redução global de 23%.

(Nota JL: nos espaços sob comando da Reunião a diminuição será de 1,970 (em 2008) para 1,764 (em 2020). Segundo André Vigarié, no início dos anos 1990s o efectivo francês baseado na Reunião rondava os 10, 000 elementos.


ZONE MARITIME
DE L'OCÉAN INDIEN
ZONE MARITIME SUD DE L'OCÉAN INDIEN
CCAMLR
ACTION DE L'ÉTAT
EN MER EN ZMSOI
SOMALIE
KENYA
TANZANIE
MOZAMBIQUE
MADAGASCAR
SEYCHELLES
MALDIVES
INDE
SRI LANKA
ILE MAURICE
RÉUNION (FRANCE)
AUSTRALIE
AFRIQUE
DU SUD

Em termos de equipamentos, entre 2000 e 2020, o número de unidades da Marinha deslocados no ultramar francês diminuirá 20%.

Na zona sul do oceano Índico, prevê-se "*uma forte degradação das capacidades de vigilância e de intervenção em alto-mar num horizonte 2015, numa altura em que crescem as necessidades para responder a desafios significativos*."

Se bem que se inscreva num contexto geral de gestão das despesas públicas, esta diminuição de meios não constitui um sinal positivo quanto à afirmação da soberania francesa. Este sentimento é reforçado pela existência de dúvidas sobre a existência de uma real vontade política neste sentido, em particular por parte do ministério dos Negócios estrangeiros.

Exceptuando a Mayotte… a maior parte dos territórios contestados [ilhas Éparses] são ilhéus de pequena dimensão, dificilmente habitáveis. Os direitos que eles conferem sobre imensas zonas económicas não são portanto estranhos ao vigor das contestações de que o nosso país é objecto.

[Citação de estudo sobre projecto-lei, 18 Dezembro 2012]:

"*Em todo o caso, não se colocaria nunca a questão de a França renunciar à soberania sobre Tromelin, não somente no princípio mas também porque isso poderia ter um impacto sobre os outros diferendos relativos às possessões francesas ultramarinas, em particular com Madagascar a propósito das ilhas Éparses situadas no Canal de Moçambique. Também nunca se colocaria a questão de a França se engajar num procedimento que recorra a terceiros (*mediação ou procedimento arbitral ou jurisdicional*).*

É porque que se privilegiou um projecto de co-gestões sectoriais e geograficamente circunscritas que se chegou ao acordo assinado com as Maurícias em 7 de Junho de 2010."

Todavia poder-se-á interrogar a oportunidade de tomar como referência a "*liquidação de um contencioso*". Reconhecer o contencioso não será desde logo admitir a sua fraqueza?

Os debates evidenciam que a parada neste ilhéu de 1 km2 (Tromelin) é, bem entendido, a sua ZEE de mais de 280 000 km2, hoje rica em peixe, numa zona onde também se fala de possíveis jazidas de petróleo. Tais jogadas são ainda mais claras quando se trata das ilhas Éparses … que, por sua parte, têm um estatuto internacional ainda incerto, apesar de a soberania francesa as reivindicar periodicamente.

[Citações] Almirante Rogel, chefe do estado-maior da Marinha francesa:

Obrigado por me acolherem para partilhar convosco (Senado) a minha visão dos desafios marítimos da França. Desejaria avançar com três realidades.

Para começar, o mar é um espaço de riqueza e prosperidade que é preciso defender e proteger. A nossa zona económica exclusiva (ZEE) de 11 milhões de km2 representa vinte vezes o território nacional. Um desafio maior dado de que ela está cheia de promessas e prenhe de riquezas, num quadro que combina a rarefacção de minerais em terra e os progressos tecnológicos que já permitem prospectar a 4,000 metros de profundidade.

Noventa e cinco por cento da informação inter-continental passa por cabos submarinos, e as equipas de protecção embarcadas protegem os navios lança-cabos.

Para que um tráfego marítimo se densifique e se concentre, é preciso garantir a liberdade de passagem e de acesso, em particular nos sete pontos nevrálgicos que são pontos de passagem obrigatória: Panamá, Suez, Bab-el-Mandeb, Ormuz, Gibraltar, Malaca e Mancha.

A minha segunda constatação é que o mar é utilizado pelos traficantes com um aumento dos níveis de engajamento e de violência. A pirataria estabiliza-se no Oceano Índico, com uma diminuição do número de actos, mas as inquietudes crescem no Golfo da Guiné.

A minha terceira convicção é que o mar é um espaço de liberdade e de manobra que é necessário dominar e ocupar. Membro permanente do

Conselho de Segurança das Nações Unidas, a França está investida de deveres particulares no domínio da segurança e da prevenção de crises.

O formato da nossa Marinha nacional é "*apenas suficiente*" para executar todas as missões que lhe são reservadas … por vezes ao preço de certas arbitragens.

Temos necessidade de uma permanência e de uma polivalência das nossas forças. A pressão do tempo mediático, político e militar é tal que, mal surge uma crise, é necessário lançar instantaneamente um dispositivo ao mar… eu recordo que são necessários 17 dias de navegação para ir de França a Abu Dhabi. A polivalência dos meios é uma exigência crescente já que é preciso cumprir missões muito diversas, como a vigilância da pesca do atum-vermelho, a gestão de uma crise internacional ao largo da Líbia ou do Líbano, a luta contra a pirataria no Oceano Índico ou ainda a garantia de liberdade de circulação no golfo arabo-pérsico.

Em conclusão, … parece-me também que uma frota de alto-mar é essencial para proteger as nossas zonas económicas exclusivas. As fragatas de vigilância ou os navios-patrulha não são suficientes para responder aos novos desafios que são a luta contra a imigração ilegal ou a luta contra o tráfico de drogas.

A nossa marinha está dimensionada à justa para as suas missões actuais. A minha preocupação diz respeito à preparação do futuro, particularmente ao nível da renovação da frota.

As nossas fragatas têm, algumas, mais de trinta anos; os navios-patrulha serão substituídos por unidades BATSIMAR (equipamentos de vigilância e de intervenção marítima, patrulheiros de alto-mar aptos a intervir rapidamente.

A nossa ZEE é preciosa. Onze milhões de km2 e 18 fragatas representam, a cada momento, uma fragata por uma porção igual à França; 30,000 homens para a segunda potência marítima do mundo e para 65 milhões de habitantes, não me parece excessivo como ordem de grandeza.

Para assegurar a segurança dos navios comerciais, a marinha dispõe de 15 equipas de Protecção Embarcada (EPE) em navios definidos como

“estratégicos”pelo Primeiro-ministro, tais como os lança-cabos, as frotas de atum ou os navios de pesquisa sísmica. Estas EPE só intervêm em caso de legítima defesa.

Não é possível defender todos os navios. A posição do Estado-maior é portanto no sentido de uma abertura controlada às sociedades militares privadas.

[Citações] Contra-Almirante Patrick Chevallereau, secretário-adjunto do Mar (francês):

Gostaria de chamar a vossa atenção (Senado) quanto ao facto de a França ser um caso bastante único no contexto da maritimização.

Há qualquer coisa de contraditório com o voluntarismo político. Na verdade, a dificuldade é bem a de passar das palavras aos actos, porque, finalmente, a França, historicamente, não tem verdadeiramente a alma de uma nação marítima como o podem ter outros países como o Reino Unido, os Estados Unidos, a Noruega a Dinamarca e outros países do amanhã.

Esta tradicional ausência de tropismo marítimo é importante aquando das escolhas orçamentais do Estado.

Actualmente, um grupo de países integrou este fenómeno da maritimização na planificação dos seus investimentos para os próximos anos: trata-se do grupo dos países emergentes (China, Índia e Brasil, em particular). Os esforços chineses são conhecidos: uma vontade de domínio dos mares adjacentes numa primeira fase, e depois, mecanicamente, com o desenvolvimento da sua economia, ambições mais amplas ligadas à necessidade de dispor de uma capacidade de controlo das suas vias de comunicação e, portanto, do desenvolvimento de pontos de apoio para as suas forças navais no Oceano Índico (*o colar de pérolas*).

No que concerne o Brasil, trata-se de uma verdadeira estratégia marítima posta em curso em torno do conceito “*Amazónia Azul*”. Este conceito visa o desenvolvimento de uma potente marinha capaz de proteger os grandes fluxos marítimos que atravessam o Atlântico e que

se desenvolvem ao longo das costas africanas. O *Amazónia Azul* é também um programa de investimentos económicos muito importante em direcção aos grandes fundos marinhos.

Para compor o *décor*, é necessário revisitar a noção de riscos e ameaças que se exercem na dimensão marítima. São de natureza variada: riscos ecológicos, tráficos ilícitos, desenvolvimento de uma criminalidade favorecida por zonas de não-direito que marginam certos oceanos, dos quais uma das consequências é a emergência de *indústrias* de pirataria marítima, de pilhagem dos recursos haliêuticos, de diferendos territoriais e, enfim, de privatizações do emprego de forças armadas no mar que poderá também tornar-se preocupante se o fenómeno não for canalizado.

Uma outra característica da nossa aproximação é que ela não pode limitar-se à questão dos meios náuticos ou aéreos.

Há uma componente deste formato global sobre a qual eu desejaria insistir: trata-se da vigilância marítima que inclui uma dimensão *satelitária*. Nós desenvolvemos esforços importantes a este nível, e esta questão muito ocupa igualmente a União Europeia. A dificuldade, a nível europeu, reside na partilha de informação entre sectores de competência muito diferentes (controlo de pescas, imigração ilegal, luta contra o narcotráfico, assistência e salvamentos no mar). Não pode haver política marítima sem vigilância marítima…

Com efeito, depois é preciso debruçarmo-nos sobre as perspectivas de exploração dos novos recursos marinhos: a existência de plataformas de gás/petróleo *offshore* coloca a questão da adequação dos meios da Republica (francesa) a esta nova situação, em termos de vigilância ou de luta anti-poluição.

De uma maneira geral, o possível desenvolvimento da exploração de recursos minerais extraídos do fundo dos oceanos gerará novos fluxos de tráfego que é necessário vigiar e securitiza*r*.

Uma opinião australiana sobre a Marinha francesa

Fact-sheet baseado em: "*France: National Involvement in the Indian Ocean Region*", por Bruno Paiva – in Future Directions, Indian Ocean Research Programme, Austrália, Dez 2011:

Muitas das actividades da França no Oceano Índico estão relacionadas com a Defesa, com Paris operando várias bases militares na região. A França mantém uma base naval na ilha da Reunião, *Pointe des Galets*, que acomoda três navios-patrulha, um navio de transporte e uma fragata, o que lhe permite assegurar uma base naval permanente no Índico-sul, bem como uma proximidade às linhas marítimas de comunicação com as costas de leste e do sul de África.

Mayotte abriga a menor unidade do Destacamento da Legião Estrangeira (DLEM), com 270 legionários; ela tem como objectivo actuar como força de reacção rápida, incluindo a vigilância marítima no Canal de Moçambique, para além de operações de assistência humanitária e de treino com as forças dos Estados-costeiros *vizinhos*.

A França também baseia membros das suas forças armadas em Djibouti, uma sua antiga colónia, através do 5º Regimento Interarmas Ultramarino apoiado por aviões de caça estacionados no aeroporto de Ambouli. Esta presença em Djibouti permite à França ter uma presença estratégica constante no Afro-Índico, bem como ao longo das cruciais rotas marítimas entre o golfo Pérsico e o Mar Mediterrâneo através das quais a França importa mais de 1.3 milhões de barris diários de petróleo; como ilustração do significado estratégico deste pequeno país para os interesses OCDE, refira-se que os Estados Unidos e o Japão operam igualmente bases em Djibouti.

Em 2009, a França abriu a sua primeira base no Médio Oriente em Abu Dhabi (*Camp de la Paix*), onde dispõe de três campos militares: uma base terrestre, com cerca de 100 militares, uma base naval, e uma plataforma aérea perto de Al-Dhafra com 3 aviões de combate *Mirage 2000-5*; localizada nas adjacências da junção do Golfo Pérsico com os Estreito de Ormuz, em 2011, esta base francesa em Abu Dhabi foi reforçada pela 13ª Semi-Brigada da Legião Estrangeira estacionada em Djibouti desde 1962.

As bases francesas na Reunião, Mayotte, Djibouti e Abu Dhabi constituem o *quadrilátero francês* que protege as áreas do Oceano Índico mais significativas para os interesses da França.

A França mantém relações calorosas com os países significativos do Oceano Índico, mas é com a Índia que as relações são mais importantes, designadamente ao nível do comércio de submarinos e centrais nucleares; no entretanto, as relações com o Paquistão, sobem e descem, numa altura em que o Quénia e a França assinaram um acordo de parceria com vista ao reforço da cooperação nas áreas da segurança internacional, e da mitigação das alterações (2011Paris-Nairobi Climate Initiative).

As relações da França com a África do Sul também ganharam maiores prioridades … Os dois países estão a negociar um acordo de cooperação no sul do Oceano Índico, numa área com ilhas administradas pela África do Sul e França. [*ZEE e Plataformas Continentais*]

Reconhecendo a crescente ameaça à navegação e segurança derivada de incursões dos piratas Somali na zona do Canal de Moçambique, em Outubro 2011 a fragata francesa *Nivôse* – baseada na Reunião – juntou-se às marinhas da África do Sul (fragata SAS *Mendi*) e moçambicana para conduzir a "*Operação Oxide*", um exercício de treino anti-piratas.

Os Estados-insulares têm sido significantes no crescente foco geopolítico que ocorre no Oceano Índico desde há uns anos recentes. Isto pode ser visto através do envolvimento naval da Índia com Madagascar, Maurícias e Seychelles, e das crescentes ligações diplomáticas e económicas da China com todos os Estados-insulares (e costeiros). Às Comores, por exemplo, a China enviou o sénior Hao Ping à cerimónia de inauguração do novo presidente Ikililou Dhoinine em Maio 2011 - a China foi um dos poucos países a fazê-lo.

A mais óbvia e provável repercussão dos acrescidos envolvimentos da França na região do Oceano Índico será uma maior competição, por parte da Índia, China e outros países em desenvolvimento, em termos de consolidação das suas influências na região … que poderá colocar em perigo a influência francesa a longo-prazo.

Mesmo que isto seja apenas uma (remota) possibilidade, os esforços da França no Oceano Índico deverão resultar na manutenção e/ou aumento da influência francesa na região. Isto porque a França será uma força económica e militar com significado na região … nas próximas duas ou três décadas.

Conclusão:

Considerando o crescente envolvimento de países como a China, Índia e Brasil na região do Oceano Índico, a França poderá tentar o aumento do seu próprio envolvimento como uma maneira de continuar relevante nesta parte do mundo.

Apesar dos esforços descritos [ver original], provavelmente eles só serão efectivos na protecção dos interesses franceses a curto-médio prazo. Aparte a actual incerteza financeira, a longo prazo, as capacidades militares e diplomáticas que se esperam das potências em crescendo deverão reduzir a influência regional da França nas próximas duas ou três décadas.

Anexo 2 - Acordos de pesca Moçambique-União Europeia

Fonte: [in - Oceanic Développement, MegaPesca Lda (2014). Ex - post and ex - ante evaluations of the protocol to the Fisheries Partnership Agreement between the EU and the Republic of Mozambique]

Segundo um estudo recente sobre os Acordos de Parceria de Pescas entre Moçambique e a União Europeia (EU)[98], "em Moçambique a contribuição dos sectores de pescas e aquacultura é estimada em 4% do PIB[99], e as receitas nacionais do sector são de 0.2% do rendimento nacional total do Estado e as exportações de produtos haliêuticos representam aproximadamente 2% do total das exportações de bens e serviços.

O sector das pescas em Moçambique é composto por três segmentos principais: as pescarias artesanais, semi-industrial e industrial. Em 2012, a pesca artesanal foi responsável por cerca de 90% das capturas totais da pesca marinha, estimada em 145 000 toneladas. A pesca artesanal proporciona um rendimento para cerca de 280 000 pessoas, dentre as quais 43% não têm nenhum barco. A percentagem de embarcações motorizadas é ainda muito baixa (estimada em 3% em 2007). As várias espécies de peixes e crustáceos capturados pelos pescadores artesanais são consumidas localmente. O segmento semi-industrial é composto de aproximadamente 80 pequenos arrastões principalmente envolvidos na pescaria nacional do camarão costeiro. As capturas são vendidas localmente ou exportadas. O segmento industrial é composto de grandes navios, principalmente dirigidos às espécies de camarão costeiros ou de água profunda, principalmente para exportação. Em 2012, havia 80 embarcações industriais que arvoravam pavilhão de Moçambique e de outros países. As embarcações estrangeiras envolvidas na pesca industrial do camarão operam em regime de fretamento com empresas de pesca nacionais que possuem os direitos de pesca.[100]

[98] Oceanic Développement, MegaPesca Lda (2014). Ex - post and ex - ante evaluations of the protocol to the Fisheries Partnership Agreement between the EU and the Republic of Mozambique
[99] PIB total em 2012 estimado em 14.2 biliões USD
[100] ibid

No que diz respeito a pescaria de atum, os interesses nacionais foram limitados em 2013 a embarcações artesanais e a um único palangreiro industrial (activo desde 2012 e devidamente registado na IOTC[101]). As capturas totais de atum e espécies relacionadas pela frota artesanal de Moçambique são estimadas em 5 364 toneladas em 2012, das quais 41% de espécies neríticas. O palangreiro Moçambicano capturou por sua parte 239 toneladas em 2012, das quais 59% de espadarte. As frotas artesanais junto com o palangreiro industrial capturaram em 2012 cerca de 2 140 toneladas de atum (gaiado, albacora e atum-patudo), mais 142 toneladas de espadarte.
As principais frotas activas na pescaria de atum dentro da zona de pesca de Moçambique são estrangeiras, com respectivamente 61 e 45 licenças concedidas a navios estrangeiros em 2012 e 2013. Em 2012, essa frota estrangeira era composta por 26 navios cercadores, dos quais 20 cercadores da EU, e por 35 palangreiros dos quais 12 palangreiros da UE que operavam no âmbito do APP[102]. Em 2013, a frota estrangeira contava 18 cercadores dos quais 12 da EU, e 27 palangreiros, dos quais 9 da UE. As outras frotas estrangeiras que operaram na área durante o mesmo período foram cercadores das Seicheles e coreanos, e palangreiros japoneses. O número de navios estrangeiros que têm licenças para pescar na zona de pesca de Moçambique em 2012 e 2013 foi baixo em comparação com a média de 125 embarcações estrangeiras que operavam a cada ano na área entre 2005 e 2010. As capturas dos navios estrangeiros atingiram 2 400 toneladas (2012) e 8 500 toneladas (2008) por ano. Os navios atuneiros da UE foram responsáveis por cerca de 25% em 2007 e de 87% em 2009 do total das capturas de espécies altamente migratórias por frotas estrangeiras nas águas de Moçambique.

Moçambique mostra claramente a sua ambição de desenvolver a sua própria frota atuneira nacional. Esta ambição é patente nos documentos de políticas sectoriais e no plano de desenvolvimento de frota submetido à IOTC, que prevê a introdução de 130 atuneiros no período 2008 - 2028, principalmente em substituição dos atuneiros estrangeiros com licença de acesso á zona de pesca de Moçambique. A recente encomenda por Moçambique de 24 embarcações, incluindo 21 palangreiros, a um estaleiro naval francês poderá ser o primeiro passo

[101] IOTC Indian Ocean Tuna Commission
[102] APP – Acordo de Parceria de Pescas

na implementação deste programa de desenvolvimento da frota atuneira, mas não foi possível confirmar este ponto durante as discussões com as autoridades moçambicanas. A legítima ambição de Moçambique em desenvolver a sua própria frota atuneira foi discutida abertamente com a UE durante as reuniões do Comité Misto instituído no quadro do APP. Moçambique informou que seria um processo demorado que não afectará a continuidade das relações entre as duas partes.

A actividade da frota atuneira da UE na zona de pesca de Moçambique é complementar às suas actividades no Oceano Indico Ocidental em alto mar e nas águas de outros Estados costeiros que celebraram um APP com a EU - Seicheles, Madagáscar, Comores, Maurícias - ou com os quais a EU poderia negociar um APP (Tanzânia, Quénia). O acesso da frota da UE à zona de pesca de Moçambique é principalmente sazonal, quando o recurso é abundante no Canal de Moçambique. Nos últimos anos, as capturas da UE na zona de pesca de Moçambique representaram entre 1% e 2% do total das capturas da UE no Oceano Índico. Os limites da zona de pesca de Moçambique aplicável de acordo com as disposições do APP foram revistos em Junho de 2012, no quadro da Comissão Mista para incluir áreas remotas que anteriormente estavam excluídas da ZEE reivindicada. *Esta importante mudança aumenta a superfície da zona de pesca em 11%.*

As capturas dos navios da UE na zona de pesca de Moçambique e no Oceano Índico são compostas principalmente de gaiado, albacora e atum patudo (cercadores), espadarte e espécies comerciais de tubarões (palangreiros). O estatuto das principais espécies-alvo é avaliado no quadro do Comité Científico da IOTC que fornece aconselhamento e, quando for necessário, propõe a adopção no âmbito multilateral da IOTC, de medidas de gestão e conservação, incluindo medidas para mitigar os impactos da pesca sobre o ambiente. O estado das unidades populacionais não levanta uma preocupação especial. No entanto, estima-se que a população de espadarte do Sudoeste do Oceano Índico está localmente esgotada. Além disso, o estado das espécies comerciais de tubarão (tintureira e tubarão-anequim) é desconhecido, mas os dados disponíveis indicam um risco significativo para a unidade populacional nos actuais níveis de esforço de pesca. Os conhecimentos sobre o impacto dos cercadores sobre o ambiente são considerados bons, com dados sobre as capturas acessórias que mostram uma

incidência relativamente baixa (4,7% dos desembarques, incluindo 2,8% de espécies de atum comerciais que devem agora ser desembarcadas em conformidade com a obrigação estabelecida pelo IOTC em 2014). A frota de cercadores da UE aplica unilateralmente medidas para reduzir o impacto ambiental da pesca sobre os DCP através do programa ISSF conduzido pela indústria. Ao contrário, os impactos ambientais da pesca com palangre são geralmente menos bem conhecidos, principalmente por causa de dificuldades na obtenção de informações estatísticas de várias partes contratantes da IOTC operando milhares de palangreiros activos. De acordo com as informações disponíveis, as actividades da UE na zona de pesca de Moçambique não geram ameaças potenciais adicionais para as espécies-alvo e os ecossistemas.

A avaliação *a posteriori* do protocolo actual indica que a utilização das possibilidades de pesca negociadas pelos navios da UE foi baixa em 2012 (43% do número máximo de navios) e ainda mais em 2013 (27%). Daí resulta que, as capturas foram relativamente baixas (1 156 toneladas em 2012) em comparação com a tonelagem de referência de 8 000 toneladas utilizada para calcular o valor mínimo a ser pago pela UE para o direito de acesso. O custo real das possibilidades de pesca negociadas foi seis vezes maior do que o custo estimado *a priori* (612 euros por tonelada contra 100 euros por tonelada negociados), sendo o custo de acesso suportado pela UE de 73% e pelos armadores de 27% restantes. No entanto, o investimento da UE gera um retorno positivo com 2,08 EUR de valor acrescentado gerado por cada euro investido. A baixa utilização das possibilidades de pesca negociadas pela UE pode ser explicada por i) a diferença entre o número máximo de navios autorizados e o tamanho real da frota activa da EU no Oceano Índico, provavelmente por causa da pirataria, e ii) a falta de interesse por quase metade da frota activa da EU em obter uma licença de acesso às águas de Moçambique.

Esta última explicação sugere que a zona de pesca de Moçambique não é suficientemente atraente para uma parte da frota da EU cuja estratégia de implantação é motivada por razões económicas.

Finalmente, a avaliação apresenta dificuldades em termos de aceitabilidade por parte de alguns armadores da UE. Do seu ponto de vista, a inspecção obrigatória de 33% dos navios da UE antes de iniciarem as suas operações reduz a atractividade económica do acordo,

a ponto de que alguns segmentos da frota da UE preferirem não usar as possibilidades de pesca negociadas."

As águas de Moçambique dispõem de importantes recursos de espécies altamente migratórias como o atum e espadarte que são pescados nas águas profundas das zonas económicas exclusivas (ZEE), basicamente por operadores estrangeiros.

A ZEE de Moçambique faz fronteira com as de cinco países (Tanzânia, Comores, Madagascar, França e África do Sul). Moçambique assinou um Acordo de Fronteiras com a Tanzânia em 1988 que entrou em vigor em 1993, embora a delimitação destas fronteiras ainda não esteja completa.

Por outro lado persistem reivindicações ainda não resolvidas entre Moçambique e França relativamente a três das cinco ilhas situadas no Canal de Moçambique (Bassas da Índia, Europa e Juan de Nova), o que tem impedido o estabelecimento de uma definitiva ZEE moçambicana.

Pesca do Atum

Para além de um único palangreiro industrial (activo desde 2012) e de várias embarcações artesanais, a pescaria de atum é explorada por vários operadores estrangeiros.

Table 4: Number of foreign vessels licensed by flag on the different tuna fisheries in the fishing zone of Mozambique in 2012 and 2013. Source: ADNAP for non-EU vessels, DG MARE for EU vessels.

Flag	Purse Seine		Long Line		Total	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
EU	20	11	12	9	32	20
Korea		2	2	1	2	3
Japan			21	17	21	17
Seychelles	6	6			6	6
Total	26	18	35	27	61	45

Um dos componentes do plano estratégico de Moçambique consiste no desenvolvimento de uma frota atuneira nacional, e, tal como requerido

pela resolução 09/02 da IOTC, em Marco de 2013 Moçambique submeteu à IOTC um ambicioso plano de desenvolvimento a sua frota para o período 2014-2028. A estratégia proposta consiste na substituição da frota atuneira estrangeira autorizada a pescar na zona pesqueira e Moçambique por navios pescando directamente segundo interesses do país, quer sob aluguer quer sob pavilhão nacional (novos barcos, mudança de pavilhões de barcos existentes); o objectivo é substituir 130 barcos, o que corresponde ao número médio de barcos estrangeiros a operar sob licença o período 2005-2010.

Durante as discussões havidas aquando da missão, as autoridades moçambicanas consideraram que a mudança temporária de pavilhão dos atuneiros EU poderia ser uma opção; contudo, isto levanta aspectos legais potencialmente consideráveis já que o FPA é precisamente um instrumento relevante no sentido de se desencorajar as mudanças de pavilhões temporárias dos atuneiros EU.

Um projecto que pode estar relacionado com o desenvolvimento da frota atuneira de Moçambique é o projecto EMATUM, que foi largamente publicitado na imprensa internacional. Em termos sumários, a EMATUM colocou em França uma encomenda de 6 navios-patrulha e de 24 barcos atuneiros por um valor contratual estimado em 200 milhões de Euros. Os 24 barcos de pesca incluem 21 palangreiros e 3 arrastões, todos eles construídos sobre um mesmo modelo de casco, e que, com autonomia de 10 dias, serão tripulados por 8 homens.

Considerando os seus comprimentos, os palangreiros provavelmente operarão segundo o mesmo modelo da Reunião visando espadartes nas águas próximas do país. De acordo com a experiência da Reunião, é razoável estimar que cada um desses barcos poderá pescar à volta de 30 toneladas por ano, das quais 40% de espadarte; em termos totais, a frota EMATUM poderá pescar entre 2500 a 3000 toneladas de peixe por ano. Os 3 arrastões suportarão a frota palangreira através de pescado para fornecimento de iscas.

O nível de capturas dos atuneiros EU nas zonas pesqueiras de Moçambique não evidencia relações claras com o número de navios licenciados em cada ano quer no segmento dos palangreiros quer no segmento dos cercadores. O principal factor subjacente a este nível de capturas da rota EU parece estar relacionado com a natureza altamente

migratória das espécies, que não pode ser revista com antecedência. Os altos níveis de captura registados m 2009 e 2010 poderão também estar relacionados com um maior esforço desenvolvido pelas frotas, ou como resultado de maior abundância, ou devido às ameaças de pirataria que se verificaram nas águas do Norte da zona.

A comparação entre as capturas dos barcos EU na zoa pesqueira de Moçambique no âmbito do FPA e as capturas totais no Oceano Índico fornece um bom indicador quanto às dependências relativas da frota atuneira EU. Os dados evidenciam que os barcos-cercadores EU no âmbito do FPA representaram cerca de 1% do total das capturas, que é baixo. Para os palangreiros das frotas portuguesas e espanholas, o ratio é maior, atingindo 19% (2009) e 24% (2010) no agregado dos dois países, embora mais baixo nos outros anos. Isto sugere que para as frotas palangreiras de Espanha e Portugal, o acesso às zonas pesqueiras de Moçambique poderá ser crucial. As frotas palangreiras da França e Inglaterra não têm efectuado capturas nos últimos tempos.

Nenhum dos atuneiros EU descarrega o pescado em portos de Moçambique.
Os cercadores descarregam basicamente em Victoria (Seychelles), a principal base logística da frota, e algumas quantidades em Diego Suarez (Madagascar). De acordo com as associações profissionais, descarregar em portos moçambicanos não traz qualquer vantagem uma vez que os barcos não dispõem de organização logística que distribua as capturas em unidades de processamento da região, ou mesmo suporte as operações marítimas durante as atracagens (reparações menores, fornecimento de consumíveis, rotações de tripulações). Não há portos de pesca dedicados com infrastruturas suficientes para lidar os barcos-cercadores EU.

Além disso, Moçambique não dispõe de quaisquer mecanismos de processamento das capturas dos cercadores. Similarmente, as capturas de atum dos palangreiros têm sido descarregadas em Durban (África d Sul) para subsequente embarque para o mercado europeu via navios-refrigerados.

Preços das Espécies-Alvo

Segmento das frotas cercadoras (*purse seine*)

Os preços do Atum colocado no mercado barcos-cercadores são largamente influenciados pelos preços praticados pelos processadores da Tailândia aos fornecedores globais, já que a Tailândia é o país que mais atum processa.

Em 2012, a referência-atum do mercado Bangkok andou em média nos USD 2 074 por tonelada - um aumento de 20% relativamente a 2011 que, por sua vez, havia sido 42% mais alto do que em 2010.

De acordo com várias associações profissionais, os preços dos diversos atuns baixaram em 2013 e 2014 Em Dezembro 2013, o preço médio Bangkok para o *skipjack* andava à volta de USD 1 600 por tonelada, numa tendência de baixa que também se registou nos primeiros meses de 2014 (USD 1 400/ton

Table 19: Average market prices of tuna species caught by purse seiners. Source : FFA

(in € / tonne)	2010	2011	2012
Yellowfin	1 163	1 547	1 878
Bigeye	934	1 209	1 641
Skipjack	934	1 209	1 641
Albacore	2 011	2 190	2 740

Segmento Palangreiro

As capturas dos palangreiros UE que operam no Oceano Índico arvorando as bandeiras de Espanha, Portugal ou Inglaterra são vendidas congeladas no mercado de Espanha. A tabela seguinte mostra os preços médios registados em Vigo para: *swordfish, Bluefin shark and shortfin mako,* as três espécies mais pescadas pela frota dos países EU.

Table 21: Composite price for EU longliners estimated from prices at first sale in Vigo. Source: Puerto de Vigo for average species prices in frozen form (except various species, own estimate), IOTC catch database for % of each species.

(EUR / tonne)	2010	2011	2012
Swordfish	5 100	5 660	4 800
Blue shark	1 000	1 000	700
Shortfin mako	2 500	2 300	1 950
Various species	2 000	2 000	2 000
Composite price	**3 487**	**3 780**	**3 218**

Os preços citados na tabela são preços pagos na primeira venda em Vigo. Eles poderão não reflectir os preços realmente pagos aos donos dos navios já que incluem, em particular, os custos de transporte de Durban para Espanha.
Contudo, pensa-se que a diferença seja pequena uma vez que, na zona, os custos usuais para transporte marítimo de congelados anda nos EUR 150/ton.

Na Reunião, os preços pagos aos palangreiros pelo pescado são mais altos.
As frotas descarregam os produtos *em fresco*, o que permite atingir valores mais altos nos mercados doméstico e EU, relativamente aos congelados.

Por exemplo, pago aos navios, o espadarte fresco vale à volta de EUR 7/kg, e o atum fresco EUR 6/kg.

[*observadores a bordo, formação e treino*) – Sob o ponto de vista dos donos dos barcos UE, tem sido mencionado que os barcos são operados por marinheiros bem treinados de outros países ACP recrutados na região (Madagascar, Seychelles) e na África Ocidental (Senegal, Costa do Marfim). Recrutar marinheiros moçambicanos não lhes trará quaisquer vantagens, forçando o embarque de pessoal moçambicano não-treinado, e o desembarque de parte dsa suas tripulações qualificadas que terão de ser repatriadas por via aérea para os usuais portos de chegada e transbordos (os arcos EU não usam os portos moçambicanos). Daí que a preferência deles seja pagar as multas, que são relativamente modestas se comparadas com as receitas das frotas. Do lado de Moçambique, isto tem causado alguma frustração, o que é agravado pelo facto de tais multas (2012) ainda não terem sido pagas.

Para a frota atuneira activa o Oceano Índico, um acesso às zonas pesqueiras de Moçambique para capturar espécies altamente migratórias complementa as condições de acesso já negociadas com outros Estados-costeiros (Comores, Madagascar, Seychelles e possivelmente Quénia e Tanzânia casos sejam bem sucdidas as negociações de novos FPAs).

A zona pesqueira de Moçambique não é tão importante para a frota atuneira EU como as zonas de Seychelles e Madagascar, mas, por precaução, as possibilidades de acesso certamente suportarão o deslocamento de atuneiros caso o recurso se torne abundante no Canal de Moçambique."

[in - Oceanic Développement, MegaPesca Lda (2014). Ex - post and ex - ante evaluations of the protocol to the Fisheries Partnership Agreement between the EU and the Republic of Mozambique]

Madagascar - Pesca do atum por frotas estrangeiras

Histórico:

A pesca estrangeira do Atum começou no período 1971-7 com uma campanha de prospecção levada a cabo pelas sociedades KGKK e COMANI. A exploração comercial propriamente dita só começou em 1985. Acordos bilaterais de pesca foram concluídos com a Comunidade Económica Europeia (CEE) em 1986 e com a URSS em 1987, seguidos de acordos com a China. As zonas de pesca situam-se geralmente a Norte para os navios-cercadores e a mais a Sul para os palangreiros.

A partir o ano 1990, a pesca do atum estava completamente desenvolvida. A cidade de Antsiranana tornou-se o pulmão da actividade atuneira em Madagascar. Com efeito, a cidade funciona como local de transbordo para os navios-cercadores, para a reparação de navios nos estaleiros navais de SECREN, mas também para o abastecimento de sal, gasóleo e outros produtos locais.

Esta dinâmica levou à instalação de uma fábrica de transformação e de conservas da sociedade PECHE ET FROID DE L'OCEAN INDIEN em Antsiranana no mesmo ano.

Situação actual :

Além dos acordos concluídos com a CEE, o governo estabeleceu acordos de pesca com a Coopérative de Pêche Thonière de Japon (JAPAN TUNA), com sociedades asiáticas (DAE YOUNG, INTERATUN, ANABAC) e outras empresas privadas.

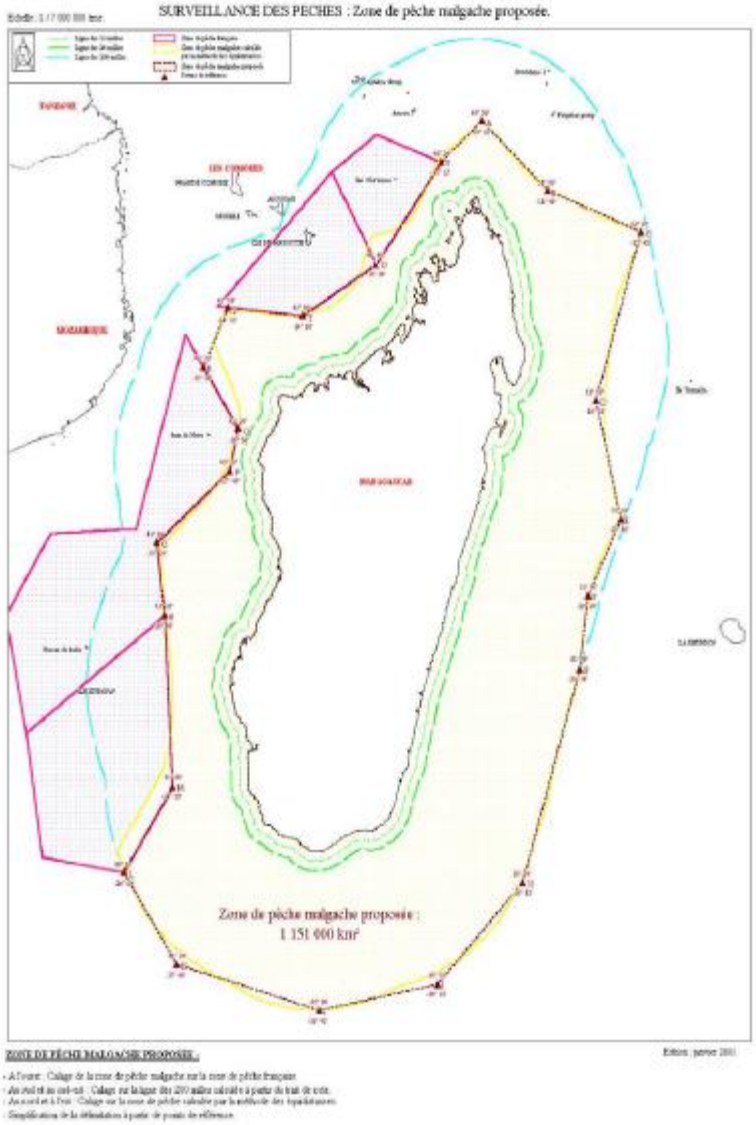
Excluindo a contrapartida financeira da CEE, a pesca do atum originou receitas de USD 2.1 milhões em 2008.

Evolution des licences de pêche délivrées

	Union Européenne		Japan Tuna		Autres sociétés	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Nombre des licences de pêche thonière délivrées	97	74	18	36	50	40

in - IOTC-2007-SC-INF04 Madagascar, LA PECHE A MADAGASCAR

Les zones de pêche malgache



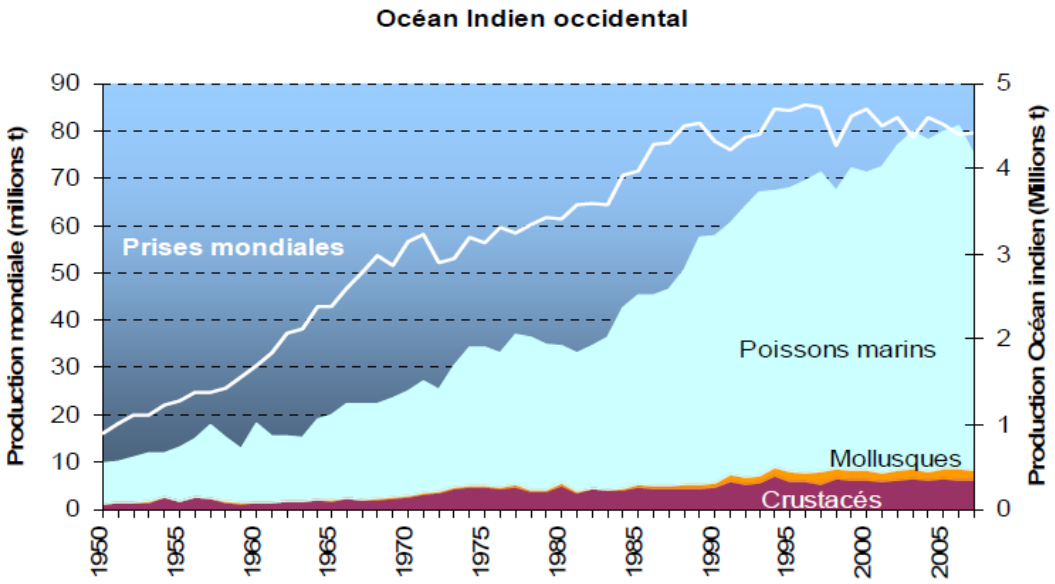
Notas sobre técnicas de pesca do Atum

Fonte: Francis Marsac [directeur de recherche à l'Institut de Recherche pour le Développement, Président du comité scientifique de la commission des thons de l'Océan Indien (CTOI) – audição no Senado francês]

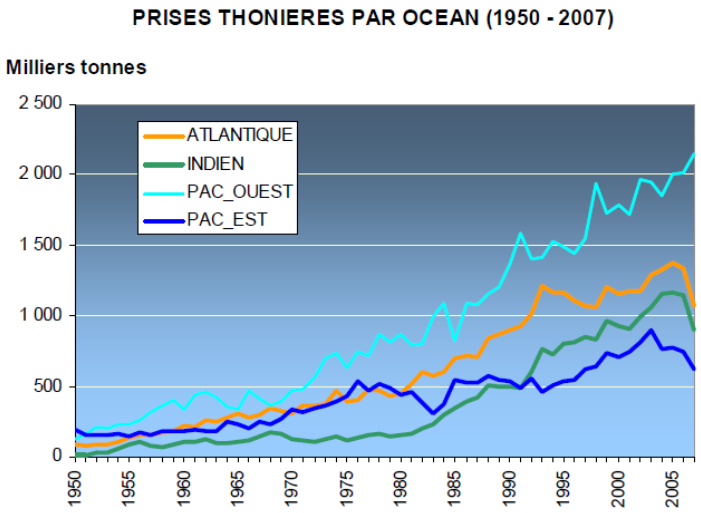
As principais causas da sobrepesca estão ligadas à demanda crescente do mercado, ao efeito perverso do estabelecimento das ZEE de 200 milhas no final dos anos 1970 bem como aos subsídios governamentais ao sector pesqueiro. A performance tecnológica das frotas também joga um papel, tal como as actividades de pesca ilícita, a alta de governança e a "tragédia dos comuns".

O oceano Índico conheceu um desenvolvimento considerável de pescarias atuneiras nos anos 1980.

Evolution depuis 1950 de la part de l'océan Indien dans la production mondiale



Source : Francis Marsac, Institut de Recherche pour le Développement.
L'échelle de gauche porte sur les prises mondiales, celle de droite sur les prises réalisées dans l'Océan Indien.



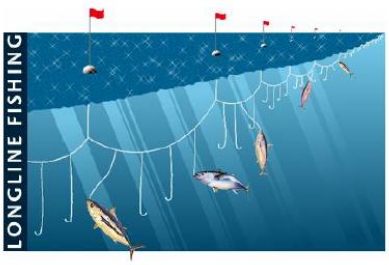
Source : Francis Marsac, Institut de Recherche pour le Développement.
Pac-Ouest : Pacifique Ouest / Pac-Est : Pacifique Est

São quatro as principais técnicas de pesca do atum utilizadas no Oceano Índico:

a. A cerca girante, realizada sobre dois tipos de bancos marinhos, sejam eles associados a um objecto flutuante ou livres.
b. A palangra artesanal ou industrial, que captura atuns de grande porte.
c. A cana com isca viva, utilizada apenas nas Maldivas.
d. As redes malhadas, usadas nas zonas costeiras dos países do norte do oceano Índico.

A palangra representa 19% das capturas, a cerca girante 26%, a cana com isca viva 9% e as redes malhadas 34%; a pesca artesanal é uma das principais componentes da pesca atuneira no oceano Índico: cinco países apenas são responsáveis por 85% das capturas.

Senne tournante



Palangre dérivante

Source : Francis Marsac.

Anexo 3 – sinopse Ilhas Dispersas

1.1 Geografia

A denominação *Ilhas Dispersas* agrupa os territórios das Bassas da India, Europa, Juan de Nova e Gloriosas situados no Canal de Moçambique.

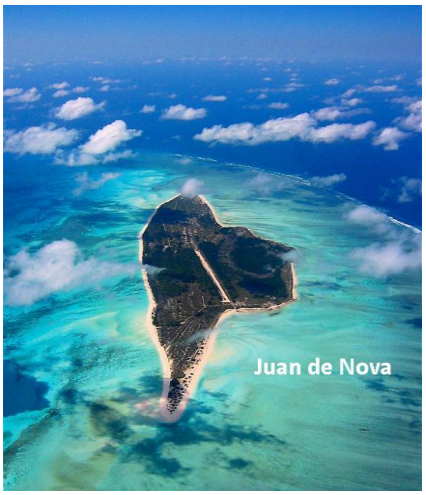
1. As **Bassas da India** são um atol em formação no sul do Canal de Moçambique (21º 27' S, 39º 45'E) situado a 450 km do Cabo São Sebastião (Moçambique) e a 380 km de Madagascar. Inteiramente coberto pelo mar na maré-cheia, o atol madrepórico tem uma superfície de 86 km^2.

ZEE: 123,700 km^2

2. **Europa** (30 km^2) é um atol de origem vulcânica situado a pouco mais de 500 km da costa de Moçambique e a cerca de 300 km de Madagascar. Tem 6-7 km de diâmetro, é baixo e arenoso, e é rodeado por uma pequena falésia de coral morto e uma cintura de dunas com 6 a 7 metros de altura; a sua lagoa interior, pouco profunda porque ainda em enchimento, cobre cerca de 900 hectares dos quais 700 são cobertos por mangais.

ZEE: 127,300 km^2.

3. Juan de Nova (17°03' S, 42°43' E) está situada na parte mais estrangulada do Canal de Moçambique, a 175 km de Madagascar e a 280 km da costa de Moçambique. A ilha (5 km^2) mede 6 km de uma ponta à outra e tem uma largura de 1.6 km.



ZEE: 61,050 km^2

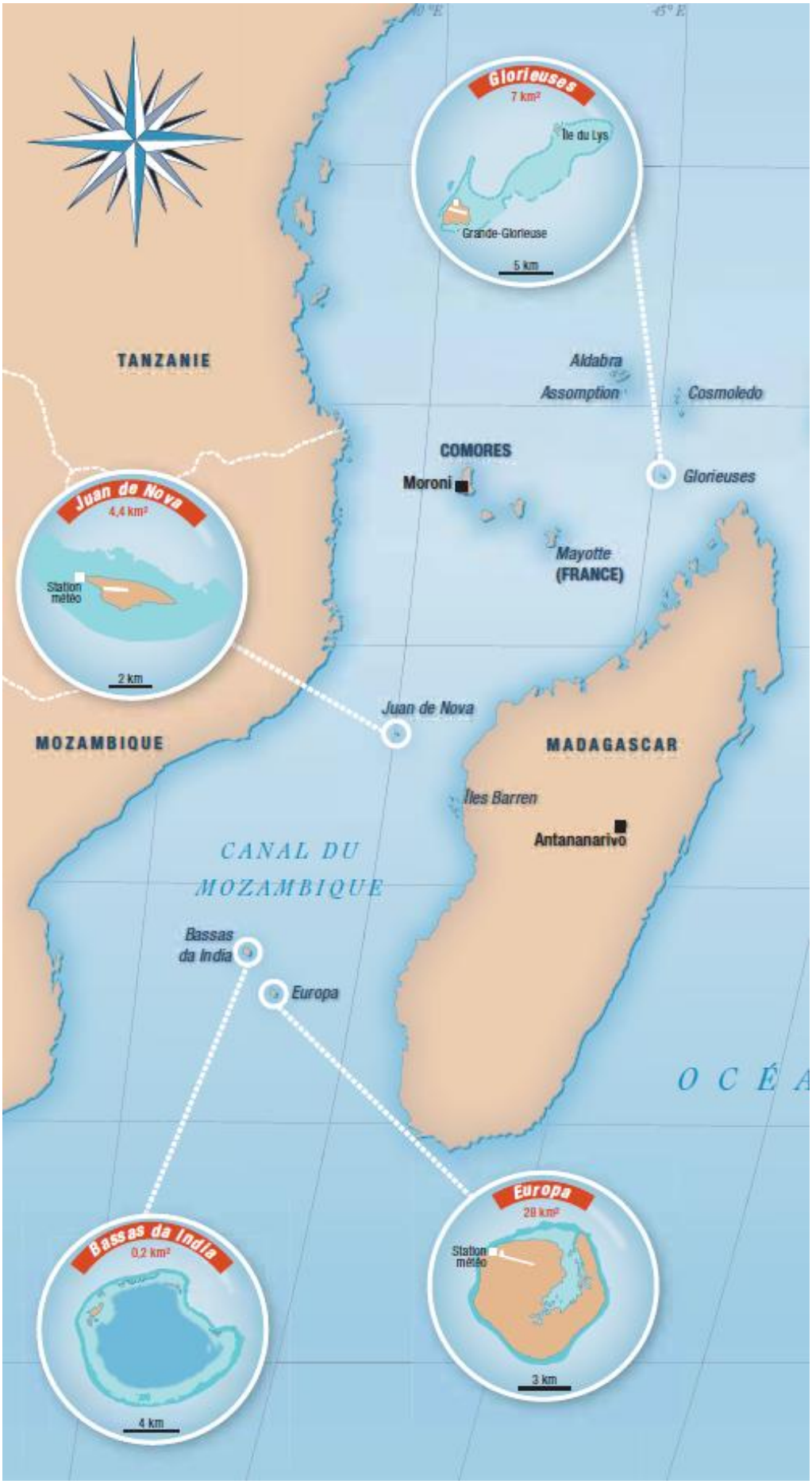
4. As Gloriosas (11°35’ S, 47°18’ E) são um arquipélago situado a 220 km de Madagascar. O arquipélago, com 7 km^2 de área total, compreende vários ilhéus - Glorioso (ou Grande Gloriosa), Lis, Caranguejos -, as Rochas Verdes constituídas por pequenas formações rochosas e um banco arenoso mais ou menos emergente na maré baixa. A Grande Gloriosa mede 3 km no seu maior diâmetro, e o ilhéu Lis não chega a atingir 600 m.

ZEE: 43,614 km^2

Demogenia

Desde 1973 que as ilhas Juan de Nova, Europa e Grande Gloriosa permanecem ocupadas por destacamentos militares das Forças Armadas francesas da zona sul do Oceano Índico (FAZSOI); adicionalmente, à excepção das Bassas da India todas elas contam com a presença de um polícia francês, um pequeno número de meteorologistas e equipas científicas visitantes. A quase totalidade do suporte logístico é assegurada por aviões da força aérea e da marinha francesa que asseguram igualmente a vigilância das águas territoriais e da ZEE.

Fonte: TAAF 2011 (Terres australes et antarctiques françaises)


Glorieuses
7 km²
Île du Lys
Grande-Glorieuse
5 km
TANZANIE
Aldabra
Assomption
Cosmoledo
COMORES
Moroni
Glorieuses
Juan de Nova
4,4 km²
Station météo
2 km
Mayotte
(FRANCE)
Juan de Nova
MOZAMBIQUE
MADAGASCAR
Îles Barren
Antananarivo
CANAL DU
MOZAMBIQUE
Bassas
da India
Europa
O C É A
Europa
28 km²
Station météo
3 km
Bassas da India
0,2 km²
4 km