



RESUMO DE SEGURANÇA DE ÁFRICA

UMA PUBLICAÇÃO DO CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE ÁFRICA

Marinha vs Guarda Costeira: Definir as funções das forças de segurança marítima africanas

POR AUGUSTUS VOGEL

- ◆ Os desafios de segurança marítima em África estão a aumentar a um ritmo acelerado e representam uma componente cada vez mais central da matriz de ameaças enfrentadas pelo continente.
- ◆ Os Estados africanos esforçam-se para responder a estas ameaças porque as suas estruturas de segurança marítima estão inadequadamente alinhadas face aos desafios colocados.
- ◆ A reparação deste desalinhamento requer a avaliação da capacidade exigida à guarda costeira por estas ameaças e a forja das diversas parcerias intergovernamentais necessárias para um combate eficaz a estas ameaças.

DESTAQUES

DESAFIO CRESCENTE DE SEGURANÇA MARÍTIMA

Em Fevereiro de 2008, a Associação Nigeriana de Proprietários de Barcos de Arrasto (NTOA, na sigla em inglês) mandou recolher as suas embarcações de pesca e recusou-se a fazer-se ao mar. O ano anterior havia sido muito difícil. Os 107 roubos à mão armada reportados reduziram a frota pesqueira de 250 barcos de arrasto em 2003 para 170 no final de 2007. O mês de Janeiro de 2008 teve um começo pior ainda, tendo as embarcações da NTOA sofrido mais 50 ataques e 10 assassinatos só naquele mês. Um dos pontos mais documentado entre as diversas queixas registadas pela NTOA foi que sempre que um ataque ocorresse, não havia ninguém a quem recorrer para socorro.

O leque variado de recomendações da NTOA transformou-se numa campanha orientada para convencer o governo da República Federal da Nigéria a estabelecer uma guarda costeira. O argumento principal é que a marinha nigeriana—uma das marinhas mais sofisticadas em África, com uma capacidade comprovada de navegar para a Europa e para a América do Sul—não foi concebida para combater o roubo armado marítimo e a pirataria. É essencialmente uma marinha oceânica, com capacidade para bombardear as forças rebeldes na Serra Leoa, na década de 1990, mas ineficaz para lidar com o crime local.

A experiência nigeriana reflecte o ambiente de segurança marítima africano. Dentre as 33 nações

marítimas independentes na África subsaariana, apenas cinco—Cabo Verde, Libéria (uma vez que a legislação seja concluída), São Tomé e Príncipe, República das Maurícias e a República das Seychelles—têm forças marítimas que se caracterizam como guardas costeiras, em oposição a marinhas. Contudo, os desafios de segurança marítima africanos caracterizam-se, na maior parte das vezes, por ameaças, tais como a pesca ilícita, o narcotráfico e a resposta a desastres marítimos—ameaças que requerem a competência técnica e as relações de colaboração com organizações civis típicas de uma guarda costeira.

Poder responder apropriadamente a estas ameaças é de importância vital para África: a pesca ilícita prejudica o desenvolvimento económico africano e exacerba os desafios de segurança alimentar; os actos de pirataria fazem com que o comércio e o investimento, altamente necessário para África, se tornem mais arriscados e dispendiosos; o continente está a tornar-se cada vez mais num centro activo de narcotráfico; o tráfico crescente de droga, por sua vez, está a dar aos sindicatos do crime internacionais uma posição de influência no seio de determinados governos africanos, debilitando a sua capacidade de fazer face a outras prioridades nacionais; e o comércio ilegal (tal como o roubo de petróleo, transporte de materiais de contrafacção e roubo) prejudica as actividades comerciais legítimas e os mercados mundiais. Em suma, muitas das ameaças emergentes em África provêm do mar.

A segurança marítima em África tem também implicações directas para o resto do mundo. Em 2007, cerca de 60 por cento da cocaína no mercado europeu (avaliada em 1,8 mil milhões de dólares) transitara pela África Ocidental. Muitas destas drogas chegam a África em navios de carga, são descarregadas em pequenas embarcações e barcos de pesca e, muitas vezes, são expedidas para outros países pela mesma via. Grande parte dos 775 milhões de dólares em cigarros contrabandeados e os cerca de 438 milhões em medicamentos contrafeitos para a malária,

que transitam na África Ocidental são transportados por mar. Estima-se que a pesca ilícita, primordialmente transportada por navios comerciais europeus, asiáticos e africanos, custe à África subsaariana mais de mil milhões de dólares por ano.

A adaptação da capacidade da segurança marítima africana para responder a estes desafios emergentes é uma prioridade cada vez mais premente e com implicações mais graves para a segurança do continente e do mundo do que é geralmente reconhecido.

MARINHA VS GUARDA COSTEIRA

As marinhas e as guardas costeiras desempenham papéis fundamentalmente distintos, conquanto complementares. As marinhas são operadores internacionais responsáveis, em primeiro lugar, pela defesa nacional. As guardas costeiras, por outro lado, actuam primordialmente como polícia marítima, prevenindo o crime e promovendo a segurança pública. Indicam-se abaixo cinco dimensões que diferenciam estas duas forças. Embora não possam ser aplicadas universalmente, estas proporcionam um quadro útil para avaliar os papéis e as contribuições das forças de segurança marítima africanas.

Espectro de Missões e Locais

As marinhas, num sentido tradicional, são instrumentos importantes para a implementação das políticas externas: elas combatem as guerras de uma nação e projectam poder para além dos limites territoriais do Estado. Durante tempos de paz, as marinhas desempenham também funções estratégicas e diplomáticas. Por exemplo, o Presidente Theodore Roosevelt, em 1907, enviou a “Grande frota branca” à volta do mundo para demonstrar a re-emergência da Marinha dos EUA como importante interveniente internacional. Em 2009, a marinha russa e a marinha do Exército Popular de Libertação da China levaram a cabo exercícios conjuntos no Golfo de Aden. E os EUA e muitas marinhas europeias realizaram regularmente acções de treino para as marinhas da América Latina, África e Ásia.

No contexto africano, a política externa como função da “marinha” é também demonstrada pelo destacamento de navios ao estrangeiro em visitas a portos, diplomáticas e relacionadas com exercícios, tais como as recentes visitas pela marinha sul-

Augustus Vogel é um oficial de ligação entre a VI Frota das Forças Navais dos EUA na Europa e África no Centro de Estudos Estratégicos de África na National Defense University. Faz parte da Estação de Parceria em África, a iniciativa principal da frota de apoio à segurança marítima em África, desde o seu início.

africana à China, Brasil e ao Reino Unido ou pela marinha da Nigéria ao Brasil e ao Reino Unido. São também realizadas missões de manutenção de paz, tais como à Serra Leoa pelas marinhas senegaleses e nigerianas. Lamentavelmente, as limitações operacionais não permitem que grande parte das marinhas africanas execute missões internacionais no mar. Em vez disso, estas satisfazem primordialmente as suas obrigações em matéria de política externa actuando como diplomatas militares em funções cerimoniais e reuniões internacionais.

Contudo, estas actividades de “marinha” representam apenas uma pequena fracção dos compromissos que as forças de segurança marítima africanas devem satisfazer. Uma parte muito mais significativa do espectro das suas missões prende-se a funções de guarda costeira e está relacionada com a execução da lei, a protecção ambiental e com obrigações de segurança marítima que ocorrem dentro das águas territoriais de uma nação (dentro de 12 milhas náuticas da linha costeira) e da zona económica exclusiva (ZEE; as águas dentro de 200 milhas náuticas da linha da costa). As forças de segurança marítima africanas aplicam as leis combatendo as actividades supramencionadas de narcotráfico, contrabando de cigarros, pesca ilícita e outro tipo de contrabando que ocorra dentro da sua ZEE, para além de apoiarem as acções de protecção ambiental que impedem a pesca ilícita, o despejo de resíduos e outras formas de exploração destrutiva de recursos. São também chamadas para responder a desastres marítimos. Por exemplo, a marinha do Quénia salvou alguns passageiros e recuperou os restos mortais de outros, por ocasião do naufrágio da embarcação de passageiros Mtongwe, em 1994, e a marinha senegalesa foi criticada por não ter respondido ao naufrágio do MV Joola, em 2002 (no qual se perderam 1 800 vidas).

Meios operacionais

A missão das forças de segurança marítima reflecte-se nos navios que opera. As marinhas, que navegam águas internacionais, são treinadas para desempenhar funções de guerra e transportar tropas e equipamento. As embarcações anfíbias de desembarque transportam pessoal e equipamento para assaltos a praias, enquanto os combatentes de superfície (tais como as fragatas, cruzadores e con-

tratorpedeiros) asseguram as capacidades de ataque e de logística.

No âmbito das suas funções de execução da lei, protecção ambiental e de segurança, a frota da guarda costeira deve ter capacidade para levar a cabo actividades de busca e salvamento (SAR) e patrulhamento das águas costeiras, lagos e rios. As suas embarcações incluem lanchas, rebocadores, navios-balizadores e navios quebra-gelo, assim como pequenas embarcações para patrulhas portuárias e actividades de interceptação próximo da costa. As frotas das guardas costeiras não incluem navios com a dimensão das maiores plataformas navais, mas as suas lanchas e plataformas de execução têm dimensões e capacidades equivalentes a algumas superfícies navais de combate, como as fragatas.

É difícil caracterizar as forças de segurança marítima africanas de acordo com esta dicotomia. A maior parte das nações têm diversas embarcações insufláveis e corvetas capazes de operar confortavelmente no mar por períodos de 1 a 3 dias (ou seja, a realizar funções de guarda costeira), mas também têm navios com características de marinha, tais como as embarcações de desembarque do Senegal e da Nigéria ou os submarinos operados pela marinha da África do Sul. Os meios operacionais das forças de segurança marítima africanas são frequentemente uma mistura de arquitecturas e de capacidades e reflectem os desígnios das doações e compras internacionais. Por exemplo, a marinha do Gana opera navios-balizadores que recebeu da Guarda Costeira dos EUA no âmbito do programa de Artigos Excedentes de Defesa. A marinha nigeriana tem adquirido diversos navios de estaleiros navais ingleses, franceses, alemães, italianos e outros. E o principal navio da guarda costeira das Maurícias foi construído no Chile.

Esta realidade criou uma situação difícil. Os meios operacionais marítimos têm custos de aquisição, operação e manutenção proibitivamente elevados, o que torna essencial a maximização da eficiência da sua utilização. Mas os países africanos não têm estaleiros próprios para construir as suas embarcações e, frequentemente, dependem de doações ou de compras de equipamento em segunda mão. Mesmo com orçamentos extremamente limitados, estas nações dependem de meios operacionais com peças sobres-

salentes difíceis de encontrar, contam com uma frota de navios com uma interoperabilidade mínima e utilizam equipamento cuja operação é economicamente inviável para as missões a que se destinam.

Afiliação institucional

As marinhas são organizações militares subordinadas a um ministério ou departamento de defesa. As guardas costeiras, contrariamente, funcionam regra geral como serviços paramilitares de instituições civis devido às suas diversas responsabilidades relacionadas com questões como a segurança e a regulamentação do comércio. Por exemplo, a Guarda Costeira dos EUA está subordinada ao Departamento de Segurança do Território (excepto em tempos de guerra), a guarda costeira do Canadá está subordinada ao Departamento de Pesca e Oceanos e a guarda costeira da Malásia é uma subdivisão da função pública. Nos casos em que não existe um mandato coeso, muitas das responsabilidades da guarda costeira são divididas entre diversos serviços, como é o caso na África do Sul, em que oito agências diferentes desempenham funções de guarda costeira.

Uma vez que as forças de segurança marítima africanas (mesmo as que se identificam como guardas costeiras) estão universalmente subordinadas a ministérios da defesa, a nível institucional elas são efectivamente “marinhas”. Em muitos casos, esta estrutura foi iniciada por burocracias coloniais responsáveis pela defesa dos impérios. A marinha nigeriana, por exemplo, foi criada em 1956 por uma lei do Parlamento Britânico. As antecessoras das marinhas do Gana e do Quénia foram, respectivamente, a Força Naval Voluntária da Costa Dourada e a Marinha Real da África Oriental. No período pós-colonial, a fundamentação lógica para estas forças passou de atender às necessidades dos poderes coloniais com ambições globais para promover o prestígio nacional. A marinha nigeriana, por exemplo, afirma no seu Website oficial que a Nigéria merece “uma Marinha no seio da qual nos possamos sentir justificadamente orgulhosos e que seja digna do seu grandioso país” e que não seria apropriado para a Nigéria ter apenas “uma marinha simbólica com capacidade para exercer as suas funções na nossa lagoa e no nosso Rio Ogun e nada mais”!

Esta perspectiva é expressiva do forte impulso institucional por parte das marinhas africanas de man-

ter estruturas e identidades distintamente militares. Uma vez que estas organizações se conceptualizaram a si próprias como sendo unicamente militares, elas gravitam naturalmente para o espectro de missões da “marinha” acima identificado, mesmo que estas missões sejam objectivamente de menor importância para as necessidades imediatas de segurança do país. Os líderes definem as prioridades dos mandatos de defesa nacional e é colocada uma ênfase operacional no desempenho de missões de política externa, em oposição a missões de execução da lei, protecção ambiental e segurança marítima.

Treino

Para além do treino básico, o treino relacionado com missões estabelece a diferenciação entre uma marinha e uma guarda costeira. Convencionalmente, uma marinha treina os seus marinheiros primordialmente nas competências necessárias para o desempenho de missões de política externa e de defesa da nação, ao passo que o treino da guarda costeira dá prioridade a actividades como a gestão das pescas, execução da lei e SAR (Busca e Salvamento).

Como regra geral, as forças de segurança marítima africanas são treinadas como marinhas e não recebem treino apropriado sobre as inúmeras missões de guarda costeira para as quais são incumbidas. Grande parte do seu treino centra-se no essencial de marinharia e em operações internas. Quando o treino é realizado no estrangeiro, por exemplo, os oficiais africanos realizam normalmente visitas a academias navais e recebem treino de oficial militar. Embora possam levar a cabo as suas funções e deter navios suspeitos, muitas marinhas africanas carecem das competências delicadas e específicas necessárias para o desempenho destas missões. Entre alguns exemplos destas competências figuram técnicas de investigação criminal durante apreensões de drogas e um conhecimento actualizado do tamanho legal das redes de pesca e padrões apropriados de busca nos casos de navios perdidos no mar.

Parcerias

Como organização militar, a marinha mantém as suas parcerias mais activas com outros ramos militares (tais como o exército ou a força aérea). Por outro lado, a maior parte das colaborações de uma

	Garde-côtes	Marine	Forces maritimes de l'Afrique
Missões	Segurança marítima, execução da lei, protecção ambiental e segurança de fronteiras dentro da Zona Económica Exclusiva	Guerra, vias marítimas internacionais e política externa no alto-mar /fora das fronteiras nacionais	Primordialmente segurança marítima, execução da lei, protecção ambiental e segurança de fronteiras dentro da Zona Económica Exclusiva, alguma política externa e manutenção da paz no estrangeiro
Meios Operacionais	Rebocadores, lanchas de patrulha, instrumentos de apoio à navegação, patrulha portuária e outras pequenas embarcações, aeronaves de asas fixas e giratórias para missões de busca e salvamento, interdição	Embarcações anfíbias de desembarque, combatentes de superfície, navios para guerra aérea, submarinos, navios de apoio	Uma diversidade de doações, corvetas, pequenas embarcações de patrulha, algumas embarcações anfíbias de desembarque e submarinos
Afiliação Burocrática	Diversas: segurança territorial, departamento de pesca e oceanos, ministério de infra-estruturas e transportes	Ministério/departamento da defesa	Ministério/departamento da defesa
Treino	Utilização de meios operacionais, missões de guarda costeira	Utilização de meios operacionais, guerra	Utilização de meios operacionais, guerra
Parcerias	Nacional (judicial, pescas, portos, etc.)	Militar (exército, força aérea, etc.)	Nacional (judicial, pescas, portos, etc.)

guarda costeira é com organizações civis. Estas parcerias incluem departamentos de pescas, gendarmarias e forças de polícia marítima, autoridades portuárias, agências de protecção ambiental e órgãos regulatórios marítimos internacionais.

A questão de parcerias é expressiva dos desafios enfrentados pelas forças de segurança marítima africanas. Estas forças vestem uniforme e identificam-se como organizações militares mas, para serem bem-sucedidas no desempenho das suas missões, devem apoiar-se em relações com organizações civis. Lamentavelmente, quando estas relações não são cultivadas, podem rapidamente degenerar em desconfiança e acrimónia e limitar a capacidade das forças de segurança marítima africanas de desempenhar as suas funções eficientemente. Estas forças podem, por exemplo, deter um navio suspeito por pesca ilícita mas não ter a bordo um representante de pescas para ajudar a definir a lei. Existem excepções dignas de menção. Os oficiais navais senegaleses estão integrados na unidade de vigilância da Direcção de Pescas e operam também o navio de investigação oceanográfica nacional. Do mesmo modo, a marinha nigeriana e a Administração Marítima e Agência de Segurança Nigeriana colaboram no que diz respeito à vigilância electrónica. Estas parcerias têm demon-

strado ser um mecanismo importante para a utilização eficaz dos escassos recursos financeiros e para a manutenção de competências relevantes para os desafios de segurança enfrentados por estes dois países. A junção de recursos evita duplicações de iniciativas e maximiza a eficiência dos restritos orçamentos.

UMA ROTA FUTURA

As forças de segurança marítima africanas, actualmente, não estão alinhadas para fazer face às ameaças de segurança que enfrentam. Têm afiliações burocráticas e programas de treino da marinha mas as suas missões são predominantemente de guarda costeira, operam em zonas de guardas costeiras e necessitam de parcerias de guardas costeiras (consultar o quadro). De igual modo, elas não estão organizadas e treinadas de uma forma eficaz para responder aos seus desafios. São também prejudicadas pela sua dependência em equipamentos estrangeiros, comprados ou doados, que não correspondem às suas necessidades. A ineficácia e os orçamentos limitados reforçam-se mutuamente, contribuindo para que os desafios de segurança marítima continuem substancialmente descontrolados. Milhares de milhões de dólares de peixe são roubados todos os anos de um continente que conta com alguns dos mais elevados

níveis de desnutrição do mundo. Os sindicatos internacionais da droga estão a consolidar a sua influência no seio do que são já algumas das nações mais frágeis do mundo.

PRIORIDADES PARA PREENCHER ESTA LACUNA

Corresponder os meios operacionais às necessidades. Os Estados africanos estão, naturalmente, numa posição estratégica para planear a melhor forma de responder aos seus desafios de segurança marítima. O facto de uma força marítima ser considerada “marinha” ou “guarda costeira” é secundário. De maior relevância é identificar adequadamente as ameaças e obter os recursos correspondentes para lhes poder fazer face. Todas as burocracias devem realizar processos de planeamento semelhantes. Para África, seria altamente benéfico efectuar uma série de avaliações de ameaças, uma vez que ninguém sabe exactamente o que se passa nas águas africanas. Muitas das estatísticas frequentemente divulgadas sobre narcotráfico, pesca ilícita, comércio ilícito e outras actividades proibidas são, na melhor das hipóteses, suposições. Também não se sabe qual é a quantidade de actividades que ocorrem relativamente perto da costa (dentro das águas territoriais) ou no horizonte na ZEE. Um bom ponto de partida seria a realização de um levantamento com imagens de satélite para quantificar o tráfico de navios.

Promover uma maior colaboração interministerial. São necessárias parcerias mais sólidas e maior coordenação a nível intragovernamental para alcançar soluções bem-sucedidas de “guarda costeira”, especialmente dada a identidade militar das forças de segurança marítima africanas. Diversos países iniciaram recentemente o processo de interligar as inúmeras agências responsáveis por operações de segurança marítima sob um único órgão de coordenação. O Senegal, por exemplo, tem a Haute Autorité Chargée de la Coordination de la Sécurité Maritime, de la Sûreté Maritime et de la Protection de l’Environnement Marin (Alta Autoridade Responsável pela Coordenação da Segurança Marítima e pela Protecção do Ambiente Marinho). O Gana tem a Autoridade Marítima do Gana e a Nigéria tem a Administração Marítima e Agência de Segurança Nigeriana.

Estes organismos ajudam a coordenar as activi-

dades de navios, guardas costeiras, autoridades portuárias, ministérios de transportes e de comércio, agências de pescas e, a nível geral, de qualquer entidade envolvida com a segurança marítima. Naturalmente, existe uma tensão no que diz respeito ao equilíbrio entre as funções dos órgãos coordenadores na organização de outras agências e o direito do primeiro de delegar certas acções de uma posição de autoridade. Encontrar este equilíbrio varia de país a país, porém devem ser envidados esforços para fortalecer estes organismos e definir as suas respectivas funções com o pleno apoio de outras organizações marítimas.

Promover o desenvolvimento de capacidades. Diversos países, incluindo os Estados Unidos, várias nações europeias e a China, estão a investir recursos para ajudar a fortalecer a segurança marítima em África. Estes países devem trabalhar no sentido de garantir que os seus programas de desenvolvimento de capacidades de segurança marítima ajudam na reparação dos desalinhamentos acima referidos. Caso contrário, este apoio é passível de aumentar ainda mais o desequilíbrio. A Marinha dos EUA, por exemplo, conta com consideravelmente mais recursos do que a Guarda Costeira dos EUA para o desenvolvimento de capacidades de segurança marítima, porque tem um mandato mais sólido para investir recursos em operações no estrangeiro. Isto é verdade apesar da missão da Guarda Costeira dos EUA e o seu conjunto de competências poder aparentar corresponder mais especificamente aos desafios de segurança marítima de África. Não obstante, encontram-se a seguir algumas sugestões para os Estados Unidos e parceiros internacionais:

- ◆ Diferenciar entre um apoio centrado em aspectos fulcrais da capacidade naval africana e aquilo que diz directamente respeito às específicas ameaças de segurança marítima. Esta estratégia ajudará a preencher a lacuna existente entre os requisitos de treino e de missão em África.

- ◆ Tanto no que concerne ao treino como à provisão de equipamento, é necessário ser sensível aos desafios de segurança marítima específicos que os Estados africanos identificam. A segurança marítima em

África não poderá progredir sem um apoio entusiástico e da iniciativa dos próprios Estados africanos.

◆ Adaptar as parcerias interorganismos de doadores ao que as forças de segurança marítima africanas precisam de desenvolver. Por exemplo, em operações em águas territoriais dos EUA, os parceiros da Guarda Costeira dos EUA devem ser ligados a diversas agências. Estas parcerias podem ser recriadas para envolver o espectro requerido de agências africanas e, desta forma, as proficiências podem ser adequadamente emparelhadas no âmbito de uma abordagem unificada.

A África está perante diversos desafios de segurança marítima, muitos dos quais requerem operações da “guarda costeira”. Estes desafios estão a aumentar exponencialmente e, se não forem controlados, podem prejudicar gravemente o recente progresso do desenvolvimento africano e o movimento em direcção à democracia. Estes ameaçam também exacerbar o nível de instabilidade que existe no continente. Muitas vezes, as forças de segurança marítima africanas não estão posicionadas da melhor forma para responder a estes desafios. A disparidade entre a forma como estas organizações se identificam e as missões que enfrentam indica que os Estados africanos precisam de alinhar melhor os seus planos nacionais de segurança marítima, parcerias e meios operacionais. Os parceiros internacionais, por sua vez, devem calibrar o seu apoio de forma correspondente.

Se os Estados africanos puderem alinhar melhor as suas capacidades de segurança marítima com os seus respectivos desafios, então os barcos de arrasto

nigerianos terão alguém a quem recorrer por rádio na próxima vez que forem vítimas de um assalto à mão armada no mar. Neste processo, os 26.000 quilómetros de linha costeira africana poderão voltar a ser uma fonte de prosperidade, e não de vulnerabilidade.

CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE ÁFRICA

Director: Embaixador (reformado)
William M. Bellamy
National Defense University
300 Fifth Avenue, Building 21
Fort McNair
Washington, DC 20319-5066
Telephone: + 1 202 685-7300
Website: www.africacenter.org

ESCRITÓRIO REGIONAL DO CENTRO DE ÁFRICA EM DAKAR

Gerente Regional:
Elisabeth Feleke
Telephone: 221 33 869 61 00
Email: FelekeE@ndu.edu

ESCRITÓRIO REGIONAL DO CENTRO DE ÁFRICA EM ADIS ABABA

Vice-Gerente Regional:
Mahlet Yared
Telephone: 251 11 517 42 08
Email: YaredM@state.gov

RESUMOS DE SEGURANÇA DE ÁFRICA

Editor: Dr. Joseph Siegle
Telephone: + 1 202 685-6808
Email: SiegleJ@ndu.edu

O Centro de Estudos Estratégicos de África apoia o desenvolvimento de políticas estratégicas dos EUA que visam a África, oferecendo programas académicos de alta qualidade e relevantes, fomentando a consciencialização e o diálogo sobre as prioridades estratégicas dos EUA e assuntos relacionados com segurança em África, criando redes de líderes militares e civis africanos, americanos, europeus e internacionais, assistindo as autoridades dos EUA na formulação de políticas eficazes para África e articulando as perspectivas africanas a autoridades dos EUA.



O Resumo de Segurança de África apresenta pesquisa e análise de especialistas do CEEA e eruditos, com o objectivo de avançar a compreensão das questões de segurança Africanas. As opiniões, conclusões e recomendações expressas ou implícitas são dos contribuintes e não refletem necessariamente a opinião do Departamento de Defesa dos Estados Unidos ou qualquer outro órgão do Governo Federal. Para mais informações sobre o CEEA, visite o Web site <http://www.africacenter.org>.

AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES



<http://www.africacenter.org>

