

DAMIÃO FERNANDES CAPITÃO GINGA

ANGOLA E A COMPLEMENTARIDADE DO MAR

**O MAR ENQUANTO FATOR GEOESTRATÉGICO DE
SEGURANÇA, DEFESA E DE AFIRMAÇÃO**

Orientador: Professor Doutor António Joaquim Viana de Almeida Tomé

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Faculdade de Ciência Política, Lusofonia e Relações Internacionais

Lisboa – 2014

DAMIÃO FERNANDES CAPITÃO GINGA

ANGOLA E A COMPLEMENTARIDADE DO MAR

**O MAR ENQUANTO FATOR GEOESTRATÉGICO DE
SEGURANÇA, DEFESA E DE AFIRMAÇÃO**

Tese submetida para a obtenção do grau de Doutor
em Relações Internacionais do Curso de
Doutoramento em Ciências Políticas conferido
pela Universidade Lusófona de Humanidades e
Tecnologias.

Docente: Professor Doutor António Joaquim Viana
de Almeida Tomé

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Faculdade de Ciência Política, Lusofonia e Relações Internacionais

Lisboa – 2014

AGRADECIMENTOS

Dirijo-me, nas próximas linhas, às pessoas que contribuíram de forma direta ou indireta para o trabalho agora finalizado, às quais gostaria de expressar o meu profundo agradecimento.

Agradeço em primeiro lugar a Deus, que sempre me protegeu e me deu forças, durante a elaboração desta tese.

Ao Professor Doutor António Joaquim Viana de Almeida Tomé, meu orientador, pela sua constante disponibilidade, apoio e confiança demonstrada ao longo de toda elaboração da tese de doutoramento. Ao Almirante Nuno Viera Matias, um agradecimento especial por ter sido uma das primeiras pessoas a incentivar e apoiar este trabalho, por me fazer acreditar que era possível levá-lo a bom porto e pela constante disponibilidade para troca de opiniões. Ao Vice-almirante João dos Santos Gregório Victor, da Marinha de Guerra Angolana, pelas inúmeras trocas de impressões. Ao Almirante Victor Lopo Cajarabille pelas inúmeras sugestões ao longo do processo de investigação. Ao Coronel Manuel de Barros, ao Professor Doutor Assis Malaquias, ao Professor Doutor André Thomashausen, à Dra. Rosa Sobrinho e à Dra. Gisela Viera Araújo pela disponibilidade e pelo especial suporte na cedência de material para a elaboração da tese. Ao Tenente-coronel Luís Bernardino pelas sugestões, trocas de impressões e disponibilidade demonstrada para a revisão do texto. À Professora Doutora Maria de Fátima e ao Coronel Bartomoleu Teca pela colaboração prestada, mormente em termos de apoio bibliográfico e de indicação de obras sobre assuntos relacionados com esta área de investigação.

Aos meus pais, aos meus irmãos e à minha namorada Florinda Victor pelo especial apoio, compreensão e força anímica, sem a vossa ajuda esta etapa teria sido muito mais complicada. Aos meus amigos, com especial referência à Márcia Contreiras, Agostinho Silva e ao Lury Santos, pelos inúmeros conselhos dados durante este longo processo. Por último e, não menos importante, à todos que direta e indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho.

Bem-hajam!

ANGOLA E A COMPLEMENTARIDADE DO MAR

RESUMO

Este trabalho tem como principal objetivo, abordar temáticas em torno da importância que o espaço marítimo tem para Angola, numa perspetiva de Segurança, Defesa e de Afirmação do Estado através do mar, no contexto regional e internacional, tendo em conta a vertente securitária, económica e científica de investigação do espaço marítimo, peças estruturais de um triângulo composto por três vértices: Economia do Mar, Segurança e Defesa, e o estudo do Mar enquanto Ciência.

O atual crescimento da economia nacional tem suscitado a questão de considerar efetivamente Angola como uma potência emergente na região marítima que lhe é contígua e no continente Africano, fazendo com que os aspetos de defesa, segurança e de afirmação como Estado se encontrem no centro das premissas de desenvolvimento. Esta tese procura efetuar uma análise interpretativa quanto ao valor acrescentado que o Mar oferece, não apenas no âmbito da economia nacional, mas sobretudo de natureza político-estratégica, na medida que o País terá de desenvolver e assegurar uma componente de Segurança e Defesa orientada para o mar, favorecendo o cumprimento dos objetivos de Interesse Nacional e de aproveitamento das oportunidades oferecidas pela ampla área marítima adjacente de interesse imediato.

Nesta perspetiva, surgem como elementos centrais neste estudo, a identificação das oportunidades que o Mar transfere para o território nacional, considerando a necessidade de fazer frente a possíveis ameaças, não apenas ao nível da Segurança e Defesa, mas também em termos socioeconómicos, numa perspetiva de inovação e de diversificação da economia e dos recursos marítimos, tendo também presente a vertente do conhecimento científico e tecnológico do Mar, em ordem a interpretar e a rentabilizar as suas capacidades e potencialidades. O setor da ciência e da tecnologia surge como um fator de mudança, viragem e até como catalisador de desenvolvimento para os outros dois vértices do triângulo, permitindo assim uma maior dedicação de Angola aos projetos e estratégias nacionais que envolvam o espaço marítimo como fator de riqueza, de posicionamento estratégico e de recursos marinhos, numa perspetiva de defesa do Interesse Nacional e promoção do desenvolvimento sustentado do país em permanência.

Neste quadro, não menos importante é a participação de Angola ao nível das Organizações Internacionais e a relação com os seus parceiros internacionais, dotados de experiência e *know-how* nas matérias no âmbito dos Assuntos do Mar, uma vez que perante a atual e futura conjuntura internacional dentro do sistema mundial, as áreas da Segurança e da Defesa se incluem dentro do desenvolvimento sustentável como fim último do Estado, constituindo vetores cruciais que se encontram dependentes da conjuntura na qual o país se insere.

Palavras-chave: Angola, Mar, Segurança e Defesa, Afirmação, Economia do Mar, Ciências & Tecnologias do Mar, Interesse Nacional.

ANGOLA AND THE SEA COMPLEMENTARITY

ABSTRACT

This work main goal is to approach the subjects around the importance of the maritime area to Angola, in a perspective of security, defense and affirmation of the State in the sea, in both regional and international context, considering the security, economy and scientific investigation in this field, viewed as structural pieces of a triangle composed by three vertexes: Security and Defense, Economics of the Sea, and the study of the Sea as a Science.

The actual development of the Angolan economy popped up the question of considering Angola as an emerging power in the maritime region next to its territory, and also in the African continent, making subjects as defense, security and affirmation of the State itself as central questions for the development assumption. In this sense, this Thesis tries to accomplish an interpretative research analysis regarding the added value that is supplied by the sea, not only for the national economy, but above all of a political and strategic nature, in the sense that the country will have to develop and ensure a component of security and defense sea oriented, favoring the fulfillment of national interest goals and taking advantage of all opportunities offered by the large maritime shore of immediate interest.

From this perspective appeared as central features of this research, the identification of opportunities transferred to the national territory by the sea, considering the need to face possible threats, not only at security and defense levels, but also in socioeconomic terms, considering innovation and economic diversification of maritime resources, considering also the approach of scientific and technological knowledge of the sea, in order to interpretate and take economic advantage of all its capacities and potential. Considering this approach, science and technology sectors are a factor for change, turning point and development enhancement, allowing a stronger dedication from Angola to projects and national strategies, involving the maritime space as wealth generator, strategic positioning and source of maritime resources, considering the defense of National Interest and the promotion of a sustainable development model.

All factors considered, the Angolan participation in International Organizations and the relations with international partners are of major importance is also of major importance, considering some partners that already considerable experience and know-how about sea

matters and once that in the actual and future position in the World System all areas of security and defense are considered as the ultimate role of the State and constitute crucial directions for the positioning of the country.

Key-words: Angola, Sea, Security and Defense, Affirmation, Economics of the Sea, Science and Technology of the Sea, National Interest.

LISTA DE SÍGLAS E ACRÓNIMOS

ACP	Países de África, Caraíbas e Pacífico
ACSS	<i>Africa Center for Strategic Studies/</i> Centro Africano de Estudos Estratégicos
AIM	<i>Africa's Integrated Maritime Strategy</i>
AIP/CCI	Associação Industrial Portuguesa/ Câmara de Comércio e Indústria
AIS	<i>Automatic Identification System/</i> Sistema de Identificação Automática
APS	<i>Africa Partnership Station</i>
APSA	Arquitetura de Paz e Segurança Africana
ASF	<i>Africa Standby Force</i>
BCC - BCLME	<i>Benguela Current Commission - Benguela Current Large Marine Ecosystem</i>
BM	Banco Mundial
BNA	Banco Nacional de Angola
BRICS	Brazil, Russia, India, China and South Africa
CCM	Comissão Cultural da Marinha
CDS	Regulamento Interno da Comissão de Defesa e Segurança da África Central
CE	Comunidade Europeia
CEEA	Centro de Estudos Estratégicos de Angola
CEEAC	Comunidade Económica do Estados da África Central
CEGPR	Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional
CEHCA	Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga.
CEIC/UCAN	Centro de Estudos e Investigação Científica Universidade Católica de Angola
CEO	Comissão Estratéica dos Oceanos
C&T	Ciência e Tecnologia
CGG	Comissão do Golfo da Guiné
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
COMHAFAT	Cooperação Haliêutica entre os Estados Africanos Ribeirinhos do Oceano Atlântico
CNC	Conselho Nacional de Carregadores

CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CTDFM	Comissão Técnica de Delimitação da Fronteira Marítima
DCERA	Delegação da Comissão Europeia na República de Angola
DOALOS	<i>Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea</i>
EIU	<i>Economist Intelligence Unit</i>
EMEPC	Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
ERAP	Embaixada da República de Angola em Portugal
EUA	Estados Unidos da América
FA	Forças Armadas
FAA	Forças Armadas Angolana
FAO	<i>Food and Agriculture Organization of the United Nations</i>
FCG	Fundação Calouste Gulbenkian
FSDEA	Fundo Soberano de Desenvolvimento Económico de Angola
FMI	Fundo Monetário Internacional
FNLA	Frente Nacional de Libertação de Angola
FONC	Bandeiras de não-conformidade
GCLME	<i>Guinea Current Large Marine Ecosystem</i>
GERE	Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica
IAEM	Instituto de Altos Estudos Militares
IDN	Instituto de Defesa Nacional
ICC/IMB	<i>International Chamber of Commerce/ International Maritime Bureau</i>
I&D	Investigação e Desenvolvimento
IHSMA	Instituto Hidrográfico e de Sinalização Marítima de Angola
IICT	Instituto de Investigação Científica e Tropical
IISS	<i>International Institute for Strategic Studies</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
INE	Instituto Nacional de Estatística
IPAD	Instituto Português de Apoio ao Desenvolvimento
IPCE	Instituto Português da Conjuntura Estratégica
ISCSP	Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas
ISPS	<i>International Ship and Port facility Security Code</i>
LBSN	Lei de Bases da Segurança Nacional

LDNFA	Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas
LPSE	Lei de Preservação de Segurança de Estado
MCS	Monitorização, Controlo e Vigilância
MDA	<i>Maritime Domain Awareness</i> – Conhecimento do Domínio Marítimo
MRAG	<i>Marine Resources Assessment Group</i> – Grupo de Ação de Pesquisa Marinha
MGA	Marinha de Guerra Angolana
MINUA	Ministério do Urbanismo e Ambiente
MIREX	Ministério das Relações Exteriores
MoU	<i>Memorandum of Understanding</i>
MOWCA	<i>Maritime Organization of West and Central Africa</i> – Organização Marítima dos Países de África de Oeste e Centro (OMAOOC)
MRCC	<i>Maritime Rescue Coordination Centre</i> - Centro de Coordenação de Resgate Marítimo
NATO	<i>North Atlantic Treaty Organization</i>
NEPAD	<i>New Partnership for Africa's Development</i>
OI	Organizações Internacionais
OMI	Organização Marítima Internacional
OPEC	<i>Organization of the Petroleum Exporting Countries</i> - Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP)
ORA	Organizações Regionais Africanas
OUA	Organização da Unidade Africana
PCNE	Pessoas Coletivas Não Estaduais
IUU	<i>Illegal, Unreported and Unregulated</i> –ilegal, não reportada e não regulamentada
PONC	Portos de Não-conformidade
PSODAUC	<i>Peace Support Operations Division of the African Union Commission</i>
RAM	Revolução nos Assuntos Militares
RSD	Reformas do Setor da Defesa
RSS	Reformas do Setor da Segurança
RRR (3R)	Reestruturação, Redimensionamento e Reequipamento
SADC	<i>Southern African Development Community</i>
SaeR	Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco

SAIIA	<i>South African Institute of International Affairs</i>
SAM	Sistema de Autoridade Marítima
SEAFO	<i>South East Atlantic Fisheries Organization</i>
SFN	Sistema de Forças Nacional
TMCD	Transportes Marítimos de Curta Distância
UA	União Africana
UCP	Universidade Católica Portuguesa
UN	<i>United Nations</i> – Organização das Nações Unidas (ONU)
UNAVEM	<i>United Nations Angola Verification Mission</i> – Missão de Observação das Nações Unidas em Angola (MONUA)
UNESCO	<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i>
UNITA	União Nacional para a Independência Total de Angola
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
USD	<i>United States dollar</i>
VTs	<i>Vessel Traffic Services</i>
ZEE	Zona Económica Exclusiva
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS	3
RESUMO	4
ABSTRACT	6
LISTA DE SÍGLAS E ACRÓNIMOS	8
1. INTRODUÇÃO	17
1.1. CONTEXTO	17
1.2. JUSTIFICAÇÃO DO TEMA	28
1.3. OBJETIVOS E FORMULAÇÃO DAS HIPÓTESES DE PARTIDA	31
1.4. METODOLOGIA DE INVESTIGAÇÃO	33
1.4.1. ESTADO DA ARTE	37
1.5. ESTRUTURA DA TESE	40
PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO-CONCEPTUAL	43
1. INTRODUÇÃO DE CONCEITOS	44
1.1. CONCEITOS OPERACIONAIS	44
1.1.1. CONCEITO DE PODER	44
1.1.2. CONCEITOS DE SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL	47
1.1.2.1. EVOLUÇÃO DOS CONCEITOS DE SEGURANÇA E DE DEFESA	47
1.1.2.2. DA SEGURANÇA À DEFESA: A DOCTRINA ANGOLANA	51
1.1.2.3. O CONCEITO OPERACIONAL DE SEGURANÇA MARÍTIMA	54
1.1.3. CONCEITO DE ECONOMIA DO MAR	55
1.1.4. CONCEITOS DE GEOPOLÍTICA E DE GEOESTRATÉGIA	57
1.2. CONCEITOS AUXILIARES	60
2. A REALIDADE INTERNACIONAL	63
2.1. A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR (CNUDM)	63
2.1.1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO DIREITO DO MAR	63
2.1.2. ANGOLA E OS ESPAÇOS MARÍTIMOS: DELIMITAÇÕES, COMPETÊNCIAS E	66
FRONTEIRAS	66
2.2. A ORDEM MUNDIAL E AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS	69
2.2.1. OS NOVOS ATORES INTERNACIONAIS: O DOMÍNIO DAS RELAÇÕES	78
INTERNACIONAIS	78

2.2.2.	OS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA INTERNACIONAL: A POLEMOLOGIA E O FENÓMENO DA GUERRA.....	81
2.2.3.	OS OCEANOS E A NOVA ORDEM MUNDIAL	86
2.2.3.1.	O MAR E O PODER DOS ESTADOS: IMPACTOS NO SISTEMA GLOBAL.....	87
2.2.3.2.	A DIMENSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS NO SÉCULO XXI	90
3.	A REALIDADE ANGOLANA: UMA ANÁLISE GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGICA	93
3.1.	FATOR HISTÓRICO	93
3.2.	O FATOR FÍSICO	101
3.2.1.	O ESPAÇO TERRESTRE	102
3.2.2.	O ESPAÇO MARÍTIMO	103
3.3.	FATOR HUMANO E SOCIAL	105
3.4.	FATOR ECONÓMICO.....	107
3.5.	FATOR RECURSOS NATURAIS	109
3.6.	FATOR POLÍTICA EXTERNA E SEUS INSTRUMENTOS	112
3.6.1.	O SOFT POWER ANGOLANO.....	114
3.6.1.1.	A DIPLOMACIA SECURITÁRIA	115
3.6.1.2.	A DIPLOMACIA ECONÓMICA	117
3.6.2.	PONTOS FORTES DA POLÍTICA EXTERNA DE ANGOLA.....	119
3.6.3.	A INFLUÊNCIA DO MAR NA VERTENTE DIPLOMÁTICA	123
3.7.	ANGOLA NO SISTEMA POLÍTICO INTERNACIONAL	126
3.7.1.	OS PARCEIROS INTERNACIONAIS	129
3.7.2.	AS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS	131
3.7.2.1.	ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL	133
3.7.2.2.	UNIÃO AFRICANA.....	135
3.7.2.3.	COMUNIDADE PARA O DESENVOLVIMENTO DA ÁFRICA AUSTRAL.....	140
3.7.2.4.	COMUNIDADE ECONÓMICA DOS ESTADOS DA ÁFRICA CENTRAL.....	143
3.7.2.5.	COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ.....	145
3.7.2.6.	COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA (CPLP).....	147
	PARTE II – SEGURANÇA E DEFESA.....	154
1.	ENQUADRAMENTO	155
1.1.	A ÁFRICA SUBSARIANA E OS DESAFIOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL	159
1.1.1.	O DILEMA DA INSEGURANÇA MARÍTIMA NA REGIÃO.....	162
2.	A IDENTIDADE DE SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL.....	170

2.1.	A POLÍTICA DE SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL	171
2.1.1.	AS ALTERAÇÕES DAS POLÍTICAS DE SEGURANÇA E DE DEFESA NACIONAL FACE À CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA	175
2.1.2.	A ESTRUTURA SUPERIOR DE SEGURANÇA E DA DEFESA NACIONAL..	176
2.1.3.	O CONCEITO ESTRATÉGICO DE DEFESA NACIONAL	179
2.1.3.1.	O MAR NO PENSAMENTO ESTRATÉGICO NACIONAL	182
2.1.3.2.	ANGOLA E O ESPAÇO ESTRATÉGICO DE INTERESSE NACIONAL	184
2.2.	AS FORÇAS ARMADAS ANGOLANAS	189
2.2.1.	CRIAÇÃO, MISSÃO E EVOLUÇÃO DAS FAA	189
2.2.2.	UMAS FAA PARA A NOVA CONJUNTURA INTERNACIONAL	193
2.3.	A MARINHA DE GUERRA ANGOLANA COMO VETOR DE SOBERANIA NO MAR	199
2.3.1.	AS MISSÕES	203
2.3.2.	A ORGANIZAÇÃO E O SISTEMA DE FORÇAS.....	206
2.3.3.	AS CAPACIDADES E OS MEIOS	207
3.	O MAR E OS DESAFIOS À SOBERANIA ANGOLANA	210
3.1.	A MARINHA DE GUERRA ANGOLANA: A DEFESA E O MAR	211
3.1.1.	AS AMEAÇAS LOCAIS E OS RISCOS GLOBAIS	213
3.1.2.	A SEGURANÇA E DEFESA MARÍTIMAS, E O USO DO MAR	218
3.1.3.	O PODER NAVAL COMO AFIRMAÇÃO DO PODER DE UM ESTADO.....	223
3.2.	OS MEIOS DA MARINHA E A SUA RENOVAÇÃO	230
3.2.1.	A ESCASSEZ DOS MEIOS E A DIMENSÃO DOS DESAFIOS.....	235
3.3.	A ÁREA DE RESPONSABILIDADE <i>SEARCH AND RESCUE</i> (SAR) NO AR E NO MAR	240
3.4.	O CONTROLO DO MAR	242
3.4.1.	A AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL	242
3.4.2.	O CONTROLO DO MAR E A COOPERAÇÃO DOS ÓRGÃOS NACIONAIS ..	244
3.4.3.	A COOPERAÇÃO COM OS ÓRGÃOS INTERNACIONAIS.....	250
3.4.3.1.	COOPERAÇÃO TÉCNICO-CIENTÍFICA PARA A EDIFICAÇÃO E FORMAÇÃO DO APARELHO NAVAL	251
3.4.3.2.	COOPERAÇÃO NO TEATRO DE OPERAÇÕES	257
3.5.	A NECESSIDADE DE UM SISTEMA DE AUTORIDADE E VIGILÂNCIA MARÍTIMA EFETIVO.....	262
	PARTE III – A ECONOMIA E AS CIÊNCIAS DO MAR	267
1.	O VALOR DO MAR PARA ANGOLA	268

1.1.	ENQUADRAMENTO	268
1.2.	A GEOPOLÍTICA E A GEOESTRATÉGIA DO ATLÂNTICO SUL	273
1.2.1.	A GEOGRAFIA DO ATLÂNTICO SUL	273
1.2.2.	A RELEVÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL: A GEOPOLÍTICA DA ENERGIA E A REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ.....	275
1.3.	O MAR COMO RECURSO ECONÓMICO E FATOR DE DIVERSIFICAÇÃO ECONÓMICA.....	279
1.4.	O VALOR AMBIENTAL DO MAR.....	283
2.	A EXPLORAÇÃO DO OCEANO: UMA NOVA ECONOMIA PARA ANGOLA.....	291
2.1.	A IMPORTÂNCIA DAS ATIVIDADES DO SETOR MARÍTIMO PARA UMA ECONOMIA DO MAR EM ANGOLA.....	293
2.1.1.	A FUNÇÃO TRANSPORTE E LOGÍSTICA	293
2.1.1.1.	O SETOR DOS TRANSPORTES E DO COMÉRCIO MARÍTIMO.....	294
2.1.1.2.	O SETOR PORTUÁRIO E OS SERVIÇOS MARÍTIMOS.....	298
2.1.2.	A FUNÇÃO PESCAS E ALIMENTAÇÃO	308
2.1.3.	A FUNÇÃO CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL	316
2.1.4.	A FUNÇÃO PASSAGEIROS, LAZER E TURISMO.....	320
2.1.5.	A FUNÇÃO ENERGIA OFFSHORE E MINERAIS	325
2.2.	O CONHECIMENTO CIENTIFICO NOS DOMÍNIOS DAS CIÊNCIAS E TECNOLOGIAS DO MAR.....	330
2.2.1.	A NECESSIDADE DO DESENVOLVIMENTO DO SETOR DAS CIÊNCIAS E TECNOLOGIAS DO MAR EM ANGOLA	336
2.2.2.	AS INSTITUIÇÕES DO RAMO DA INVESTIGAÇÃO CIENTIFICA DO MAR EM ANGOLA.....	339
2.3.	A PLATAFORMA CONTINENTAL E A ECONOMIA DO FUTURO: O PROJETO ANGOLANO	345
3.	O MAR COMO PARADÍGMA DE SEGURANÇA, DEFESA E DE AFIRMAÇÃO DE ANGOLA.....	351
3.1.	A NECESSIDADE DA IMPLEMENTAÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA MARÍTIMA NACIONAL E DE UM PLANEAMENTO ESTRATÉGICO PARA O MAR	358
	CONCLUSÃO	371
	BIBLIOGRAFIA.....	383
	LIVROS, TESES, DISSERTAÇÕES, CONFERÊNCIAS, REVISTAS E ARTIGOS	383
	DOCUMENTOS, RELATÓRIOS, BOLETINS E OUTRAS FONTES.....	399
	JORNAIS, WEBGRAFIA E VIDEOGRAFIA	402
	LEGISLAÇÃO.....	404

APÊNDICES.....	i
ANEXOS.....	xiv

1. INTRODUÇÃO

“Quem dominar o mar domina o comércio do mundo; quem dominar o comércio do mundo domina as riquezas do mundo; quem dominar as riquezas do mundo, domina o mundo.”

Sir. Walter Raleigh – Sec. XVI (citado por Almeida, 1994, p. 22).

“A protecção das nossas águas territoriais onde até agora têm vindo piratear muitos Navios Estrangeiros, que fazem a pesca como os camaradas sabem, é um facto que nós devemos neutralizar, devemos evitar no futuro, devemos neutralizar aqueles que querem de qualquer maneira roubar o que existe no nosso País, ou que pretenderão talvez através dos mares atacar o nosso País.”

António Agostinho Neto (discurso de 10 de julho de 1976).

1.1. CONTEXTO

Atualmente o contexto mundial apresenta-se dominado por um sistema de interdependências materializado no fenómeno da globalização, resultante de um exaustivo processo de transformações ocorridas no interior das estruturas económicas, financeiras, políticas, sociais e tecnológicas dos Estados e nas interações com o meio internacional. Neste contexto, vimos assistindo a uma tendência crescente para existir interações entre as esferas internas e externas, provocada também pelos avanços tecnológicos verificados nos meios de informação e comunicação, e associada à necessidade de traçar estratégias de defesa e de desenvolvimento sustentável das regiões, ditadas pela maior competitividade existente nos espaços geoestratégicos internacionais, em que os mares e os oceanos constituem o centro.

Dessa forma, o comércio internacional, que esteve no passado na origem do primeiro sistema internacional (que no século XX veio a evoluir para uma multinacionalização e finalmente para uma perspetiva mais diversificada que constitui a atual globalização resultante do advento dos satélites e sob a égide das multinacionais), fez dos mares e oceanos essenciais vias de comunicação e meios privilegiados de ligação entre países, regiões e continentes, permitindo assim uma maior expansão dos mercados e da economia, da informação e também da insegurança mundial (Telo, 1995, pp. 6-7). Também e atualmente, a conjuntura mundial é marcada pela existência de novas ameaças não-tradicionais e riscos de carácter diverso e imprevisível¹ (David, 2001, p. 17), favorecendo um ambiente de instabilidade e de incertezas, diferentes das «antigas» guerras clássicas, porque as atuais já não obedecem aos padrões e conceitos clássicos defendidos por *Carl Von Clausewitz*

¹ Entre as grandes transformações ocorridas na Nova Ordem, no campo das Relações Internacionais, encontram-se as relacionadas com a segurança, alterando as concepções dos estudos estratégicos e as reflexões sobre a segurança, tanto a militar como a não militar, devido aos novos parâmetros introduzidos pelas denominadas ameaças “não-tradicionais” (Marchueta, 2002).

(População, Forças Armadas, Território e Estado), caraterísticos da «Antiga Ordem Internacional», sobretudo devido os extraordinários avanços científicos e tecnológicos que caracterizam a designada «Era da Informação» bem como a outros fatores decorrentes da globalização (Clausewitz, 1997). Verifica-se assim um aumento da interdependência no sistema e entre os velhos e novos atores da cena mundial, afetando a estrutura do Estado no exercício da sua missão de soberania e de preservação da integridade territorial, seja em terra, no ar ou no mar (Bastos, 2010, p. 17; Marchueta, 2002, p. 18).

Insere-se neste contexto a noção de soberania que vigorava antes da assinatura em 1982, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) – Convenção de *Montego Bay* – que se encontrava muito limitada ao espaço territorial, servindo de barreira para a projeção de poder e exercício da soberania como forma de afirmação dos Estados no mar, na medida que esta Convenção surge como uma «Constituição dos Oceanos», em que se encontram expressas as principais normas e diretrizes do Direito do Mar e os seus principais domínios, através da definição dos espaços marítimos e da sua utilização pelos Estados como elemento de soberania e de jurisdição; segurança e defesa; e de projeção e afirmação do seu poder ao serviço dos seus interesses conjunturais (Bastos, 2010, p. 19). Por sua vez o conceito de "Defesa", enquanto sustentáculo da Segurança Nacional, e o próprio conceito de "Segurança" evoluíram consideravelmente, abrangendo atualmente vários domínios no âmbito da política, da economia, da diplomacia, da ciência e tecnologia, dos transportes e comunicações, da educação e cultura, da saúde, entre outros campos das Ciências, a fim de contrariar os novos riscos e ameaças que se perfilam sobre as sociedades contemporâneas, onde o Mar representa um elemento vital para a «segurança coletiva»² (David, 2001; Bernardino, 2013, pp. 163-164).

Muito devido à emergência de novas e complexas fontes de instabilidade para a segurança e a paz mundial, tem vindo a desenvolver-se um conceito alargado de Segurança, com importância acrescida do papel das Organizações Internacionais, procurando prevenir focos de insegurança internacional e de crises regionais ou evitar o seu agravamento. Assim e tal como nos outros espaços, no mar o novo conceito de Segurança adotado pelas nações após

² Assumindo, que a segurança coletiva surge como um elemento essencial do sistema internacional, constituindo um dos instrumentos de avaliação da conjuntura internacional, no quadro da Ciência Política e das Relações Internacionais, assiste-se assim a um alargamento dos conceitos de Segurança e Defesa Nacional, tendo em conta não só a vertente militar mas também as vertentes políticas, sociais e económicas, consideradas numa perspetiva de abrangência global, onde o Homem passa cada vez mais a ser o centro deste alargamento. O paradigma atual mostra a evolução, no conceito clássico de segurança, para um conceito de "segurança humana", abandonando o conceito de Identidade de Segurança Nacional, centrado no Estado para o de segurança humana, centrado nas sociedades e no ser humano, como forma de gerir os conflitos e limitar a conflitualidade.

o período da Guerra-Fria veio alterar as dinâmicas entre a segurança e o desenvolvimento (Teixeira, 2009, p. 47), obrigando a uma adaptação dos instrumentos tradicionais do anterior período às novas realidades, relativamente às atuais ameaças e aos riscos no âmbito da Segurança e Defesa, porque “a vertente da segurança, sem a qual não há desenvolvimento económico nem político, exige a formulação de um instrumento e de uma doutrina que legitime e torne eficazes as intervenções em nome dos interesses da Humanidade” (Moreira, 2002, p. 448).

No que respeita a Angola, o País faz parte de uma região do continente Africano onde as questões de Segurança e Defesa constituem a principal vulnerabilidade na estrutura dos Estados³ (International Institute for Strategic Studies [IISS], 2013, p. 41) e representam um assunto basilar no panorama das interações políticas, económicas e militares, aos níveis local, regional e continental. A insegurança nestes espaços continua a pôr em causa o garante da soberania e da estabilidade local, impedindo assim o seu harmonioso e contínuo desenvolvimento, num cenário caracterizado por mudanças contínuas geradoras de incertezas e de riscos, que por vezes evoluem para crises profundas, associados a problemas de várias ordens: de natureza económica social e política; de diferenças religiosas e étnicas; de extremismos e fundamentalismos; de reformas inadequadas nas estruturas do Estado; da contínua violação dos direitos humanos; da proliferação da criminalidade organizada; entre outros fenómenos geradores das novas ameaças sistémicas e erosivas, que marcam a «Nova Ordem Mundial» (Keohane, 2002).

Tudo tem sido ampliado em simultâneo, pelo aumento da importância geopolítica de sensíveis regiões africanas, nomeadamente a da África Austral e da região do Golfo da Guiné, devido às suas riquezas em termos de recursos naturais; o que tem despertado o interesse geoestratégico das principais potências mundiais pelo continente, a que se veio acrescentar o valor prospetivo dos seus espaços marítimos (Beny, 2007; Chatham House, 2012 e 2013). Neste contexto, todos estes problemas ou realidades com aspetos positivos e negativos têm pesado sobre a evolução política e o desenvolvimento dos países em África, num cenário em que as mais frequentes e principais ameaças à segurança marítima, se têm materializado em ações de pirataria⁴ e de terrorismo marítimo; na pesca ilegal não reportada e não regulada

³ De acordo com os dados da publicação anual – *Military Balance* – a África Subsariana continua a ser a região onde os gastos com a Defesa representam valores muito longe do esperado, tendo em conta o panorama de conflitualidade que se desenha neste espaço, no sentido que em 2012 a região foi responsável apenas por 1,2% dos gastos globais com a Defesa.

⁴ Neste particular, no que toca à pirataria e ao assalto à mão armada contra navios, de acordo com o *International Maritime Bureau Report* (2009) no período de 2005 a 2009 foram perpetrados e tentados nas águas dos países

(IUU); no contrabando de armas, pessoas e bens; na imigração clandestina; nos derrames de substâncias perigosas; entre outras ameaças que tendem a alastrar, por causa das vulnerabilidades existentes nas fronteiras dos Estados africanos, com especial referência aos países na região do Golfo da Guiné; e também pela falta de capacidade por parte destes em exercerem a autoridade do Estado nos seus espaços marítimos.

No caso concreto de Angola, muitas são as ameaças que têm posto em causa a segurança marítima e nacional, sendo de realçar o peso negativo que estas têm no fator segurança, no tecido económico, no desenvolvimento sociopolítico e na afirmação da soberania do Estado. De referir e segundo o relatório do *International Maritime Bureau*, no período de 2008 a 2011 se registaram três tentativas de ataque de pirataria nas águas nacionais (IMB, 2013, p. 5); de forma semelhante, no que refere à pesca IUU, o «Estudo sobre o Estado Geral do Ambiente de Angola» elaborado pelo Ministério do Urbanismo e Ambiente (MINUA) em 2006, concluiu que a exploração do carapau no país era excessiva, provocando a proibição da atividade pesqueira durante alguns períodos desse ano, e nos seguintes. Se a pesca IUU prejudica os recursos marinhos vivos, os derrames de petróleo e derivados continuam a contaminar o mar, especialmente na zona ao largo das províncias de Cabinda e Zaire, destruindo o ecossistema e causando a devastação de muitas espécies marinhas (MINUA, 2006, p. 63). Acrescentam-se as atividades ilícitas, que têm feito perigar a segurança marítima nas águas sob soberania e jurisdição nacional, sobretudo pela vasta extensão da costa marítima e pela extensão da Zona Económica Exclusiva (ZEE).

Neste quadro e tendo em conta os anseios dos Estados modernos, com acesso direto ao oceano, o «Mar e as Marinhas surgem como vetores fundamentais da concretização do potencial estratégico e da respetiva projeção geoestratégica» do Estado, uma vez que a concretização das contrapartidas que cada Nação obtém da exploração e valorização do seu espaço marítimo, irá depender das estratégias marítimas implementadas por esse Estado, designadamente no âmbito da Segurança e Defesa, tendo em vista a maior rentabilização dos recursos do Mar que lhe é adjacente. Todavia, continua ténue a relação que Angola mantém, especialmente em termos securitários, com um dos mais importantes espaços do exercício da autoridade soberana de qualquer Estado costeiro e/ou ribeirinho, o Oceano, porquanto o seu controlo e valorização são importantes para a soberania e o desenvolvimento nacional,

dessa região 176 ataques, originando mortes, ferimentos, captura de reféns e outros danos materiais e pessoais para as zonas onde ocorreram estes ataques (IMB, 2009).

constituindo o seu domínio e as suas matérias como algo menosprezados pela generalidade dos decisores nacionais, tanto políticos como económicos e até pelos académicos.

A preocupação de Angola com a Segurança e a Defesa Nacional, como um todo integrado, vem expressa na atual Constituição da República de Angola (CRA) e é materializada pela Lei n.º 2/93 de 26 março – Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas; Lei n.º 12/02, de 16 de agosto – Lei da Segurança Nacional; Conceito Estratégico de Defesa Nacional (2003); e futuramente pelas Lei de Bases da Segurança Nacional (LBSN), Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA) e Lei de Preservação de Segurança de Estado (LPSE), atualmente em fase de aprovação e promulgação, no sentido que o quadro legal existente e em amadurecimento deve aprofundar mais ainda a necessidade securitária deste "casamento" entre o País e o Mar. Sobretudo num cenário em que quase metade do PIB (Produto Interno Bruto) depende das receitas da venda do petróleo e em que mais de 29% da população vive em áreas numa distância inferior a 100 km da costa marítima, fazendo do Mar uma importante fonte de subsistência do país (Banco Nacional de Angola [BNA], 2011, p. 13; Thomashausen, 2008a, p. 9). Assim perante as clássicas e novas ameaças à Segurança e à Defesa de um Estado no mar (Viana, 2011; Cajarabille, 2008b), cabe a Angola promover dinâmicas securitárias, com base nas suas potencialidades geoestratégicas, de forma a criar uma estrutura de defesa marítima que lhe permita ocupar devidamente e a controlar efetivamente, a proteção do mar de forma sustentável e dos seus recursos, em nome da prossecução dos interesses vitais do Estado.

Concomitantemente e na atual conjuntura internacional, o conceito de soberania transcende o tradicional conceito clássico de soberania territorial do Estado, em grande parte devido às interdependências e ao atual ambiente internacional sob a égide da globalização e onde se perfilam oportunidades, mas também novos riscos face às quais os Estados isolados são obrigados a integrar «Grandes Espaços» de entendimento e na defesa de interesses comuns para melhor se defenderem nos diferentes domínios (Keohane, 2002). Neste paradigma, o Mar possui valor estratégico como espaço de projeção da soberania dos Estados e como meio elementar para a defesa dos respetivos interesses nacionais. Surge então a necessidade de precisar de forma mais objetiva a noção de Estado, enquadrando-o numa perspetiva mais ampla (Roque, 2005), em que existe uma maior abrangência quanto aos atores envolvidos na atividade política, tanto no contexto local como num contexto mais dilatado, porquanto e na atualidade o conceito de «orgulhosamente sós» faz parte do passado por, num contexto internacional, as características dos conflitos e das dinâmicas dos Estados deixaram

de ser exclusivamente locais e regionais, tendo passado a envolver atores exteriores ao Estado onde estas emergem⁵, ganhando uma envolvimento continental e global.

Nesta ordem, os problemas e desafios que se colocam relativamente aos espaços marítimos requerem uma abordagem global e multisetorial da segurança, tal como os seus problemas inerentes às áreas marítimas, sob jurisdição de Estados com fraca capacidade de exercício de autoridade, exigindo uma abordagem regional e continental (Dias & Branco, 2011, p. 14). Em suma, os Estados costeiros e/ou ribeirinhos que melhor souberem adaptar-se aos novos desafios e oportunidades da atual conjuntura internacional, essencialmente no âmbito da segurança e defesa marítima, estarão em melhores condições para exercerem os seus direitos de soberania, tendo como finalidade última a integridade territorial, segurança, justiça e bem-estar geral dos seus cidadãos, numa Era em que o desenvolvimento é indissociável da segurança, que se apresenta “...como pré-condição daquele fator e garante da paz, no sentido que sem segurança não nasce nem sobrevive tecido económico e social que garante o desenvolvimento” (Lourenço, 2011, p. 32).

Também se assistiu na segunda metade do século XX a uma profunda transformação das funções económicas dos oceanos e a uma alteração da geografia mundial das atividades a ele ligadas, pelo que estes têm vindo a ganhar novas funções estratégicas e relevantes para as políticas dos Estados. Por isso o espaço marítimo constitui um elemento económico e um fator estratégico da economia mundial, aparecendo como a via clássica e mais rentável para as trocas comerciais a nível global, nomeadamente pela utilização privilegiada das vias marítimas, ocupando cerca de 2/3 do globo terrestre; o que o credita como um fator essencial de transporte dos produtos essenciais para todas as economias dos países, inclusive para os não costeiros que dele dependem para o transporte dos bens e produtos essenciais às suas economias.

Nesta perspetiva e considerando que a quantidade de pescado consumido há cerca de 20 anos já representava cerca de 15% das proteínas animais consumidas pela população mundial (Carvalho, 1992, p. 81), será fácil de entender o impacto que o Mar sempre teve como fonte de alimentação para a subsistência e o bem-estar das populações, sendo ainda hoje uma importante fonte de nutrição alimentar e proteína animal para grande parte da população

⁵ Começam a ser mais evidentes os esforços de cooperação da segurança marítima em todos os continentes – incluindo o continente Africano – de forma a possibilitar uma estratégia marítima mais alargada e ao mesmo tempo mais efetiva, tendo por objetivo obter uma maior complementaridade de esforços entre os vários Estados, permitindo assim uma maior dinâmica nas medidas de desenvolvimento e também de segurança adotadas pelos Estados, quer individualmente ou em conjunto, contribuindo para o desenvolvimento sustentado e sustentável das várias regiões. Foi neste entendimento que surgiu a *Africa's Integrated Maritime Strategy 2050*.

mundial, conforme referiu em entrevista a Ministra das Pescas de Angola, Victória de Barros Neto⁶ (Portal de Angola, 2012). Também, importará sublinhar a função que os oceanos ganharam como fonte de energia, nomeadamente a partir da crise petrolífera de 1973, em que a importância dos recursos do petróleo e gás natural *offshore* não parou de aumentar (SaeR, 2009, p. 94). Neste pormenor e embora no século XX a revolução verde (agricultura) e o desenvolvimento tecnológico da aviação tenham tirado algum protagonismo económico dos oceanos, a sua mutação funcional permitiu que estes não perdessem a centralidade no sistema político internacional, porquanto e com o passar dos anos a sua importância geoestratégica e económica tem vindo a aumentar.

Face ao exposto verifica-se que atualmente, “...os Oceanos e os Mares sustentam a vida de centenas de milhões de pessoas, enquanto fonte de alimentos e de energia, via de comércio e de comunicação e elemento de atracção recreativa e paisagística para o turismo nas regiões costeiras...” (Comunidade Europeia [CE], 2006, p. 1), pelo que o seu contributo para a prosperidade económica das gerações presentes e vindouras, não poderá ser subestimado. Nesta ótica, o relatório “*World Marine Markets*” da Douglas-Westwood, que representa a Economia do Mar mundial e europeia, defendeu que atualmente as funções estratégicas e económicas dos oceanos ocupam um lugar central na conjuntura internacional, resumindo-se estas em seis funções principais (SaeR, 2009, p. 95): transporte e logística, energia, segurança e defesa, pesca e alimentação, passageiros, lazer e turismo e a construção naval. Com efeito, a Economia do Mar reúne um vasto leque de atividades do setor marítimo e auxiliares, tendo por base as variadas utilizações proporcionadas pelo mar, bem como o conjunto de infraestruturas que permitem criar as condições necessárias para utilização dos mares, tendo em vista a salvaguarda dos seus recursos, ao mesmo tempo que se defende os interesses nacionais (Félix Ribeiro, 2010, p. 130).

Nesta ordem, menciona-se frequentemente a existência de «redes marítimas ou *clusters* marítimos», materializando uma tendência dos Estados em maximizarem os ativos económicos do mar (maritimização da Economia) no quadro da exploração das potencialidades dos oceanos, visto que os «*clusters* marítimos» constituem fundamentalmente «um conjunto de atores, empresas, centros de investigação, entidades de interface, facilitadores, prestadores de serviços, etc., cujas atividades se organizam em torno de um conjunto de setores com fortes relações económicas e tecnológicas e que, pela interacção dos

⁶ De acordo com a Ministra Victória Neto, “a pesca e aquicultura contribuem de forma decisiva para o bem-estar e prosperidade de muitos países e regiões do mundo”.

seus membros, gera um potencial de inovação que esses membros, separadamente, nunca poderiam ambicionar ter» (Matias, 2009, p. 11).

Como resultado deste processo de transnacionalização dos «clusters marítimos» em todo mundo, os Estados africanos, essencialmente através de iniciativas privadas não organizadas, começam a desenvolver esforços para a criação de redes marítimas locais e regionais, iniciativa patrocinada pela *Eastern Cape Ports & Maritime Conference* de 29 de maio de 2013, tendo sido adotada uma declaração que visa estabelecer um *cluster* marítimo alargado em África, sob a forma de um *Hypercluster* marítimo africano⁷. Neste sentido e ao nível interno Africano, já existem países como a África do Sul (atualmente com dois *clusters* marítimos independentes: o *Nelson Mandela Bay cluster* no porto Elizabeth e o *eThekweni maritime cluster* na província do KwaZulu-Natal)⁸; e Cabo Verde com um *cluster* ainda em desenvolvimento e adaptação; modelos que naturalmente poderão constituir exemplos a seguir por Angola, tanto pela proximidade geográfica como pela identidade histórica e cultural.

Esta nova realidade global não pode deixar de ter algum significado para o País, sobretudo considerando a estrutura económica nacional em que mais de 50% do PIB tem dependência direta ou indireta com o mar; que cerca de 90% das receitas do Estado dependem do petróleo, preponderantemente em *offshore*; e ainda que grande parte dos produtos para a subsistência da população é transportada por mar. Estes números significam que a Economia do Mar constitui uma realidade da qual depende em certa medida a sobrevivência de Angola (Carvalho, 2011a). A Economia do Mar surge assim como um "verdadeiro *Hypercluster* do Mar⁹", que tem como base a variedade de utilizações que o mar suporta, bem como um conjunto de estruturas e infraestruturas que permitem viabilizar a utilização diversificada do mar e permitem salvaguardar a permanência dessa fonte de recursos e proteger as populações dos riscos que o mar envolve, fomentar a atividades de ensino superior, a formação e as atividades de investigação e desenvolvimento (I&D), entre outras medidas. Nas atuais condições da globalização competitiva e na formulação das principais linhas estratégicas de

⁷Vide. Artigo acedido em 12/07/2013: <http://african-shipowners.org/Years-Events?eventId=590815&EventViewMode=EventDetails>.

⁸ Vide. Artigo acedido em 12/07/2013: <http://www.peherald.com/news/article/15638>.

⁹ Um *Hypercluster* é um conjunto de *clusters* que, não tendo necessariamente todos entre si relações de intercâmbio económico ou tecnológico estreitas, existem em torno da exploração de um mesmo recurso ou de um mesmo património de grande dimensão e que suporta uma grande variedade de funções. O *Hypercluster* da Economia do Mar integra, componentes estratégicas e económicas; envolve a oferta de bens públicos e gera oportunidades de negócios; supõe uma densa construção de externalidades para poder desenvolver-se em pleno e está associado de forma crucial à construção do capital simbólico de uma cidade, região ou de um País (SaeR, 2009, pp. 105-107).

Angola para os próximos anos, a aposta nos subsectores da Economia do Mar deve ser parte integrante, sobretudo porque as suas potencialidades permitirão obter graus de competitividade relevantes, que possam justificar a atenção dos operadores de mobilidade no mercado mundial, possibilitadoras de atrair investimento directo estrangeiro (IDE).

Paralelamente, o actual crescimento económico do país e as condições favoráveis criadas apresentam-se como facilitadoras de um maior empenhamento de Angola no âmbito do conhecimento científico e tecnológico do mar, em ordem a promover o seu maior crescimento económico; condição essencial para ajudar a diversificação económica de base quanto à sustentabilidade e preservação dos recursos naturais. O desenvolvimento do conhecimento do mar através do aperfeiçoamento tecnológico e científico, «abre portas» a um novo leque de recursos naturais marinhos, muitas vezes desconhecidos ou ignorados, o que torna fundamental os actuais estudos científicos em "Ciências do Mar" e em áreas essenciais de conhecimento, não apenas pelo seu carácter tecnológico e científico, mas também devido à actual situação de poluição que afeta o meio marítimo e que urge combater, através da gestão global da preservação dos mares e oceanos (Santos, 2009, p. 1).

Nesta ótica, a exploração dos recursos naturais nos dias de hoje deve ser feita numa atitude de humildade e prudência, através de estratégias sustentáveis e com recurso de tecnologias que permitam a devida preservação do ecossistema. Com efeito, numa Era marcada pelos avanços científicos e tecnológicos, o tratamento científico do espaço marítimo e a sua valorização surge como um investimento para as presentes e futuras gerações. Assumindo evidente importância para o desenvolvimento do sector marítimo nacional, nomeadamente em tempos marcados pelo poder da informação e dos seus segmentos de expansão, importará evidenciar o valor da exploração da Plataforma Continental, como economia do futuro

O saber e o conhecimento do mar desempenham dessa forma um papel central e transversal, significativo por Angola ser um país com conspícuo potencial em recursos energéticos e geológicos, numa conjuntura em que existe uma corrida aos «recursos naturais» por todo o planeta, exigindo uma maior inovação na produção e exploração dos recursos disponíveis, contribuindo assim para o aumento da sustentabilidade dos recursos e da protecção da biodiversidade (Matias, Soromenho-Marques, Falcato & Leitão, 2010, p. 31). Por analogia aos outros sectores da actividade nacional, o Estado deverá assim aproveitar as sinergias que podem ser reforçadas em conjunto com os seus parceiros internacionais, especialmente numa altura em que muitos países começam a expressar o seu interesse no

âmbito da cooperação marítima com Angola. Neste particular, torna-se então importante a existência do triângulo Portugal – Angola – Brasil, que surge como um foco estratégico para o ramo das ciências e tecnologias (C&T) do mar, sobretudo numa altura em que se encontra em marcha o «Projeto de Extensão da Plataforma Continental de Angola (PEPCA)», que amplificará os desafios neste âmbito¹⁰.

Com base neste racional, o mar deve passar a ser encarado como um tema central nas políticas públicas conducentes ao desenvolvimento nacional, porquanto e na atualidade, a segurança, defesa e a proteção do mar deve constituir parte integrante do interesse internacional, por este representar, não só um elemento económico como também um fator estratégico para a Política Externa e um elemento de influência e afirmação do Estado, no âmbito local, regional e intercontinental (*idem*, p. 43). Ao atribuir os pelouros ou os Assuntos do Mar de forma dispersa por vários centros de poder e decisão, num processo de gestão desarticulado e redundante, como atualmente acontece, onde são várias as instituições com autoridade no mar; torna ainda mais complexo o processo de "governança" dos recursos marítimos e da valorização do seu potencial, enquanto desígnio nacional; criando assim uma vulnerabilidade e considerável desvantagem, mormente, porque confluem diferentes poderes (em muitos casos conflitantes) para a governação marítima, o que não favorece a gestão equilibrada dos Assuntos do Mar, bem como prejudica a prossecução das metas marítimas nacionais (Serra, 2011, pp. 26-27).

Torna-se então necessário estabelecer e articular políticas setoriais, que contribuam para a segurança, defesa e afirmação do Estado, através de uma Estratégia Marítima Nacional, num complexo alargado de sinergias internas e externas ao serviço da Nação. Neste sentido, foi aprovada a Lei n.º 27/12 de 28 de agosto, Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas, que estabelece o regime jurídico da Marinha Mercante, dos Portos e das atividades económicas, que se exercem no âmbito do setor marítimo-portuário e fixa o quadro institucional referente à intervenção pública e atuação dos particulares. Embora com um carácter essencialmente jurídico, este diploma apresenta a Autoridade Marítima Nacional (AMN), que “integra todas as entidades, civis e militares, com competências sobre as atividades marítimas e portuárias que se exercem em espaços sob soberania e/ou jurisdição marítima nacional” (Lei 27/12, Artigo 7º); a Administração Marítima Nacional (Lei 27/12,

¹⁰ A cooperação com países parceiros é um fator muito importante para o desenvolvimento de Angola, dado que o empenhamento do país no âmbito da Ciência do Mar necessita além de um grande investimento tecnológico, um grande acompanhamento em termos de pessoal especializado e capacitado, do qual ainda existe alguma escassez, daí a necessidade de importar técnica e “*Know-how*”.

Artigo 3º, n.º 8) e estabelece o regime jurídico dos bens do Domínio Público Marítimo e Portuário (DPMP) (Lei 27/12, Artigo 5º), regulados pela Lei n.º 5/02 de 16 de abril, Lei n.º 9/98 de 18 de setembro, Lei do Domínio Portuário, Lei n.º 18/10 de 6 de agosto e pela Lei do Património Público.

Também e num plano mais abrangente Angola, tal como Portugal e o Brasil seus parceiros naturais, deve aproveitar o espaço marítimo como um «desígnio estratégico nacional», a fim de tirar o melhor partido das oportunidades oferecidas pelo mar contíguo ao país. Para tal será necessário potencializar as suas funções estratégicas, os órgãos de soberania e fomentar as manifestações de interesse pelo mar através da condução de projetos que permitam o melhor aproveitamento do seu espaço marítimo, e que ao mesmo tempo projetem o seu interesse pelas potencialidades que o Mar oferece. Trata-se portanto de os Angolanos encararem o Mar como um fator dinâmico para o futuro do seu país, para a sua segurança e defesa e para uma maior revitalização da economia e da identidade nacional, em que terá de ser potenciada a sua ação visando uma maior afirmação nacional.

Em toda a sua importância o Mar deve apresentar-se como: Mar-escudo, sendo um elemento de segurança e defesa; Mar-economia com oportunidades e desafios por explorar e valorizar; Mar-ciência quanto ao desenvolvimento do conhecimento e de tecnologias (C&T) do mar para melhor ocupar, vigiar e preservar; Mar-desafio e história por potenciar a cultura marítima de um povo, através da conjugação entre passado, presente e futuro; Mar-ligação tendo por base material de transportes, comércio e migrações; Mar-globalização, como economia de circulação à escala planetária; Mar-fator geopolítico, como organização do poder e de valorização; e Mar-espaço estratégico quanto a faixa de oceanidade ou maritimidade (Pereira, 2012, p. 34). Em suma, parece ser um facto incontornável que o aumento da relação entre Angola e o Mar, nos vetores da segurança e defesa, da economia e do conhecimento científico e tecnológico, entre outros, permitirá uma melhor projeção da imagem e da identidade nacional, para além de servir de suporte a um posicionamento geoestratégico do país mais favorável na conjuntura internacional. Daí se perfilar como um tema de motivação e justificação de escolha do presente estudo, por se considerar como prioritária a investigação e o estudo sobre a importância que o Mar desempenha como elemento estratégico de segurança e defesa, num contexto mais amplo que conduza e concretize neste plano marítimo o desenvolvimento do país.

1.2. JUSTIFICAÇÃO DO TEMA

Atualmente verifica-se que os espaços marítimos sob jurisdição de Estados costeiros em África (Dias & Branco, 2011, p. 15), na sua maioria, se caracterizam essencialmente pelo fraco exercício da autoridade, visto que a dimensão marítima da segurança nestes espaços tem sido por estes muito negligenciada, nomeadamente porque enquanto nalgumas regiões do sistema mundial se tem assistido a uma dinâmica de expansão da soberania dos Estados sobre o mar, em termos de soberania plena ou de simples jurisdição; noutras regiões, a fraca capacidade de ocupação, fracos controlo e projeção da soberania pelos Estados costeiros no exercício de poderes nos seus espaços marítimos tem conduzido à proliferação de atores que colocam ameaças à segurança nestes espaços¹¹ (*idem*, p. 13). Angola faz parte deste último grupo, tendo esta situação sido agravada pela menor preponderância que a Marinha de Guerra teve para a Defesa Nacional durante o período de guerra civil, uma guerra fundamentalmente de âmbito e natureza terrestre e aérea, e em que o esforço de guerra era fundamentalmente desempenhado pelo Exército e para a Força Aérea.

Historicamente e quanto ao País, verifica-se a existência de um passado pouco ligado ao mar, não apenas pelos anos marcados por uma prolongada e sangrenta guerra civil, mas também por a uma menor importância atribuída a este espaço; o que ditou o seu esquecimento, tornando Angola num Estado subdesenvolvido em termos de infraestruturas e de vocação marítima. Nesta ótica, constata-se que exista a necessidade de haver um maior investimento e interesse pelos assuntos e instrumentos marítimos, pelos órgãos de Segurança e Defesa marítima, e por todas as instituições públicas ou privadas vocacionados para as atividades ligadas ao mar. Aspetos que devem motivar a definição de um Plano Estratégico Nacional (PEN) dirigido aos assuntos marítimos, porque até hoje raramente estas matérias são alvo da opinião pública (ou mesmo da opinião publicada), a não ser em círculos fechados. Isto tornou esta área periférica ou não prioritária quanto ao leque das prioridades no âmbito do desenvolvimento nacional.

Acresce que, com os extraordinários avanços nas áreas das ciências, da revolução tecnológica, do aumento da interdependência e da proliferação de novos atores na cena mundial, os Estados viram-se afetados no exercício da sua soberania nacional, uma vez que o

¹¹ Assim, entende-se que apesar do reconhecimento internacional e do respeito pela soberania dos Estados, o processo de formação do Estado, o seu enfraquecimento e a crise do Estado em África se traduziram numa ausência de capacidade efetiva de extensão da presença e controle da totalidade do seu território, nos seus diversos espaços sob soberania. O epítome desta negligência no domínio marítimo é o caso do colapso do Estado na Somália, com a conhecida sobre-exploração dos seus recursos e a constante violação à sua soberania.

tradicional conceito de Fronteira, enquanto linha delimitadora, de divisão de territórios, de inclusão e de exclusão, adquiriu novos contornos e significados¹² (Marchueta, 2002, p. 18). Assim, haverá ainda a considerar que o país se encontra hoje inserido num contexto de ordem global, marcado por alianças e tratados, e integrando Organizações Regionais Africanas (ORA) e Organizações Internacionais (OI), tornando assim mais complexa a defesa dos objetivos nacionais nos vários cenários de relações em que o país se encontra inserido, dado que, tendo em conta a atual conjuntura internacional, torna-se essencial que o país exerça uma participação¹³ ativa no sistema de relações internacionais, procurando o equilíbrio entre o interesse de participar e a capacidade de contribuir, encontrando-se também em causa a criação de um ambiente mais estável, seguro e de paz, em que o melhor aproveitamento da natureza ribeirinha do território angolano assumirá um papel fundamental.

Com bases nestes fundamentos, considera-se que um melhor aproveitamento e valorização do mar e dos seus recursos permitirá a sua utilização em benefício de todos, o que só será objetivado se for adotada uma forte e abrangente componente de segurança e defesa ligada ao mar, bem como um «Conceito Estratégico Nacional (CEN)» associado a uma Estratégia Marítima. Nesta perspetiva a Marinha de Guerra, ao constituir-se como principal vetor de segurança e de defesa marítima, ocupa um lugar crucial em todo o processo. Mas para o conseguir, haverá que continuar a investir no seu reequipamento, em termos de meios e instrumentos navais, o que permitirá uma adequada estruturação das capacidades das Forças Navais¹⁴ e a realização das atividades e transformações necessárias ao cumprimento eficaz da sua missão, tendo em vista o cumprimento dos objetivos do Interesse Nacional, que lhe são próprios¹⁵ (Cajarabille, 2007, pp. 29-34; Correia, 2010, p. 12).

Convirá também acentuar que, o interesse e a independência nacionais não serão apenas ameaçados aquando da ocorrência de uma ameaça externa à integridade do território;

¹² Na atual conjuntura internacional, as fronteiras têm uma natureza fundamentalmente conjuntural, em função de novos interesses e objetivos, de novas perspetivas de desenvolvimento, dos novos interesses económicos dos mercados, de novas diferenças de legitimidade de identidades que irão transcender as antigas fronteiras.

¹³ A afirmação no contexto externo é essencial para a credibilidade e o prestígio de qualquer Estado, desde que se garanta o preenchimento estratégico, no próprio espaço de soberania ou em áreas onde se assumem responsabilidades materiais perante a comunidade internacional (Fernandes & Borges, 2005, p. 88).

¹⁴ Num contexto de diversificação económica necessária para o desenvolvimento do país, a importância da Marinha não se deve centrar apenas na valorização da identidade nacional [pela preservação da soberania], mas também numa reforma mais técnica e tecnológica, que aponta para uma perspetiva de complementaridade, característica de uma Marinha de Duplo Uso – conceito defendido pela Marinha Portuguesa –, tendo em conta o balanceamento entre as missões desenvolvidas no apoio à Defesa Militar e as outras desenvolvidas no apoio à política externa, no cenário de economia de meios e potenciação das atividades.

¹⁵ Portanto, um Estado que disponha de condições viáveis para tentar encontrar no mar a possibilidade de consecução de importantes metas nacionais, designadamente aquelas que tenham em vista a garantia da segurança nacional e bem-estar da população (Interesse Nacional), deve garantir, em termos de capacidades e vontade nacional, um instrumento adequado a tais propósitos, ou seja um Poder Marítimo.

como Estado, haverá que fomentar a unidade interna e promover a "construção" da Nação através de uma maior concentração na unidade algo heterogénea do todo nacional, pois uma visão mais profunda sobre o Interesse Nacional remete para um paradigma que aponta na promoção a segurança e o desenvolvimento no espaço marítimo e do setor marítimo angolano, respetivamente, que a nível nacional deve resultar numa formulação de uma «Estratégia e um Planeamento Estratégico» ligada ao mar. Assim, tal como defende Adriano Moreira, a segurança é um fator potenciador do desenvolvimento sustentável¹⁶, que por sua vez determina a posição de qualquer Estado na cena internacional.

Nesta perspetiva, a principal razão que levou à escolha do presente tema com a finalidade de cumprir um trabalho de investigação conducente à obtenção do grau de doutoramento, reside na própria vocação pessoal e profissional pelas temáticas relacionadas com o Mar e com Angola; e apoiada no reconhecimento da centralidade que o Mar ocupa no sistema mundial. No caso de Angola torna-se importante chamar atenção para a posição periférica que, ainda hoje e no âmbito nacional, é atribuída ao mar, olvidando muitas vezes o valor acrescentado que a área marítima representa atualmente na consolidação do Poder Nacional de um Estado costeiro. Acresce que a sua escolha deveu-se à atual situação favorável da economia nacional, o que permitirá atender às necessidades de proteção da soberania e de afirmação nos âmbitos local, regional e continental, permitindo assim um repensar em termos da segurança e da defesa marítimas a nível superior do Estado; e ainda do que poderá ser feito para o melhor aproveitamento das potencialidades que o mar oferece, tendo em vista o fomento e a diversificação da economia nacional, considerados como prioritários.

No essencial, considera-se que a localização geopolítica do País, a extensa fronteira marítima, a vasta e rica ZEE, os valiosos recursos naturais, a importância dos portos nacionais, e a análise de todos os outros elementos ligados ao potencial marítimo e geoestratégico do país, constituem razões suficientes que tornam evidente a extrema necessidade de uma maior valorização do mar, como elemento de segurança, defesa e de afirmação. Neste sentido, optou-se por atribuir a esta tese de doutoramento o tema central de “Angola e a Complementaridade do Mar”, essencialmente porque esta investigação se dedica

¹⁶ Desenvolvimento sustentável refere-se a um modo de desenvolvimento capaz de responder às necessidades do presente sem comprometer a capacidade de crescimento das gerações futuras, no sentido que consiste em melhorar as condições de vida dos indivíduos, preservando simultaneamente o meio envolvente a curto, médio e longo prazo. O desenvolvimento sustentável comporta assim um triplo objetivo: um desenvolvimento economicamente eficaz, socialmente equitativo e ecologicamente sustentável. *vide. Report of the World Commission on Environment and Development: “Our Common Future”.*

ao estudo do valor do mar como um todo do espaço nacional, como fator geoestratégico de Segurança e Defesa e de afirmação de Angola nas relações internacionais, tendo por base o vetor fundamental da Segurança e da Defesa, enquanto alicerce do triângulo, a que se associam dois vetores complementares: a Economia do Mar e as Ciências do Mar. Com o presente trabalho espera-se dar alguns contributos para as estratégias de desenvolvimento nacional, tendo como ponto de partida o fomento do interesse, de um maior investimento e do aprofundamento das reformas do setor marítimo nacional.

1.3. OBJETIVOS E FORMULAÇÃO DAS HIPÓTESES DE PARTIDA

Para a consolidação do Mar como desígnio nacional, assumidamente como fator de segurança e defesa e de afirmação, como prioridade estratégica de projeto nacional de desenvolvimento, exige-se a materialização de uma visão simultaneamente ambiciosa e realista, credível e atraente. Decidido que foi proceder à investigação sobre uma temática de extrema importância para o futuro do país, julga-se necessário traçar à partida a formulação de uma questão de partida que centra toda a análise, convergindo com o contexto que o próprio título encerra e que se pretende ser concreto no objetivo e limitado no propósito. Nesta ótica, formulou-se a seguinte questão de partida:

- Qual o valor do Mar, em termos qualitativos, enquanto fator estratégico de segurança, de defesa e de afirmação de Angola?

Procurando responder à matéria tratada neste trabalho, foi considerado como objetivo principal, investigar, analisar e aprofundar as temáticas ligadas à importância do mar na componente de segurança e defesa e como meio de afirmação de Angola. A análise considerou duas (macro) dimensões, (interna e externa), procurando interligar na questão central três questões derivadas, tidas como bases constitutivas da estrutura deste trabalho sobre o impacto do mar no atual e futuro contexto do poder do Estado angolano:

- Quais os principais desafios que se colocam ao Estado no âmbito da Segurança e da Defesa Nacional, de forma a proteger o seu espaço marítimo?
- Qual o valor acrescentado que o Mar, sob soberania e jurisdição nacional, poderá oferecer ao país, em termos de afirmação, diversificação e fortalecimento da economia, bem como de que forma as Ciências do Mar podem participar neste processo, em nome de uma maior complementaridade do Mar no Interesse Nacional?

- Que Estratégias podem ser implementadas por Angola para melhor aproveitar a sua dimensão marítima, de forma a promover o maior desenvolvimento da economia e do Poder Marítimo, como fator de projeção geoestratégica e de segurança e defesa?

Procurando responder às três questões levantadas, foram apontados alguns objetivos específicos, considerados essenciais na análise da importância geoestratégica que o Mar tem para Angola, como fator de segurança e defesa, entre os quais: abordar a necessidade da construção de uma consciência nacional de segurança e defesa marítimas; apontar as principais medidas implementadas pelo Estado no âmbito da segurança e defesa marítimas, bem como as principais deficiências a serem colmatadas a médio-longo prazo, tendo em vista a proteção da soberania e da integridade territorial e a afirmação regional; analisar a relação mantida entre Angola e os parceiros internacionais, no quadro *bimultilateral*, em nome de uma maior valorização do mar e das suas envolventes, sobretudo no âmbito da segurança marítima; fazer uma reflexão sobre o valor qualitativo do mar para o país, tendo em perspectiva a diversificação e o crescimento económico, numa conjuntura internacional cada vez mais marcada pelo fenómeno da *maritimidade*; sublinhar a importância do conhecimento das C&T do Mar, como matriz de suporte à segurança e defesa e à Economia do Mar, bem como para a melhor afirmação e projeção geoestratégica da identidade atlântica nacional; e tentar prospetivar o futuro, tendo em conta os novos desafios, ameaças e oportunidades que o espaço marítimo oferece ao país, sobretudo nos âmbitos da Segurança e Defesa, da Economia do Mar e das C&T.

Com este conjunto de questões e objetivos formulados pretende-se conduzir uma reflexão aprofundada sobre temas candentes na atualidade em Angola e em África, como a segurança e a defesa marítimas, a Economia do Mar, as Ciências do Mar, e outras áreas afins, tendo por finalidade contribuir como elemento de reflexão sobre estas temáticas, relacionadas sobretudo com a realidade angolana, através de uma abordagem faseada, alinhando estratégias para a valorização do mar como elemento geopolítico e geoestratégico. Para efeito e em auxílio das questões formuladas foram identificadas três hipóteses:

- H1: Angola ao apostar no Mar estará a investir no seu reposicionamento na senda internacional de influência de poderes;
- H2: O combate à insegurança marítima contribui para o melhor posicionamento geoestratégico no âmbito regional e consecutivamente no melhor aproveitamento económico e científico do mar;

- H3: A edificação de uma "Economia do Mar" deve ser conduzida de forma gradual e planeada e alicerçada em apoios internos e apoios externos e coordenada pelos decisores políticos.

1.4. METODOLOGIA DE INVESTIGAÇÃO

A exigência metodológica constitui um elemento essencial na elaboração da pesquisa e do processo de investigação científica, onde haverá que tomar em atenção o aspeto de tratamento e de processamento da matéria que permita credibilizar e fundamentar o trabalho, bem como captar as atenções dos leitores e interessados nas temáticas abordadas. Este processo enquadra-se num largo espectro de ciências, que compartilham entre si o enquadramento da matéria base, abrangente à Sociologia, à Antropologia, à Economia, à História, à Geopolítica e à Demografia; áreas do conhecimento que enquadram aspetos comuns como o interesse humano, a vida em sociedade, o ambiente circundante e todos os outros fenómenos que o rodeiam (Bessa & Pinto, 2001, p. 5).

Destarte e contrariamente às Ciências da Natureza, as Ciências Sociais só emergiram na segunda metade do século XIX, tendo-se afirmado apenas nos finais do século através de um conjunto de métodos mistos pouco definidos, mas condizentes com os seus principais fundamentos, depois de longos anos de discussão sobre os métodos mais adequados e os mais ajustados às solicitações sempre exigentes no âmbito das Ciências Políticas¹⁷ (Maltez, 2007, pp. 46-47). Reportando aos tempos de Platão e Aristóteles, alguns autores defendem que os mesmos estiveram na origem da reflexão sobre a política, sendo considerados os fundadores desta matéria (Amaral, 2012). Atualmente, ainda não existe consenso relativamente ao facto de haver necessidade da Ciência Política deter métodos de investigação semelhantes aos das outras ciências sociais ou de ter os seus próprios métodos de investigação, dado que muitos autores defendem a primeira perspetiva e outros optam pela segunda¹⁸. No entanto e considerando a definição apresentada por Bessa e Pinto, que defendem que a Ciência Política é a “disciplina que estuda o poder político segundo os métodos das Ciências Sociais” (2001, p. 7), parece evidente a dependência metodológica da Ciência Política relativamente ao leque

¹⁷ Apesar, dos antecedentes históricos em torno do nascimento da autonomia académica da Ciência Política contemporânea, como a criação do *Department of History, Social and Political Science* na *Cornell University* em 1868; a sua fundação acontece apenas em 1880, quando se criou a *School of Political Science* na *Columbia University de Nova Iorque*, inspirada pela *École Libre des Sciences Politiques*, surgida em Paris em 1871.

¹⁸ De acordo com Maurice Duverger, citado por Fernandes, “nada impede que a Ciência Política desenvolva os seus próprios métodos, ao lado dos que toma emprestado às outras Ciências Sociais, e que estas utilizem, por seu lado, as técnicas aperfeiçoadas pelos politólogos, sendo importante inventar processos de análise precisos e tentar, nomeadamente, introduzir em Ciência Política o máximo de quantificação e matemática” (2010, p. 36).

metodológico apresentado pelas ciências sociais como um todo, uma vez que o âmbito de estudo da Ciência Política envolve as esferas sociais e utiliza conjuntamente os métodos das outras ciências sociais e os seus próprios métodos (Fernandes, 2010, p. 37).

Atualmente o conceito de "Ciência" aparece quase sempre associado aos conceitos de Método científico e de Metodologia de investigação científica, pois segundo alguns autores o primeiro é um requisito para que um estudo seja considerado como ciência, no sentido em que conforme a definição de Hegenberg o método é o “caminho pelo qual se chega a determinado resultado” (1976, p. 115), contrariamente ao conceito de metodologia¹⁹ que está relacionado com o conjunto de procedimentos e regras utilizadas por um determinado método científico (Richardson, 2011). Neste contexto, o conceito de «método científico», como instrumento da ciência, começa a ser consolidado a partir do nascimento da ciência moderna nos meados do século XVII, muito graças às contribuições de Francis Bacon e René Descartes, que emergem como os pensadores que mais contributos deram para o desenvolvimento de um "método geral do conhecimento"²⁰. Como resultado, o método científico surge atualmente intimamente ligado às Ciências, baseado essencialmente em duas abordagens metodológicas principais, isto é, a «abordagem dedutiva e a abordagem indutiva», que são enquadradas nos dois tipos de métodos de investigação (Quantitativo e Qualitativo), pelo que a Ciência Política tem por norma uma abordagem indutiva (Fernandes 2010, p. 57; Pereira & Poupá, 2003, p. 18).

Nestas circunstâncias, assumindo “... que é do diálogo eficiente entre a forma e o conteúdo que nascerá a relevância científica de um trabalho...” (Sousa, 2005, p. 77), adotou-se uma metodologia do tipo Qualitativa, com base num método de Estudo interpretativo e de análise intensiva (Fernandes, 2010, p. 60), através de um raciocínio indutivo-dedutivo²¹ (Richardson, 2011, p. 35), não apenas partindo de hipóteses preconcebidas mas também de

¹⁹ A palavra metodologia é originária da justaposição dos termos gregos *méthodos* (método), caminho para atingir determinado objetivo; e *logos*-conhecimento.

²⁰ Francis Bacon ficou conhecido como sendo o criador do método indutivo, contrariamente René Descartes não acreditava na credibilidade da indução, mas sim na dedução, admitindo que qualquer conhecimento deve ser rigorosamente demonstrado e inferido. Apesar das diferenças existentes entre as duas concepções, sobre o método geral de conhecimento, defendidas pelos dois filósofos, existe uma linha de pensamento comum, contrariando a maior parte das teorias anteriormente defendidas, uma vez que ambos defendiam a necessidade de haver um padrão de precisão mais profundo, para a maior sustentabilidade do raciocínio, como princípio geral. Deste modo, a grande divergência entre as duas concepções encontra-se nos processos de raciocínio, sendo que enquanto Descartes defendia os princípios intuitivamente derivados (Dedução), Bacon enveredava mais pelas observações empíricas (Indução). Uma das principais razões para essa divergência de perspetivas está relacionada com as áreas de atuação dos dois filósofos, dado que Descartes era conhecido pelos seus grandes feitos nas áreas de Matemática, enquanto Bacon simpatizava mais com as leis (Descartes, 1960).

²¹ Enquanto a Indução é o processo pelo qual, partindo de dados, informações ou observações particulares é possível obter-se proposições gerais; a Dedução caracteriza-se, por um sistema de hipóteses ligadas entre si, partindo de um conhecimento genérico para uma conclusão particular.

objetivos gerais quanto ao estudo, com base numa pergunta de partida em conjunto com outras derivadas, o que permitiu identificar e descrever os principais pilares e elementos essenciais subjacentes à temática em estudo, relacioná-los e obter as conclusões finais (*vide*. Apêndice A8). Daí e numa fase inicial, o trabalho se ter baseado na pesquisa documental e bibliográfica sobre a temática central do estudo, com a análise e a descrição dos principais conceitos que sustentam o trabalho, elaborados segundo uma vertente académica²².

Como prática geral, a elaboração de qualquer trabalho científico obriga a uma recolha de informação que sirva de suporte ao conhecimento produzido, informação que terá de ser credível e atual sobre as várias temáticas em estudo, uma vez que «ciência é rigor». Nesta ótica, foi feita uma revisão de literatura no intuito de serem obtidos os instrumentos e ferramentas que permitam fazer a descrição e a abordagem ao tema, consciente de que, em Ciência Política, existe alguma dificuldade para o estudo da conjuntura no que se refere ao acesso às fontes diretas²³. Uma vez que a presente tese, com carácter interdisciplinar²⁴, se enquadra no âmbito da investigação em ciências políticas²⁵, a abordagem ao tema e às temáticas derivadas foi elaborada levando em linha de conta uma aprofundada interpretação geoestratégica do espaço marítimo de Angola, de acordo com várias perspetivas geoestratégicas defendidas por alguns autores e sustentadas pela consulta e base bibliográfica, tendo sido seguida ao longo deste trabalho uma abordagem considerando o relacionamento (influência) existente entre a Geografia e a Estratégia, tendo em conta a Geopolítica, ou seja nas palavras de Harold Lasswell, citado por Maltez, “...*the study of influence and influential...*” (2007, p. 65).

No entanto o levantamento da informação documental revelou-se de alguma forma complexo pela heterogeneidade do vasto leque de matérias a pesquisar, em virtude das suas

²² Portanto, a descrição e a análise em torno da temática foram executadas com base na consulta de diversos tipos de relatórios, livros, artigos em jornais, artigos em periódicos científicos, coleções de documentos de investigação, dissertações, comunicações apresentadas em conferências, entre outros elementos de investigação. Assim, além do acervo bibliográfico referido houve por parte do autor a preocupação em ter acesso e trabalhar com fontes primárias, desde discursos e relatórios oficiais, entre outros tipos de documentos. Deste modo, o presente trabalho integra modelos e técnicas qualitativas de análise de conteúdo, através do acesso ao acervo bibliográfico e documental que o autor teve acesso (Richardson, 2011, p. 30).

²³ Adriano Moreira defende que a massa esmagadora de documentos em Ciência Política são indiretos, sendo que para si o mais importante documento indireto é a imprensa, e ainda os anuários, boletins e relatórios que se ocupam da conjuntura política e que são mais especializados, etc. (2009, p. 141).

²⁴ O espírito da interdisciplinaridade em Ciências Políticas vive-se seguindo o conselho de Pascal, “uma vez que não se pode ser universal e saber tudo o que se pode saber sobre tudo, é necessário saber um pouco de tudo. Porque é muito mais belo saber qualquer coisa de tudo do que saber tudo de uma só coisa” (citado por Maltez, 2007, p. 188).

²⁵ Tendo por base a 5ª Edição de um dos mais vulgarizados textos introdutórios, da autoria de Michael Roskin, Robert L. Cord, James A. Medeiros, Walter S. Jones, «*Political Science. An Introduction, New York, Prentice-Hall, 1994*», o presente trabalho enquadra-se no âmbito das Relações Internacionais (Maltez, 2007, p. 191).

diferentes origens, o que exigiu algum rigor na sua seleção e sistematização, levando em atenção a falta de material de produção angolana, dentro das temáticas abordadas, atendendo à conjuntura académica e institucional nacional, que ainda mostra pouca sensibilidade quanto a esta área de elaboração de trabalhos científicos, impedindo ou dificultando assim o fácil acesso às fontes, que são da maior importância para a concretização de projetos de grau académico superior. Essas limitações encontradas durante a investigação relativas à precariedade de fatos, por em Angola a maior parte da documentação oficial ser ainda confidencial, tornou a investigação, sobre fatos relativos a conjuntura nacional, um processo complexo, o que dificultou a construção da investigação dentro do âmbito de exigência deste trabalho.

Por outro lado, a inexistência de estudos e de um corpo doutrinário estratégico estruturado sobre os Assuntos do Mar e a sua importância, que pudesse incentivar a condução de políticas e medidas de valorização do mar e contribuir para um melhor aproveitamento deste bem natural em ordem a minimizar os recursos desperdiçados por falhas na tomada de decisão, constitui uma importante limitação à elaboração de trabalhos desta natureza.²⁶ Defrontando algumas limitações por ser uma área de «conhecimento escasso», foi necessário elaborar, desde logo, um Estado da Arte com o recurso à respetiva análise documental. Assim, no desenvolver do trabalho foram definidas algumas hipóteses de partida, conforme anteriormente apresentadas, tendo por finalidade o melhor direcionamento da investigação, hipóteses que constituem o fulcro da investigação deste trabalho e a que pretende encontrar respostas.

Partindo de conhecimento abalizado de reputados autores e tendo em atenção a credibilização científica e de consolidação de todo o processo de investigação, foram conduzidas diversas entrevistas semiestruturadas a personalidades consideradas de referência na comunidade científica, quanto às matérias em causa, dentre os quais o Almirante Viera Matias, o Vice-almirante e Professor Catedrático Victor Manuel Bento e Lopo Cajarabille, o Brigadeiro (Reserva FAA) Manuel José Correia de Barros, o Vice-almirante (FAA) João dos Santos Gregório Victor, entre outras individualidades. No entanto as referidas entrevistas não foram colocadas em anexo devido ao facto de algumas das personalidades inqueridas serem difíceis de contactar, bem como disporem de pouco tempo ou não terem manifestado

²⁶ De acordo com o Professor Adriano Moreira a “Ciência Política, visa sobretudo combater a precariedade dos factos, assumindo o encargo de lutar contra as barreiras, ao mesmo tempo que ajuda a racionalizar o caudal de informações sobre determinados fenómenos”, deixando claro que só com trabalhos desta natureza, as barreiras existentes no acesso da informação serão quebradas (2009, p. 143).

disponibilidade para, em tempo oportuno, procederem à revisão e à autenticação das suas entrevistas, e outras terem manifestado interesse em permanecerem no anonimato. Numa vertente académica nacional e internacional, procurou-se estabelecer uma proficiente rede de contatos académicos para o acesso a informação, com destaque para o Centro Estudos Estratégicos de Angola (CEEAA), em Luanda; para o Instituto de Defesa Nacional (IDN), em Lisboa; para o *International Institute for Strategic Studies* (IISS), em Londres; e para o *South African Institute of International Affairs* (SAIIA), em Joanesburgo.

Em todo o processo a *internet* constituiu uma mais-valia como domínio de pesquisa e investigação, pois serviu de suporte para a seleção de alguns dados favoráveis à sedimentação do trabalho, valorizando a triangulação de fontes; também foram consultados livros, artigos, trabalhos, e outros documentos de origem estrangeira, cujos conteúdos mais relevantes foram utilizados na elaboração do presente trabalho, depois de livremente traduzidos pelo autor. No que se refere ao aspeto metodológico, utilizado na elaboração e organização da tese, foram adotadas as técnicas das Normas APA (*American Psychological Association*), através do Despacho n.º 101/2009 em vigor quanto aos processos de investigação na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias (ULHT). Porém e como em qualquer estudo científico, recorreu-se aos principais teorizadores das matérias centrais desta investigação, servindo os mesmos de «fios condutores» para a fundamentação dos principais conceitos relacionados com a temática central desta área que se pretende inovadora, onde se pretende realçar a importância geoestratégica do espaço marítimo, contíguo ao território angolano, fator estruturante que constitui o núcleo fundamental da investigação que conduziu à concretização do presente trabalho.

1.4.1. ESTADO DA ARTE

Tratando-se de um trabalho baseado num estudo de investigação científica, será de reconhecer que o passado constitui indispensável referência quanto ao presente, permitindo perspetivar o futuro, pelo que será necessário referir os principais autores e obras, que durante longos anos, se têm dedicado ao aprofundamento do estudo das diversas temáticas abordadas neste trabalho, nomeadamente sobre o Mar. Nesta ordem, com o presente estudo, para além de procurar colmatar algumas lacunas sobre a referida temática no contexto Angolano, dado se tratar de uma matéria ainda pouco estudada no país, o autor pretende fornecer e deixar pistas para futuros trabalhos nesta matéria.

Inequivocamente, a postura desencorajadora, a nível nacional no que se refere à incipiente área científica relativa aos assuntos ligados à importância do mar, implicou um

certo atraso no que concerne à sistematização da investigação científica sobre os Assuntos do Mar em Angola. Neste particular, o Jurista Joaquim Dias Marques de Oliveira surge como uma das poucas personagens a nível nacional que se tem dedicado consistentemente ao estudo destas temáticas, embora de uma forma mais dirigida às Ciências Jurídicas, como o Direito do Mar, expresso na sua obra «*Subsídios para o Estudo da Delimitação e Jurisdição dos Espaços Marítimos em Angola*», publicada em 2007. Por seu turno e no que toca ao contexto externo, a geografia política dos séculos passados até Frederick Ratzel, não concedia vantagens especiais aos poderes alicerçados no mar, embora já tivessem existido (e continuassem a existir) impérios marítimos, onde a missão das esquadras era o de apoiar os Exércitos que avançavam em terra. Todavia, Ratzel reconhecia a importância dos mares no crescimento da população, na ascensão e formação dos grandes Estados, não fazendo análise profunda sobre o seu papel fundamental no poder dos Estados (Almeida, 1994, p. 22).

Nesta linha e após o aparecimento de Ratzel e das suas visões de expansão (Espaço Vital) surgem as primeiras obras científicas dedicadas ao Poder Marítimo, destacando-se como principal historiador, estratega e impulsionador o Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan, o qual desempenhou um papel fundamental no estudo da importância geoestratégica dos mares e oceanos, ao serviço dos Estados, exercendo grande influência no desenvolvimento do Poder Naval e na implementação das estratégias das grandes potências marítimas nos finais do século XIX e na primeira metade do século XX²⁷. Depois de Alfred Mahan, surgiram vários estudos e Escolas de pensamento sobre a importância da valorização do mar pelos Estados e sobre a sua importância quanto ao respetivo Poder, entre elas a obra de Julian Stafford Corbett²⁸ «*Some Principles of Maritime Strategy*», publicada pela primeira vez em 1911. Por isso e tendo em conta o sentido que se pretende direcionar na abordagem do tema, implica estudar algumas teorias que foram e ao que parece continuam a ser preponderantes na política internacional a partir dos finais do século XIX, tendo influenciado em grande medida as estratégias de muitos teorizadores e líderes políticos dessa época, dentre

²⁷ O reconhecimento da centralidade dos mares e oceanos no poder dos Estados, por Alfred Mahan – embora o seu enfoque fosse os Estados Unidos da América, numa perspetiva de redimensionar o papel do seu país nos mares – traz importantes noções sobre o funcionamento e a ascensão de uma potência na conjuntura internacional através do seu investimento e influência nos oceanos. O grande êxito de Mahan surge em 1889 com a sua grande obra «*The influence of sea power upon History*», tendo recebido varias condecorações por este feito, que punha a descoberto os grandes segredos que fizeram com que o Império Britânico tivesse assumido uma abrangência mundial, através da sua estratégia naval e marítima. Mahan nessa obra reflete sobre a dimensão dos mares e oceanos relativamente ao espaço continental, da importância do comércio na balança da economia das sociedades, estando na base do Poder Marítimo dos Estados (Almeida, 1994, p. 24).

²⁸ Julian Corbett foi assim o principal opositor das teorias *mahanistas*. Todavia, apesar desta mudança no quadro geopolítico e geoestratégico da cena internacional sobre o Poder Marítimo, não tem surgido explicações plausíveis sobre as razões que levaram o não desenvolvimento de talassocracias em África (Almeida, 1994).

os quais Mackinder, Haushofer, Mahan, Corbett, Castex, Spykman, Arnold Toynbee, Vidal de La Blache, Jaime Vicens Vives, Saul Cohen, entre outros, cujas teorias tiveram grande impacto no desenvolvimento do poder das potências, no sistema internacional. Quanto aos teorizadores portugueses foram consultados as obras de Políbio Almeida (1994; 2012), Mendes Dias (2005), Loureiro dos Santos (2008; 2009) e Almeida Tomé (2011), cujos contributos se revelaram importantes.

Num outro prisma, procurou-se abordar o tema com base numa transposição do geral para o específico²⁹, tendo-se enquadrado o tema numa abordagem sobre a História e a realidade africanas, bem como descrevendo os momentos de viragem ao longo da sua história, através de autores como Douglas Wheeler e René Pélissier (2011), Ki-Zerbo (1972) e Pedro Chimanda (2010). Paralelamente, o estudo dos fatores geopolíticos e geoestratégicos de Angola são analisados através de publicações oficiais do Governo, relatórios oficiais das instituições públicas e suas parceiras, diversas publicações multidisciplinares, e ainda pelo acompanhamento sistemático das «principais forças motrizes» do País, atendendo que o conhecimento destes elementos se reveste de importância, relevante e constitui a imprescindível e decisiva base de partida no quadro do planeamento da ação estratégica nacional.

No que concerne à Política Externa do Estado³⁰, existe ainda um grande défice em termos bibliográficos nestas matérias, por causa também ao designado «pessimismo africano» acerca da divulgação das suas principais linhas de ação aos outros Estados. Por via disso a sua abordagem só foi possível com recurso maioritariamente a artigos científicos, tais como o de Assis Malaquias (2011); o de Pavia et al. (2011), ou ainda, através de artigos de centros de estudos e de investigação (Chatham House, CEEA, ACSS, SAIIA, etc.), que revelam, mesmo que indiretamente, a interação de Angola na conjuntura internacional, quer a nível político, como a nível económico, militar e diplomático. De igual modo e no que se refere à abordagem das questões securitárias, ao considerar uma perspetiva mais recente ligada à

²⁹ A historiografia sobre o colonialismo português em África não é tão remota quanto a sua história, tendo as primeiras obras surgido nos finais da década de 50 do século XX (James Duffy), nomeadamente o primeiro estudo sobre a História e o nacionalismo Angolano foi publicado em 1962, por Thomas Okuma – *Angola in Ferment: the Background and Prospects of Angolan Nationalism*. Deste modo, para a abordagem das temáticas sobre a História de Angola, o autor recorreu às obras supracitadas, referenciando algumas figuras como Mário Pinto de Andrade, Viriato da Cruz, Norton de Matos, Holden Roberto, tal como outras que marcaram de alguma forma, a História de Angola e o nacionalismo Africano.

³⁰ Tal como defende Guedes (2011, p. 24), “infelizmente a evolução da Política Externa de Angola é um domínio muito mal conhecido e ainda menos investigado”. Todavia, os últimos acontecimentos demonstram que esta Política, desde há alguns anos, tem vindo a responder no essencial, as pressões da conjuntura, em termos políticos, económicos e até militares, quer no contexto regional, como continental Africano e global.

conflitualidade, importa realçar as obras do Professor Adriano Moreira, General Abel Cabral Couto, General Loureiro dos Santos, General Miguel Júnior (FAA), Major-General José M. F. Nogueira, Maria Marchueta; Tenente-coronel Luís Bernardino, Joseph Nye Jr., Philippe David, Robert Keohane, entre outros cientistas políticos.

Atualmente a abordagem sobre as temáticas relativas aos Oceanos, à segurança marítima e ao seu valor científico e económico, fazem parte do núcleo de temáticas que ainda condicionam a reflexão estratégica dos analistas angolanos, pelo que só foi possível enriquecer as referências graças a um conjunto de artigos científicos e revistas periódicas, que se centram na dimensão marítima da segurança, na sua centralidade na conjuntura internacional, nas ameaças globais que poderão surgir do mar, nas oportunidades que pode oferecer, e na exploração de outros elementos ligados ao seu valor, enquanto elemento de segurança e de defesa e de afirmação de um Estado. Finalmente foram utilizados discursos e estudos das várias áreas do saber correlacionados com o mar e com o Atlântico Sul, sendo de sublinhar a relevância de periódicos como a Revista Marinha, publicada periodicamente pela Marinha de Guerra Angolana; os artigos publicados na Revista Militar; os Cadernos Navais e a Revista da Armada, publicados pela Comissão Cultural da Marinha Portuguesa; e do periódico Nação e Defesa editado pelo Instituto de Defesa Nacional (português). No prisma individual importa realçar algumas publicações como as do Almirante Viera Matias; dos professores doutores Vice-almirante António Silva Ribeiro e Vice-almirante Manuel Lopo Cajarabille; Tiago Pitta e Cunha; Geoffrey Till; André Thomashausen (2008a; 2008b); Brigadeiro Manuel Correia Barros (FAA); Almirante António Sacchetti, entre outros autores.

1.5. ESTRUTURA DA TESE

Uma investigação realizada sobre o valor multidimensional do Mar terá de assumir o carácter, inequívoco de ser de âmbito multidisciplinar, pelo que a presente tese de doutoramento se encontra subdividida em três partes, autonomizáveis mas interligadas entre si, com o propósito de contribuírem direta ou indiretamente para o alcance dos objetivos deste trabalho de investigação, encontrando-se cada parte subdividida por capítulos e subcapítulos.

A primeira parte consiste no Enquadramento Teórico-Conceptual do estudo desenvolvido, apresentando de início a introdução dos conceitos operacionais e auxiliares, a fim de descortinar quaisquer dúvidas que pudessem surgir ao longo do trabalho quanto à abordagem das temáticas principais. A seguir procedeu-se à abordagem da Ordem Internacional, onde é apresentada a evolução da Convenção das Nações Unidas sobre o

Direito do Mar, sublinhando as delimitações espaciais e competências que daí surgiram. Posteriormente foram realçadas as transformações que ocorreram com o término da bipolarização, com o surgir de novos atores na senda internacional e onde se observa a centralidade dos oceanos. Justifica-se numa perspetiva de abordagem sistémica, em que se deve passar do geral (conjuntura internacional) ao específico (realidade local). Seguiu-se a abordagem da realidade local isto é, uma breve caracterização geopolítica de Angola. Finalmente e porque o País não constitui o único ator do sistema político internacional, foi abordada a situação e posição do País no sistema mundial, onde a sua integração nas OI e ORA surge como uma oportunidade de reposicionamento perante os Assuntos do Mar.

A segunda parte, intitulada "Segurança e Defesa", inicia-se com um breve enquadramento geral, que se pretende que possa servir de "guião fiel" para todos os capítulos. Segue-se uma abordagem da problemática da conflitualidade na África Subsariana e os respetivos desafios à segurança internacional, através de uma análise aos problemas regionais no âmbito da segurança marítima. Focou-se então a realidade Angolana, no que toca à Identidade de Segurança e Defesa Nacional, onde se apresentam a Política de Segurança e Defesa Nacional, o quadro legal e a Estrutura Superior de Segurança e Defesa Nacional, o Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional enquanto elemento do Pensamento Estratégico Nacional. Termina-se com uma reflexão sobre o papel das Forças Armadas Angolanas (FAA) e do seu Sistema de Forças, enquanto aparelho do Estado, atuando numa nova conjuntura internacional. Neste contexto, foi efetuada uma análise sobre o papel atual da Marinha de Guerra enquanto Poder Naval.

A terminar esta seção, foi feita uma análise aprofundada sobre o Mar e os desafios que se colocam à defesa da soberania do Estado, focando a importância do mar enquanto elemento de segurança e defesa, onde foram apontadas as ameaças, analisados os desafios no âmbito da segurança marítima, sublinhada a importância do Poder Naval para uma futura afirmação do Estado no mar, com realce para a importância da renovação dos meios da Marinha de Guerra e da formulação de doutrina que comporte a nova realidade global, onde «fazer e manter a paz é mais difícil do que fazer a guerra» (Le Sage, 2007), tendo em vista o acautelamento dos interesses do Estado no mar, dentro da respetiva Região de Informação de Voo - FIR (*Flight Information Regions* Luanda FNAN) e Zona de *Search And Rescue* (SAR). Foi ainda considerada a situação atual do controlo do mar, centrada no exercício da Autoridade do Estado no mar, onde se pretende apontar algumas mudanças a considerar, reformas a efetuar, sinergias a aproveitar e atitudes a tomar, que deverão ter o seu ponto alto

na criação de um efetivo "Sistema de Autoridade e Vigilância Marítima". Traçados os desafios³¹ de segurança e defesa que se colocam atualmente ao Estado angolano, relacionados com a proteção do seu espaço marítimo, procura-se incrementar um melhor posicionamento geoestratégico no âmbito regional e consecutivamente no melhor aproveitamento económico e científico do mar.

Assim e na terceira parte foi abordada a vertente económica e científica do mar realçando-se o seu valor enquanto elemento de desenvolvimento, diversificação e de fortalecimento da economia, como vetor de afirmação devido os seus valores económico e ambiental, especialmente dentro do quadro geopolítico em concreto – o Atlântico Sul. Para conseguir esse objetivo foi necessário fazer uma abordagem do Mar enquanto área de verdadeira economia, numa altura em que a importância e o potencial dos vários usos económicos do mar, associados ao conhecimento científico, podem "abrir portas" a um novo ciclo na economia e realidade marítima nacional, onde a exploração da plataforma continental angolana poderá aumentar a influência destes recursos no bem-estar e no progresso do sistema de vida dos cidadãos. A terminar esta parte foi elaborada uma análise prospetiva sobre a complementaridade do mar para o Estado, enquanto elemento chave do paradigma de segurança, defesa e afirmação do país, onde é apresentada uma abordagem instrumental sobre alguns contributos que podem ajudar o melhor aproveitamento da sua dimensão marítima, para garantir a Segurança e a Defesa Nacional e promover uma maior afirmação política, militar e económica, criando condições para num futuro edificar um Poder Marítimo, em que a implementação de uma Estratégia Marítima Nacional constitui importante fator geoestratégico.

O trabalho termina com a apresentação das conclusões e algumas recomendações elaboradas ao longo de todo o processo de investigação e de elaboração da tese, seguidos da apresentação da Bibliografia, dos Anexos e dos Apêndices considerados adequados aos estudos efetuados sobre "Angola e a Complementaridade do Mar: o Mar enquanto fator geoestratégico de segurança, defesa e afirmação".

³¹ A tipologia da abordagem feita ao longo da tese, no que respeita à Segurança e Defesa, focou-se fundamentalmente nas atividades e âmbito de atuação da capacidade de intervenção do aparelho militar, ou seja das Forças Armadas que constituem o principal pilar da Defesa Nacional. Embora se faça sobressair a componente naval, não foi ignorada a importância das outras componentes e das Forças de Segurança, garantes da ordem e da Segurança Nacional, as quais direta ou indiretamente contribuem para a prossecução dos objetivos de Segurança e Defesa e de afirmação nacional, através do mar.

PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO- CONCEPTUAL

1. INTRODUÇÃO DE CONCEITOS

Obedecendo às normas de elaboração de uma tese, haverá que definir alguns dos conceitos essenciais para que posteriormente seja possível fazer a descrição das matérias envolvidas no tema, em que a descrição é executada com base numa relação de interdependência progressiva com o conhecimento científico. Devido ao tema em apreço e para além de serem introduzidos conceitos como os de "Segurança", "Defesa" e "Economia do Mar", torna-se necessário compreender alguns conceitos-chave que constituem os pilares dos temas próprios abordados dentro do âmbito da área conceptual das Ciências Políticas, e das Relações Internacionais na qual esta tese se deve enquadrar.

Neste sentido e antes de abordar os temas de segurança, defesa ou de afirmação de um Estado, haverá que fazer uma análise sobre os principais conceitos em torno da presente temática. Dentro desta perspetiva entendeu-se relevante referir alguns dos conceitos-base que serão introduzidos ao longo do tema: Poder, Segurança e Defesa, Economia do Mar, Geopolítica e Geoestratégia. Estes encontram-se intimamente ligados a outros, como é o caso dos conceitos de Interesse Nacional e de Soberania³², que definem o espaço territorial, os interesses a proteger e a comunidade a que estes conceitos se aplicam; conceitos que também surgem como requisitos fundamentais para a constituição e estruturação de qualquer Unidade Política, e que se materializam na segurança e na integridade do território.

1.1. CONCEITOS OPERACIONAIS

1.1.1. CONCEITO DE PODER

A Política, nomeadamente a que se refere ao Estado, é muitas vezes entendida como o estudo do Poder, fazendo com que o mesmo se torne fundamental para a afirmação do Estado, constituindo um dos principais fatores dos estudos da Ciência Política e das Relações Internacionais, por traduzir-se na capacidade de contribuir para alcançar os objetivos definidos pela Política. Neste contexto, existem diversas definições de Poder na área da

³² Atualmente, o princípio da territorialidade deixou de ter um carácter estruturante na ordem mundial como tinha no passado, na medida em que velhas e novas fronteiras se vão justapondo umas às outras, interseccionando-se entre si, em função dos seus conteúdos, natureza, significados e valor instrumental, formando uma complexa rede de interligação do Estado e respetiva Política com a Política dos outros atores que competem no sistema mundial das relações internacionais, dificilmente perceptível numa simples projeção geográfica (Marchueta, 2002, p. 19).

Ciência Política, designadamente naquela ótica de poder enquanto forma de alcançar determinados interesses definidos pelo Estado.

Genericamente o "Poder" pode ser definido como o “conjunto de meios capazes de coagir os outros a um determinado comportamento” (Lara, 2013, p. 258). Decorre assim da consciência de que existe uma pluralidade de meios susceptíveis de impor uma conduta, resultando assim numa vasta gama de poderes caracterizados pelo conjunto de meios utilizados, que lhes dão fundamento e o caracterizam. Com isso, tendo em vista uma maior abrangência conceptual, o poder visa o cumprimento dos objetivos e interesses de uma determinada comunidade, sendo necessário dispor da Força para alcançar esses pressupostos, mesmo contra a vontade dos outros (Duverger, 1972; Weber, 1968). De acordo com Luís Fontoura, o "Poder Nacional" surge como “a soma dos atributos que capacitam um Estado a atingir os seus objetivos externos, especialmente quando eles se opõem aos objetivos e vontade de outro ator internacional” (Fontoura, 2007, p. 10). Principalmente através do conjunto das designadas forças materiais e morais de natureza vária, que um Estado pode mobilizar e utilizar a partir da totalidade dos seus recursos, no intuito de alcançar determinados objetivos pré-definidos, para o cumprimento do Interesse Nacional. Entretanto e em certas circunstâncias conjunturais, um Estado mais fraco poderá também utilizar o seu poder funcional contra outro mais forte³³.

Nesta ordem e sabendo que o poder é uma relação e não uma Força, porquanto é variável a médio prazo e pode ser mutável a longo prazo, Ray S. Cline em 1975, através da sua obra "*World Power Assessment*", apresentou um raciocínio impírico que se desdobra numa fórmula matemática para determinar a avaliação e o cálculo aproximado do Poder Nacional, real ou potencial, de um Estado, também designada Equação do Poder de Cline:

$$P_p = (C + E + M) \times (S + W)$$

Onde: P_p = poder percebido; C= massa crítica, que surge do somatório (c= população e t= território); E= capacidade económica; M= capacidade militar; S= estratégia nacional; e, W= vontade nacional (Almeida, 2012, pp. 327-364). Porém e atualmente, muitos são os teorizadores que advogam que esta conceção impirica se encontra cada vez mais desajustada aos novos tempos, especialmente pelo efeito perverso do avanço tecnológico e da globalização dos efeitos (Hwang, 2008).

³³ O poder funcional é a capacidade real que um Estado tem em submeter as grandes potências e conseguir a realização de objetivos limitados, através da função mundial que desempenha e que exerce com um grau de tolerância politicamente admissível, mas respeitando a «*dead line*» do espetro de interesses ou valores dos outros (Tomé, 2011, p. 90).

Postos estes considerandos, verifica-se que o poder político surge como o principal elemento de autoridade, organização, ordem, de controlo e de emprego da Força, o que significa que deve ser detentor dos meios necessários de Defesa ou de coação militar, de toda a estrutura de uma Nação, sobressaindo como o principal dinamizador dos restantes elementos do Poder Nacional. No caso concreto de Angola, de acordo com o artigo 4º da Constituição da República (2010), «o poder político³⁴ é exercido por quem obtenha a sua legitimidade mediante processo eleitoral livre e democraticamente exercido, nos termos da Constituição e da lei», através de um sistema de governo do tipo «Presidencial-Parlamentar», complementado com um poder legislativo de Câmara Única.

Ao longo do tempo foram surgindo vários investigadores, que se debruçaram sobre as diferentes formas de poder, enquadrados no pensamento geopolítico à escala mundial. Neste contexto, o Poder Nacional pode manifestar-se essencialmente através de cinco expressões, envolvendo as áreas política, militar, económica, psicossocial, e a científico-tecnológica. Com isso admite-se que as principais formas de projeção deste poder em situações extremas são as Forças Armadas (FA), nas suas vertentes de Poder Marítimo, Poder Terrestre e de Poder Aeroespacial (Fontoura, 2007). No que concerne ao tema deste trabalho o aspeto marítimo ocupa um lugar central na constituição das temáticas, fazendo com que seja necessário introduzir os conceitos de Poder Marítimo e Poder Naval, porque ao longo do trabalho nos importa sobretudo abordar questões relacionadas com a segurança, defesa e afirmação, ligadas ao espaço marítimo, porquanto a expressão militar do Poder Nacional³⁵ no Mar surge como um dos principais focos de abordagem.

Assim sendo, o "Poder Marítimo" surge como a capacidade resultante da integração dos recursos de que o Estado dispõe para a utilização do mar e das águas imediatamente contíguas, quer como instrumento de ação política, económica e militar, quer como fator de desenvolvimento económico e social, visando conquistar e garantir os objetivos e respetivos interesses nacionais. Virgílio de Carvalho considera que o Poder Marítimo de um país “corresponde aos elementos do seu Poder Nacional, ou Força Total, que contribuem para a realização dos seus Interesses Marítimos”, isto é, “a integração das manifestações do Poder

³⁴ Conceptualmente e de acordo com a corrente realista, o Estado representa o ator principal de decisão no interior de todo o sistema sociopolítico internacional, no qual intervêm outros atores estaduais e não estaduais (Morgenthau, 1993). Na ordem interna será o último regulador da legalidade, da Força e do Poder, dentro das respetivas fronteiras. O poder político surge associado ao conceito de "Poder" nas suas mais variadas formas e expressões, sendo responsável pelo destino do Estado, através do exercício de várias formas de Poder, quer no âmbito interno como externo (Fontoura, 2007).

³⁵ Resumidamente, a Expressão Militar do Poder Nacional consiste na manifestação, no âmbito preponderantemente militar, do conjunto de elementos humanos, de infraestruturas e de meios que o Estado dispõe para contribuir, alcançar e manter os objetivos nacionais (*ibidem.*).

Nacional que têm o mar como meio de atuação” (1982, p. 126). Por sua vez, o Poder Naval surge como a componente militar do Poder Marítimo, traduzindo a “capacidade dum país em meios navais de superfície, sub-superfície e aéreos orgânicos das Marinhas de Guerra, bem como os meios militares não orgânicos e civis por elas mobilizados” (Carvalho, 1992, p. 90).

Neste contexto, a área envolvente própria do Poder Marítimo³⁶ e das respetivas estratégias nas suas diferentes vertentes, como a económica, a política, a militar e a diplomática, admite sempre como sua componente o Poder Naval e o respetivo planeamento de capacidades (*ibidem*). A componente naval consistirá então na atuação militar do Estado no Mar, nas águas interiores e em determinadas áreas terrestres limitadas, de assinalável interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, tendo em consideração que a noção de poder se encontra sempre associada à noção de "Segurança Nacional". Diante disso, o Estado, detentor do Poder Nacional³⁷ e como Unidade Política Soberana de autoridade e de organização da Nação, tem a missão de garantir e preservar os interesses vitais da sua comunidade, ao garantir o bem-estar da população e ao assegurar a manutenção da Segurança Nacional por meio dos mais variados meios da Defesa Nacional. Interessa então perceber o conceito de Segurança Nacional, e ao mesmo tempo entender como é preservada a todo o momento a Segurança e Defesa Nacional, a fim de perceber a sua real dimensão no Mar (Segurança Marítima).

1.1.2. CONCEITOS DE SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL

1.1.2.1. EVOLUÇÃO DOS CONCEITOS DE SEGURANÇA E DE DEFESA

Desde cedo que o sistema político mundial vigente tem sido caracterizado pelas relações de poder entre os Estados (Fernandes & Borges, 2005, p. 19), fazendo com que cada sistema internacional tenha de enfrentar crises provocadas pelos desequilíbrios existentes entre os Estados que o integram e pela constante tendência da defesa incondicional dos interesses singulares. Nestas circunstâncias as noções tradicionais de Segurança e Defesa Nacional passaram a estar relacionadas com todos os setores e elementos que ditam a

³⁶ Hierarquicamente, importa descrever o quadro organizado que envolve a estrutura do Poder Marítimo de um Estado (*Sea Power*): num primeiro patamar encontra-se o «*Naval Power*», que abrange as Marinhas Militares e a Aviação Naval; depois o «*Maritime Power*», que compreende o «*Naval Power*», traduzido nos Fuzileiros Navais e as Guardas Costeiras; e por último o «*Sea Power*», que engloba o «*Maritime Power*», e outros elementos não armados, incluindo meios aéreos militares não orgânicos com vocação marítima (Carvalho, 1982, p. 127).

³⁷ No âmbito das Relações Internacionais, o conceito de "Poder" revela-se um complexo conceptual e prático muito vasto, uma vez que diferentes escolas teóricas e pensadores defendem diferentes perspetivas, na medida que o conceito tem evoluído mesmo para as grandes potências; estas têm vindo a abdicar um pouco da sua vontade impositiva, de carácter coercivo, dando espaço a outras formas de relacionamento – *hard power* vs *soft power* –, fazendo com que, na atualidade, seja mais complicada a determinação quantitativa e qualitativa dos fatores caracterizadores que podem definir um Estado sob o signo de Potência Internacional (Moreira, 2011).

sobrevivência do Estado, envolvendo também a totalidade dos seus recursos³⁸ (Ribeiro, 2009, p. 15).

Assumindo que o sistema de segurança coletiva surge como um elemento essencial nas sociedades contemporâneas³⁹, revestindo-se de substancial importância no quadro da Ciência Política e das Relações Internacionais (Moreira, 2011, pp. 123-124), assiste-se atualmente a um alargamento dos conceitos de Defesa e de Segurança Nacional, numa perspetiva mais inclusiva, para além daqueles «ditos clássicos», ao considerar-se como integradas as duas vertentes militares (externa e interna), incluindo também as vertentes política, social, económica e tecnológica. Atualmente, a dimensão tecnológica surge como uma nova dimensão do poder efetivo de um Estado o que, associado à científica e à dimensão do ciberespaço, veio proporcionar a entrada numa nova Era: a da Informação. Ao Pretender-se demonstrar o desdobramento das ideias em torno da presente temática e o âmbito de cada conceito, o de Segurança e o de Defesa, torna-se necessário abordar estes conceitos de forma isolada, dado que os mesmos aparecem várias vezes deficientemente aplicados. Neste sentido, numa análise inicial à abrangência dos conceitos de "Segurança" e "Defesa", constata-se que o âmbito desta última se encontra mais associado às «ações», enquanto o da Segurança está associado aos «resultados» e a um sentimento (Ribeiro, 2009).

Inequivocamente, a evolução do conceito de Segurança encontra-se intrinsecamente ligada à evolução do conceito de fronteira e da reformulação do conceito de soberania, referente à ordem interna. De facto e com o passar dos anos, os conceitos clássicos de Fronteira e de Segurança encontram-se cada vez mais indissociáveis, visto que o território nacional deixou de ser o espaço privilegiado em que se afirma a segurança das pessoas e bens, passando a ser alvo da crescente disseminação da violência (a nível global) e da proliferação de novas ameaças e riscos para o Estado (Marchueta, 2002, p. 41). Este facto tem contribuído para que a intenção inicial no que se refere à divisão do mundo por fronteiras, «acertada»

³⁸ Estas questões tiveram importantes repercussões sobre as atividades de preparação e emprego dos sistemas estratégicos nacionais, uma vez que, na atualidade, os Estados se sentem permanentemente ameaçados, no seu conjunto, por diversas formas de coação, indiretas ou diretas, que se combinam e fortalecem reciprocamente, sendo as mais comuns de natureza económica/tecnológica e psicológica/ideológica, de liberdade dos mares, de abastecimento energético, etc, através de ferramentas e modelos diversificados. Nesta ótica, este envolvimento permanente de todos os recursos do Estado no âmbito da Segurança e Defesa, engloba ao mesmo tempo medidas de preparação técnica e psicológica (RAM), elaboradas com muita antecedência relativamente aos acontecimentos a que se destinam, de forma a maximizar as capacidades de resistência do Estado, face a um conjunto que lhe é desfavorável (Moreira, 2011).

³⁹ A segurança coletiva é um Instrumento do controlo internacional e envolve sempre dois conceitos intimamente relacionados: a soberania, porque esta intimamente relacionada com a sobrevivência do Estado enquanto peça do sistema internacional; e o Direito Internacional, porque a sua concretização exige a aplicação de ações coercivas que possam impôr esse Direito (Nye Jr., 2002, p. 105).

pelos Estados e visando amparar a fragilidade das comunidades políticas por meio do providenciar da sua segurança e defesa, se encontre ainda longe de concretizar (Moreira, 1996, p. 258). Nestas circunstâncias verifica-se atualmente uma diluição dos domínios internos e externos da Segurança, com estes a encontrarem-se mais interligados com os da Defesa, atualmente encarada de uma forma mais «abrangente e desterritorializada», tendo em vista a contenção em conjunto das ameaças vindas do exterior⁴⁰ (Ribeiro, 2009, p. 50).

Assim como refere Philippe David, o conceito de Segurança tem sido objeto de uma profunda renovação conceptual, com base na capacidade do Estado em conter de forma autónoma as ameaças à sua soberania, devido à evolução dos níveis clássicos de análise da segurança nacional, regional, internacional e cooperativa, para o nível de segurança comum, global e humana (2001, pp. 29-30). Segundo Sacchetti, a primeira grande evolução na ideia de segurança ocorreu, com a «assinatura da Ata Final de Helsínquia», em 1 de agosto de 1975, em plena Guerra Fria, uma vez que esta se dedicou a analisar atitudes, a definir comportamentos e a estabelecer princípios de segurança (Sacchetti, 2008, p. 20; Albuquerque, 1995, pp. 348-394). O êxito destas decisões permitiu posteriormente ampliar o seu âmbito à redução de armamentos e adotar o conceito de Segurança, não apenas restrito ao equilíbrio de forças em todos os níveis da escalada prevista pela dissuasão nuclear mas também como um resultado das iniciativas desenvolvidas para a criação de confiança (David, 2001).

O conceito de Segurança defendido, atualmente, no quadro das Relações Internacionais, refere-se à «segurança coletiva», entendida como um pilar essencial para a manutenção da estrutura dos Estados e do sistema mundial, englobando o espectro da segurança nacional dos países, ou de um espaço regional ou continental em que se centra a área de interesses desses Estados que dele fazem parte. Assim, conforme defende Abel Cabral Couto:

“O conceito de Segurança pode ser considerado como abrangendo todo um conjunto de interesses, que podem ir desde a garantia de acesso a matérias-primas essenciais até a protecção de investimentos e de cidadãos nacionais no estrangeiro, desde cinturas de segurança a zonas de influência ou neutralizadas, desde o controlo do nível de capacidade militar de adversários potenciais e vizinhos até à uniformidade dos regimes e sistemas políticos...” (1988, p. 71).

Por sua vez de acordo com o conceito defendido por Sacchetti (2008, p. 19), o conceito de Segurança Nacional consiste:

⁴⁰ Na atualidade e contrariando a corrente realista, a localização geográfica das ameaças já não serve de base a uma compartimentação do conceito de Segurança Nacional segundo as fronteiras do país, porque as ameaças são estruturalmente complexas, dispõem de grande mobilidade e possuem um carácter transnacional e difuso, que não respeita esses limites políticos (Morgenthau, 1993).

“Na situação que garante a unidade, a soberania e a independência da Nação; a integridade do território e a segurança das pessoas e bens; a unidade do Estado e o desenvolvimento normal das suas tarefas; a liberdade de acção política dos órgãos de soberania e o regular funcionamento das instituições democráticas constantes do quadro constitucional”.

Na verdade a última definição demonstra que, quanto à extensão, houve uma seleção escalonada e séria dos interesses a proteger, perante a impossibilidade de salvaguardar todo o conjunto extenso de valores. Foi assim estabelecido o âmbito dos valores essenciais, sobre os quais devem incidir os esforços de integridade e de proteção, os chamados interesses e objetivos vitais do Estado. Numa visão mais aprofundada, Fernandes e Borges (2005, p. 77) defendem que a nível estratégico, a segurança é percebida como “um acontecer-fazer em que se garante (por oposição a estar garantido) a dialética de liberdade de acção, de vontades e de forças de uma dada sociedade enquanto racionalidade social estratégica”, face a um outro Ator hostil que representa riscos que um dado ambiente estratégico configura como uma ameaça ao Estado.

Encontra-se subentendido que o "sentimento de segurança" pressupõe não apenas o conceito de Defesa face ao exterior, mas também uma visão político-estratégica, em que se está menos inseguro quando se alcançam as metas traçadas que garantam a segurança desejável e não apenas quando se assegura a própria sobrevivência da Nação. Em suma, enquanto a Segurança Nacional representa um fenómeno psicólogo, resultante de um sentimento comum de defesa e garantia do interesse comum, exprimindo a sensação de salvaguarda, a noção de proteção e a imagem de tranquilidade de sentimentos, a Defesa Nacional surge como a dinamizadora e a potenciadora deste sentimento de segurança, face às ameaças que se vão proliferando do exterior (Ribeiro, 2009, p. 54).

Num outro prisma, surge o conceito de "Defesa Nacional" que remete quase sempre para a noção de um valor de resistência e proteção contra uma dada ameaça, constituindo o «conjunto de ações que permitem ao Estado proteger-se de uma ameaça latente ou concretizada, que afeta o Interesse Nacional» (*idem*, p. 55). A Defesa Nacional surge assim como uma atividade que visa garantir a Segurança do Estado, numa visão mais alargada tendo o seu conceito sofrido várias evoluções ao longo do tempo. Com efeito, no passado confundia-se com o conceito de Defesa Militar, porque estava maioritariamente restringido às questões militares; com o passar dos anos foi-se assistindo a uma evolução do conceito tradicional de Defesa Nacional, devido ao alargamento do seu âmbito, passando a abranger várias áreas e a contemplar uma coordenação intersectorial ou interdisciplinar, das quais o aparelho militar passou a ser um pilar, talvez o mais importante, mas não todo o seu suporte e

que agora se distribui também por outras áreas do Estado (Ribeiro, 2009, p. 57). De acordo com o IDN, no seu primeiro conceito depois do 25 de abril, a Defesa Nacional surge como:

“O conjunto de medidas tanto de carácter militar como político, económico, social e cultural que, adequadamente integradas e coordenadas e desenvolvidas global e sectorialmente, permitem reforçar as potencialidades da Nação e minimizar as suas vulnerabilidades, com vista a torná-la apta a enfrentar todos os tipos de ameaças que, directa ou indirectamente, possam pôr em causa a segurança nacional” (citado por Cardoso, 1983, p. 100).

Desta definição entende-se que a segurança e a defesa pressupõem uma atividade permanente, destinada a minimizar vulnerabilidades, face aos riscos imediatos ou potenciais decorrentes das principais ameaças. Logo pressupõe que os Estados e as Organizações que melhor e mais rapidamente souberem adaptar-se às novas aplicações doutrinárias e práticas da Segurança e Defesa, estarão em melhores condições para proporcionar segurança e o necessário ambiente de proteção e de bem-estar aos seus cidadãos (Fernandes & Borges, 2005, p. 83), para que as mais atualizadas noções de Segurança e de Defesa, face aos riscos inerentes às ameaças globais, originaram um novo tipo de ator da cena internacional, criado a partir das estruturas de cooperação, de alianças e de integração de Unidades Políticas menores, os «Grandes Espaços» ou Blocos, de carácter político-estratégico e de fronteiras alargadas, mas com autonomia de gestão e de atuação (Marchueta, 2002, p. 113). Nesta linha de orientação e independentemente das várias correntes de pensamento dos diversos teorizadores e académicos que se têm debruçado sobre as temáticas de segurança e defesa, e respetivas conceções conceptuais e doutrinárias, o corpo da Constituição da República de Angola⁴¹ define os conceitos de Segurança e Defesa como constitutivas de linhas mestras que servem como bases de orientação de toda a estrutura que concorre para a promoção e a garantia da Segurança e Defesa do Estado.

1.1.2.2. DA SEGURANÇA À DEFESA: A DOCTRINA ANGOLANA

No atual contexto da conjuntura internacional e muito embora a defesa do território e da soberania continuem a constituir interesses vitais da Nação e objetivos-chave da «Política

⁴¹ Tendo em conta também ao aumento dos riscos e ameaças, o Estado angolano desenvolveu um conceito mais alargado de Segurança Nacional, bem como alargou o espectro das medidas que visam a obtenção e conservação da segurança que circunscrevem a Defesa Nacional (*Vide*. Diretiva Presidencial sobre a Reedificação das FAA, datado de 30 de julho de 2007). A Defesa Nacional deve assim garantir a salvaguarda e a segurança da comunidade politicamente organizada, bem como a proteção dos seus bens e do património nacional; garantir a liberdade de ação dos órgãos de soberania, o regular funcionamento das Instituições democráticas e a possibilidade de realização das tarefas fundamentais do Estado; contribuir para o desenvolvimento das capacidades morais e materiais da comunidade internacional, de modo que possa prevenir ou reagir pelos meios adequados a qualquer agressão ou ameaça externa; assegurar a manutenção ou o restabelecimento da paz em condições que correspondam aos interesses nacionais (Fernandes & Borges, 2005, p. 30).

de Defesa» de qualquer Estado, os conceitos de Segurança e de Defesa Nacional tiveram de evoluir para uma visão mais abrangente como resultado da complexidade, instabilidade e insegurança da conjuntura internacional, considerando um maior espaço para a cooperação e para o diálogo a nível interno e de âmbito externo. Assim e à semelhança de outros Estados, verifica-se em Angola uma maior abrangência referente aos pilares das componentes da Segurança e Defesa Nacional, graças também à maior "civilinização" dos elementos que se encontram na base destes fatores, ultrapassando atualmente a dimensão da Segurança e Defesa Militar ao englobar as esferas económica, social, cultural, entre outros campos essenciais, quanto à implementação do sentimento de segurança de qualquer Estado (Vaz, 2002).

Paralelamente a esta alteração, foi introduzida uma reformulação conceptual na doutrina nacional no que toca à definição de Segurança e Defesa, visando evitar uma sobreposição entre os dois conceitos e demarcando sobretudo os espaços de intervenção das FAA e os da Polícia Nacional de Angola (PNA). Neste sentido, os principais diplomas que definem a Segurança e Defesa Nacional, com vista a prossecução do Interesse Nacional, o normal funcionamento das Instituições do Estado, o exercício dos direitos e liberdades fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática, encontram-se presentes nos seguintes documentos: a Constituição da República de Angola (2010), a Lei de Segurança Nacional (2002) (futuramente Lei de Bases da Segurança Nacional (LBSN) (2012)), o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (2003) a Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA) (1993) e futuramente a Lei de Preservação de Segurança de Estado (LPSE) (2012). No que se refere à Segurança Nacional, esta consiste:

“Na garantia da salvaguarda da independência e da soberania nacionais e da integridade territorial, do Estado democrático de direito, da liberdade e da defesa do território contra quaisquer ameaças e riscos, assim como a realização da cooperação para o desenvolvimento nacional e a contribuição para a paz e segurança internacionais” (n.º 2 do Artigo 202 da CRA).

O conceito de Segurança Nacional angolano estabelece as orientações e as prioridades fundamentais da política global (Política de Defesa) adotada pelo Estado para a consecução dos objetivos de segurança, pelo que a salvaguarda dos interesses nacionais faz parte dos Princípios Estruturantes da Segurança Nacional, que são assegurados pela Política de Segurança Nacional, através do Sistema de Segurança Nacional (SSN). Portanto, a Segurança Nacional é a “garantia necessária e indispensável para a Nação angolana, de que os seus objetivos fundamentais sejam alcançados e preservados, em face da capacidade do Poder

Nacional de superar ameaças e vulnerabilidades” (PL/LBSN, 2012), assegurando o normal funcionamento das Instituições democráticas, o regular do exercício dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática (Lei 12/02, n.º1 Artigo 1), em todo o espaço sujeito aos poderes de jurisdição do Estado angolano.

Por sua vez com base o artigo 2.º da LDNFA (1993), a «Defesa Nacional consiste num instrumento mais vasto no âmbito da Segurança Nacional, desenvolvido pelo Estado com a participação dos cidadãos, tendo por objetivo garantir a salvaguarda do País, da ordem constitucional, da independência nacional, da unidade nacional, da integridade territorial, dos Órgãos e Instituições do Estado e da população contra ameaças e vulnerabilidades e a realização de missões de interesse público». Deste modo a Defesa Nacional tem principalmente o objetivo:

“De garantir a defesa da soberania e da independência nacional, da integridade territorial e dos poderes constitucionais e através destes, da lei e da ordem pública, bem como o assegurar da liberdade e segurança da população contra agressões e outro tipo de ameaças (externas e internas), bem como o desenvolvimento de missões de interesse público” (n.º 1 do Artigo 206 da CRA).

Nesta ordem, a prossecução destes objetivos de Defesa Nacional só é possível através da materialização da «Política de Defesa Nacional», que utiliza o Sistema de Defesa Nacional como instrumento de atuação. De referir que, de um modo geral, se verifica que a abordagem aos conceitos de Segurança e Defesa Nacional com base na doutrina nacional se centra mais nas tarefas e nos objetivos do Estado, no âmbito da Segurança e Defesa, e menos na conceptualização de *per si*. Assim de acordo com o artigo 21 da CRA, a Segurança e Defesa Nacional constituem tarefas fundamentais do Estado angolano, pelo que devem, na prática, ser delimitados pelos interesses nacionais, enquanto fins últimos de sobrevivência do Estado, devendo as suas premissas serem extensíveis aos seus vários campos de atuação e abrangendo de uma forma integrada todos os recursos nacionais disponíveis. Apresentados os conceitos gerais de Segurança e Defesa Nacional e as suas respetivas delimitações, que no todo devem refletir a importância do sentimento de estabilidade nacional perante a conjuntura internacional, entendida como soberania legal internacional, na qual a Força continua a ser o grande pilar de sustentação do sentimento de segurança dos Estados e da segurança humana, importará realçar esse entendimento no domínio marítimo, nomeadamente pela importância que o Mar adquiriu na economia atual, fortemente globalizada.

1.1.2.3. O CONCEITO OPERACIONAL DE SEGURANÇA MARÍTIMA

Esta vertente, como assunto de âmbito global, diz respeito a todos os Estados em geral, embora ainda hoje não exista um entendimento comum sobre o que se entende por segurança marítima. Existe, pois, uma diversidade de interpretações que são função da caracterização geopolítica dos respetivos Estados, dos seus interesses a proteger, das suas metas a alcançar e das suas capacidades, e que refletem a crescente importância deste assunto. Na verdade, “a segurança no mar, tal como em terra, mas em moldes diferenciados, atravessa e faz sobrepor em boa parte a segurança dos Estados e a segurança humana” (Cajarabille, 2008b, p. 55).

Como resultado, a IMO (*International Maritime Organization*) teve de englobar no espectro da segurança marítima⁴² as matérias de “*security*”, associadas à proteção contra as ameaças conscientes aos navios, pessoas, infraestruturas e equipamentos ligados às atividades marítimas, envolvendo instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos; além das matérias relacionadas com a “*safety*”, associadas à segurança no mar no âmbito da prevenção de acidentes no mar e das ações subsequentes em caso de sinistro, às regras para a condução segura da navegação, da certificação e inspeção de embarcações, da proteção do meio marinho, da busca e salvamento e outros assuntos relacionados, ocupando-se, assim, da redução dos riscos que derivam da atividade marítima; conforme foi durante muitos anos (Cajarabille, 2009, pp. 104-110).

Esta nova vertente da segurança nasceu porque com o aumento da atividade comercial marítima e com a evolução do ambiente internacional, nomeadamente, a seguir ao incidente de 1985 com o “*Achille Lauro*”, no Mediterrâneo, alguns países deram início a um novo ciclo de interesses no que toca à prevenção de incidentes no mar, relacionados com ameaças ao transporte marítimo, no sentido em que a vertente da *security* pode ser tipificada como a segurança de pessoas, bens, equipamentos, navios e instalações, centrando-se essencialmente no valor da segurança humana (*idem*, p. 59; Duarte, 2011, p. 18). Com efeito, as intervenções no mar, em nome da segurança, são necessárias para proteger as pessoas e os

⁴² Bosnjakovic na sua exposição «*Environmental Security: A Regional Perspective for Countries in Transition*», em 1996, durante um Workshop Internacional em Amsterdão, esclarece que o termo *security* é normalmente entendido como estando relacionado com conflitos, enquanto o termo *safety* é mais amplo e refere-se à limitação dos riscos ambientais até um nível aceitável. Ora, na língua portuguesa não existe uma palavra diferenciada para expressar o que se percebe por segurança, no sentido de defesa das pessoas e bens, perante ameaças causadas intencionalmente e ilegalmente por outrem, ou seja, *security*; e segurança no sentido da proteção perante os acidentes e as catástrofes naturais, isto é, *safety*. Assim, em português, a palavra segurança engloba os termos anglo-saxónicos *security* e *safety*, referindo-se a condição de estar safo e de estar seguro, respetivamente.

interesses do Estado, no sentido que a valorização da segurança humana nos últimos anos tem forçado muitos Estados, a dedicar maior atenção às suas obrigações ligadas com a problemática da segurança no mar, por ser “um bem em tempo de paz, que tem que ser preservado, sob pena de se romperem equilíbrios de ordem económica, social e política, com consequências desastrosas para a estabilidade e segurança a nível internacional” (Cajarabille, 2008b, p. 56). Deste modo, as preocupações da IMO tendem cada vez mais a valorizar a *security* (ISPS), a par da *safety* (SOLAS).

A "Segurança Marítima" surge assim como o “conjunto de acções desenvolvidas pelas autoridades militares, civis e outras agências com responsabilidades no domínio marítimo, com o fim de exercer a autoridade do Estado, assegurar a segurança de pessoas e bens e proteger os interesses nacionais e internacionais” (Matos, 2007, p. 58). O principal objetivo da “segurança marítima” é o de garantir a utilização segura do Mar, como o grande facilitador da globalização, sendo uma vertente cuja construção começa ao nível individual de cada Estado costeiro para as suas zonas de soberania e jurisdição, mas que se estende ao nível regional e depois ao continental e global.

Em suma, a segurança marítima abrange um vasto leque de “*policy sectors, information services and user communities, including maritime safety, search and rescue, policing operations, operational safety for offshore oil and gas production, marine environmental monitoring and protection, and navy operations support*” (Brenthurst Foundation, 2010, p. 10). Portanto, fará sentido ter em consideração o aproveitamento dos recursos de um Estado, tendo por objetivo a implementação de uma estratégia integrada de segurança, defesa, de afirmação e de desenvolvimento económico, considerados vitais para a sobrevivência de toda a Unidade Política. É neste quadro de afirmação e promoção do desenvolvimento económico nomeadamente através dos recursos marítimos, que surge o conceito de «Economia do Mar».

1.1.3. CONCEITO DE ECONOMIA DO MAR

Antes de se iniciar uma abordagem ao conceito de “Economia do Mar”, importará primeiro perceber o conceito de Economia. Embora na sua abordagem mais científica se baseie fundamentalmente em análises e teorias, a origem etimológica deriva da junção dos termos gregos *oiko* (casa ou lar) e *nomos* (distribuir, gerir ou administrar), significando «administrar a casa ou o lar» (Samuelson & Nordhaus, 2005, p. 4). Samuelson e Nordhaus definem Economia, como sendo “o estudo da forma como as sociedades utilizam recursos escassos para produzir bens com valor e como os distribuem entre pessoas diferentes”

(*ibidem*). Nela encontram-se implícitas duas ideias fundamentais: uma primeira em que os recursos não são ilimitados, e uma segunda que reflete a necessidade do saber administrar estes recursos limitados por forma a valorizá-los. Por sua vez, de acordo com o Dicionário de Economia e Gestão, a Economia é a “Ciência que tem por objetivo o conhecimento do conjunto de fenómenos respeitantes à produção, distribuição e consumo dos bens e serviços de uma sociedade” (Branco, Souza & Valle-Flor, 1984, p. 93).

Como resultado destas definições, torna-se perceptível que de uma forma geral, a Economia do Mar surge como uma variante da Economia que se encontra ligada às políticas e às práticas inseridas numa estratégia conjunta de instituições e de setores especializados, tendo por objetivo o melhor aproveitamento das vantagens e das potencialidades do Mar, a fim de permitir o desenvolvimento sustentado dos Estados. No mesmo sentido e por forma a fazer uma ligação entre a Economia e o Mar, importa parafrasear Alfred Marshal, conhecido economista de Cambridge (1880-1920), citado por Galbraith & Salinger, o qual defendeu que a “economia não é mais do que o estudo da humanidade na conduta da sua vida quotidiana” (1978, pp. 17-18). O que significa que para compreender o funcionamento da atividade económica, terá de se estudar e compreender a maior parte da vida dos homens o qual, no caso vertente, quando se fala de Economia do Mar, obriga à análise do «conjunto das atividades e setores ligados ao mar».

Donde se pode inferir que atualmente, a chamada Economia do Mar não se limita apenas às atividades marítimas tradicionais, mas também abrange muitas outras, incluindo as novas utilizações do mar, conforme João Confraria indicou quando defendeu que “corresponde às atividades económicas que dependem de recursos marítimos” (2011, p. 14), incluindo as atividades que utilizam diretamente o mar como fator de produção (transporte marítimo, pescas, exploração dos fundos marinhos e outros), assim como as atividades com elas diretamente relacionadas⁴³, dentro do quadro geopolítico em que o país se encontra inserido. Haverá então que tecer considerações relacionadas com as áreas da Geopolítica e da Geoestratégia que se encontram e complementam a área enquadrante das Relações Internacionais.

⁴³ Tal como Félix Ribeiro afirmou, a “Economia do Mar integra um vasto conjunto de atividades que têm como base a variedade de utilizações que o Mar suporta, nomeadamente defesa, transportes e logística, energia, pesca e aquacultura, turismo e desportos, bem como a conceção e fabrico dos equipamentos e estruturas que permitem viabilizar essas mesmas utilizações e salvaguardar a permanência dessa base de recursos e proteger as populações dos riscos que o Mar envolve” (2010, p. 130).

1.1.4. CONCEITOS DE GEOPOLÍTICA E DE GEOESTRATÉGIA

O Estudo das influências do meio ambiente geográfico sobre as características somáticas e psicológicas dos seres humanos, já data pelo menos desde a Antiguidade Clássica, onde grandes personalidades da História do pensamento (Platão, Aristóteles, Jean Bodin, Montesquieu, etc.) referiram a importância destes estudos, fazendo com que no século XIX aparecessem em quase todas as disciplinas no âmbito das Ciências Humanas, como a Geografia, a Ciência Política, e a Estratégia. Intervenção que conduziu à sua autonomia no século XX, criando uma especialização mais específica da Geografia (Martins, 1996, p. 31). Neste quadro a Geopolítica surge associada à Geografia Política e a Geoestratégia associada à Estratégia, o que tem levantado objeções de alguns autores que contestam a necessidade dessas duas disciplinas⁴⁴.

A distinção entre essas disciplinas torna mais fácil a percepção do campo de abrangência de cada uma delas. Assim no que concerne à Estratégia e à Geoestratégia têm muito maior importância as questões militares do que para a Geopolítica e para a Geografia política, em que os conhecimentos da Geografia serão mais importantes do que o são para a Estratégia. Neste contexto importa lembrar a posição defendida por Sousa Lara, citado por Martins, que faz a distinção da Geografia Política e da Geopolítica com base em três critérios: enquanto a primeira é uma ciência descritiva, a segunda tem uma vocação programática; a primeira é mais uma divisão da Geografia e a segunda é muito mais disciplinar; e por último a primeira é uma disciplina essencialmente sincrônica, limitando a sua análise a um determinado período e tendendo a manter-se no espaço e no tempo, a segunda é predominantemente diacrônica, analisando acontecimentos segundo o vetor tempo, ou seja do passado para o futuro (1996, pp. 33-34).

Assim no âmbito da Geopolítica, «a Geografia que interessa não é apenas a Geografia física, mas também a Geografia humana e climatérica (dedicando-se também aos fatores políticos, económicos, sociais e militares)», distanciando-se assim do conceito de Geografia Política. Por isso antes da criação do termo «Geopolítica»⁴⁵ e da sua consolidação

⁴⁴ Todavia existem autores como Yves Lacoste ou Célèrier que afirmam a necessidade de ambas as disciplinas, tentando caracterizá-las e distingui-las entre si, bem como com as outras com quem têm maior afinidade, isto é, Geografia política quanto à Geopolítica, e esta e a Estratégia quanto à Geoestratégia (Martins, 1996, p. 32). Assim, entre as décadas de 1840 e 1914 nascem quatro Escolas Geográficas, na consolidação da «Geografia Moderna» do século XVIII, nos Estados Unidos da América, com William Davis, na Grã-Bretanha, com Harold Mackinder (1861-1947), na França com Vidal de la Blanche (1845-1918) e na Alemanha, com Friederick Ratzel (1844-1904) (Dias, 2005, p. 55).

⁴⁵ O termo «Geopolítica» foi fundado por Rudolf Kjellen (1846-1922), na década de 1900, derivado do *Geopolitik* – inspirado pela obra *Politische Geographie* (Geografia Política) de Friedrich Ratzel (1897) –

como ciência independente, este campo de conhecimento era abordado por diferentes disciplinas. Em termos universais pode-se afirmar que as duas «grandes linhas de pensamento geopolítico» derivam dos racionais de duas vertentes originárias «da oposição mar – terra», de Alfred Thayer Mahan (Poder Marítimo) e de Halford John Mackinder (Poder Terrestre) (Fernandes & Borges, 2005, p. 66). Todavia durante algum tempo o estudo sobre as matérias de geopolítica não mereceu um maior fortalecimento teórico-científico, fazendo com que só na década de 1960 reaparecessem obras sobre estas matérias, essencialmente por intermédio da Escola Francesa (Dias, 2005, p. 58).

Em Portugal Adriano Moreira, aquando de uma conferência na Sociedade de Geografia em 1963 sob o tema «os Grandes Espaços», aborda pela 1ª vez de forma clara as questões relacionadas com Geopolítica, na medida em que dois anos mais tarde a obra de Políbio Almeida⁴⁶ (Geopolítica chinesa e sua incidência em África) vem reforçar o estudo dessas matérias a nível nacional (Dias, 2005, p. 58). Seguem-se vários teorizadores nestas matérias em Portugal. Fernandes e Borges veem a Geopolítica⁴⁷ como “a disciplina política que trata da criação, organização, gestão e uso do poder em função do espaço como factor desse mesmo poder” (2005, p. 67). Por sua vez de acordo com a conceção do Instituto de Altos Estudos Militares (IAEM) de 1993 a Geopolítica consiste no “estudo das constantes e das variáveis do espaço acessível ao homem que, ao objetivarem-se na construção dos modelos de dinâmica de Poder, projeta o conhecimento geográfico no desenvolvimento e na atividade da Ciência Política”, porquanto parece claro que o terreno da Geopolítica está orientado para as relações internacionais, não omitindo questões relevantes da política interna.

Dado o exposto, a Geopolítica surge na atualidade como uma disciplina autónoma, aplicada e associada ao ramo da atividade e âmbito da política e não simplesmente como um ramo da Política ou da Geografia⁴⁸. Por isso e por transposição e analogia à definição de Julian Corbett de Estratégia Marítima, a Geopolítica Marítima surge como toda a atividade

definido tendo em conta a estrutura do Estado unificado, como «uma ramificação da ciência política que deve ser diferenciada da geografia política, considerando o planeta no seu conjunto e enquanto *habitat* da humanidade» (Dias, 2005, p. 55).

⁴⁶ Importa sempre lembrar a opinião de Políbio, citado por Dias (2005, p. 59), o qual apontava que “a geopolítica tem por finalidade explicar as relações recíprocas que se estabelecem entre a estrutura social e o facto político quando condicionadas ou pelo espaço geográfico em que se desenvolveram, ou por um outro, ou pelos dois simultaneamente. Assim, é no seu contexto que se fala em zonas de influência, Estado-tampão, esferas de influência, condomínio, etc.”

⁴⁷ A palavra Geopolítica desde logo traduz o âmbito de aplicação do seu estudo (GEO – terra ou território; Política – Política do Estado ou afirmação do Estado nas relações internacionais).

⁴⁸ A Geopolítica enquanto disciplina e ciência surge do recorte que une a geografia e a política, sendo que a abordagem às suas matérias se enquadram no mais alto patamar de análise e decisão política (Fernandes & Borges, 2005, p. 65).

geopolítica “na qual o mar é o factor primordial num contexto nacional em que se procura maximizar o benefício das condições geográficas e políticas aproveitando as oportunidades que o mar proporciona para o desenvolvimento económico, prosperidade e para a superioridade política e de defesa” (Rocha, 2009, p. 43).

Perante esta necessidade decorrente da visão macroscópica desta ciência, ela surge associada a outras áreas de conhecimento, já que a mesma tem carácter multidisciplinar, dinâmico e interdependente, em que dentro destas áreas de conhecimentos se destacam a Geografia Militar, a Geografia Política, a Geoeconomia, a História Militar, as Relações Internacionais e a Geoestratégia, sendo que esta última surge como a “...gestão estratégica dos interesses geopolíticos...”⁴⁹ (Dias 2005, p. 65). Deste modo, o critério mais comum é o de considerar que a Geoestratégia tem a ver com a Estratégia e os problemas estratégicos no âmbito da Geopolítica (Martins, 1996, p. 34).

Na distinção entre a Geoestratégia e a Estratégia os critérios mais utilizados são: por um lado a escala geográfica com que os estudos são efetuados, em geral maior quanto à Estratégia, que estuda o teatro operacional com maior detalhe, focando por isso a sua atenção em espaços mais restritos do que aqueles que, em regra, interessam à Geoestratégia; e por outro, a forma predominante de encarar os acidentes geográficos, que a Estratégia encara fundamentalmente como condicionantes, enquanto a Geoestratégia os coloca no centro das análises, valorizando-os sobretudo em função do seu papel como objetivos ou como fatores de projeção de poder (*idem*, p. 35). Como consenso geral, verifica-se então que a Geoestratégia relaciona os problemas estratégicos com os fins políticos (Tomé, 2011, p. 181).

Destarte, Fernandes e Borges sustentam que a Geoestratégia⁵⁰ surge como “a área da Estratégia que trata do condicionamento geográfico do espaço sobre a acção estratégica” (2005, p. 67), constituindo o seu foco o estudo espacial que pode condicionar a manobra estratégica em todos os seus patamares. Por sua vez, de acordo com a conceção do IAEM, defendida em 1993, citada por Mendes Dias (2005, p. 64), a Geoestratégia é “o estudo das constantes e variáveis do espaço acessível ao homem, que ao objetivar-se na construção de modelos de avaliação e emprego de formas de coação, projeta o conhecimento geográfico na atividade estratégica”. Na visão de Raúl François Martins, essa “...consiste no estudo das relações entre os problemas estratégicos e os fatores geográficos, à escala regional ou

⁴⁹ O conhecimento geopolítico ao longo dos anos tem sido plasmado por duas grandes linhas de interpretações: as deterministas (Ratzel, Kjellen, etc.) e as possibilistas (Vives, La Blanche, etc.).

⁵⁰ A palavra Geoestratégia desde logo traduz o âmbito de aplicação do seu estudo ou seja: GEO – terra ou território; e Estratégia – planeamento de como e de que forma o Estado irá projetar no exterior os objetivos que definiu, através da projeção da Força (política, económica, militar, cultural, religiosa, psicossocial, etc.).

mundial, procurando deduzir a influência dos fatores geopolíticos [...] nas situações estratégicas e na consecução dos respetivos objetivos...” (1996, p. 36). Com isso e tal como Saul Cohen defendeu no âmbito da Geoestratégia, qualquer região “deve ser suficientemente ampla para possuir características e funções com influência mundial” (citado por Dias, 2005, p. 203); para além da sua importância para os outros Estados, por representar uma vantagem que é crucial para a unidade de regiões estratégicas.

1.2. CONCEITOS AUXILIARES

Em Ciência Política o conceito de "Interesse Nacional é um tema que sempre provoca algum debate, pois nele poderão ser detetados alguns atributos que muitas vezes não são essenciais para a sua constituição, mesmo que considerados por alguns autores. Na verdade, o conceito de "Interesse Nacional" depende efetivamente da situação e do contexto em si; daí a sua definição resultar de decisões políticas conjunturais, correspondendo o conjunto de valores que são vitais para o Estado. Por conseguinte e conforme defendeu Jorge Carvalho, o Interesse Nacional “varia no tempo e no espaço” (Carvalho, 2009, p. 2), assumindo particular complexidade para países em que a dimensão dos interesses é elevada, relativamente aos recursos disponíveis⁵¹.

Os interesses nacionais de um Estado estão relacionados com os valores primordiais que este pretende proteger, estando os mesmos interligados com as perspetivas e objetivos vitais de uma Nação e surgindo como as interpretações particulares do Interesse Nacional em face de situações concretas. Embora não exista um conceito definitivo sobre Interesse Nacional, visto que com a proliferação dos atores nas relações internacionais existem diferentes correntes no que toca ao conceito. Neste particular, considera-se adequada a definição defendida por Henriques, Rodrigues, Cunha e Reis (2000, p. 337), pela sua simplicidade e abrangência, o qual defende que o Interesse Nacional surge como o “conjunto de interesses que visam defender a identidade cultural e que são promovidos mediante a capacidade governamental de gerir e negociar objetivos nacionais prioritários nos domínios da política interna e do relacionamento externo”. Nesta perspetiva as alterações decorrentes da Nova Ordem Mundial, ainda em definição, fizeram com que a própria noção de Interesse

⁵¹ O conceito de Interesse Nacional apesar de tender para o que é importante, primordial e distintivo do Estado, varia no tempo e no espaço. De acordo com alguns autores, encontra-se sempre associado ao poder político, fazendo com que muitas vezes seja visto como o quarto elemento fundamental da estrutura do Estado (povo, território, poder político e Interesse Nacional), que na visão de Fukuyama sedimentada pelas ideias de alguns especialistas nesta matéria, surge como um quarto elemento na concertação da estrutura do Estado, encontrando-se fortemente ligado ao nacionalismo e sendo uma das essências da ação política (1999, pp. 260-268).

Nacional⁵² se tornasse cada vez menos redutível ao território nacional, implicando uma maior abrangência no seu significado graças aos fenómenos de integração, cooperação e da globalização, de que o Estado é parte integrante e interessada (Marchueta, 2002, p. 41).

Na atualidade os interesses nacionais conhecem novas extensões, tendo uma projeção de carácter transnacional e englobando outros conceitos⁵³, conforme admite Almeida Tomé, quando defende que o Interesse Nacional do Estado visa “...a preservação da sua própria existência e na garantia de permanente controlo e domínio sobre o seu destino e quanto ao cumprimento dos objetivos nacionais...” (2011, p. 80). Neste quadro, com o auxílio das suas fronteiras políticas, de segurança e económicas, o Estado estabelece e concretiza o Interesse Nacional como uma razão do Estado, com a política a definir a sua forma de orientação e atuação, aos níveis interno e externo, com vista a garantir a prossecução dos objetivos vitais da Nação, onde se destaca a segurança e defesa, o desenvolvimento económico e o prestígio internacional (Marchueta, 2002, p. 41). Diante disso, os interesses nacionais de Angola determinam a sua estratégia de defesa do sistema multilateral na Ordem Mundial e o seu estatuto como membro da Organização das Nações Unidas (ONU), União Africana (UA), Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), Comunidade para o desenvolvimento da África Austral (SADC), Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC), Comissão do Golfo da Guiné (CGG), Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

Por seu turno a "Soberania" como conceito base, surge de Jean Bodin (1576), que considerava ser “o poder supremo sobre cidadãos e súbditos, sem limite de lei” (Fernandes & Borges, 2005, p. 26). Mais tarde, com o Tratado de *Westphalia*⁵⁴ assinado em Münster em 1648, no seguimento de um conjunto de acordos bilaterais celebrados entre os príncipes europeus, é quase sempre considerado, no âmbito do estudo das relações internacionais, como

⁵² A definição da prossecução do Interesse Nacional ou geral relaciona-se diretamente com as noções de segurança, justiça e de bem-estar económico e social da população, como objetivos últimos ou teleológicos do Estado, determinantes da equidade social e da satisfação das necessidades da sociedade (Ribeiro, 2009, p. 48).

⁵³ Paralelamente ao conceito de Interesse Nacional aparecem, quase sempre, associados o conceito de *aspirações nacionais* (que definem aquilo que um Estado pretende ser, a nível interno e externo), o conceito de *objetivos nacionais* (que de uma forma mais clara, expressa as metas que o Estado quer atingir). Por sua vez, os objetivos nacionais podem ser definidos de acordo com o seu *grau de importância* ou hierarquia (vitais, importantes, primários e secundários), de acordo com o prazo de consecução (últimos, longínquos, intermédios e atuais) quanto ao *grau de permanência* (permanentes e conjunturais; variáveis ou atuais); e por último quanto ao *âmbito* (gerais e setoriais). Deste modo considera-se por vezes que, por objetivos vitais, «se morre», por objetivos importantes, «se combate»; e, por objetivos secundários, «se negoceia» (Couto, 1988, pp. 65-66).

⁵⁴ Assim, em 1648, a Paz de Vestefália encerrou a Guerra dos 30 Anos, muitas vezes considerada a última das grandes guerras de religião e a primeira das guerras dos Estados modernos, estabelecendo o Estado territorial soberano como forma dominante de organização internacional, em oposição ao sistema feudal anterior (Nye Jr., 2002, p. 3). Deste modo, a Ordem Vestefaliana serve como referência simbólica das relações internacionais até aos dias de hoje, relativamente aos direitos e deveres dos Estados.

o início de uma nova fase na qual se consagra o conceito de Estado nacional de base territorial alargada, protegido por uma fronteira e dotado de soberania (Nye Jr., 2002, p. 186; Santos, 1997, p. 120); em contraste com o anterior modelo de Estado. Todavia, devido às constantes transformações na conjuntura internacional, o conceito de soberania tem vindo a evoluir, sendo esta evolução associada também às alterações na própria estrutura do Estado ao longo dos anos, sobretudo porque se verifica uma considerável diferença entre a estrutura do Estado Clássico, que teve a sua origem após as Revoluções Americana e Francesa e a do Estado Contemporâneo, que vigora atualmente no contexto político internacional.

Nesta ótica e de acordo com Pascal Boniface, citado por Matos, o conceito de soberania admite dois significados: “é ao mesmo tempo, o princípio fundador de toda a sociedade política e aquele da independência estatal absoluta” (2006, p. 58). Este conceito, apresenta-se hoje com um duplo sentido, político e jurídico, com alguma subjetividade comparativamente às suas primeiras conceções, sobretudo porque atualmente nem mesmo as potências mais fortes dispõem de soberania absoluta (Fernandes & Borges, 2005, p. 33), o que levou Adriano Moreira a advogar que “o tempo deste milénio em que entramos é de soberanias funcionais ou cooperativas, em que as transferências de competências para órgãos supranacionais, de várias espécies, se tornaram um imperativo”⁵⁵ (Moreira, 2008, p. 313).

O autor apoia-se no facto de, nos últimos anos, terem sido muitos os ataques à soberania dos Estados encobertos pelo "direito de ingerência humanitária", associados às restrições económicas, às ameaças globais e aos fluxos transnacionais financeiros, demográficos e culturais que os Estados controlam cada vez menos; o que tem contribuído para a crise do Estado soberano e alterado completamente o conceito de soberania (Fernandes & Borges, 2005, pp. 26-28). Dessa forma, ainda que a soberania dos Estados continue a não admitir o reconhecimento de qualquer autoridade externa como superior à sua, por o conceito de soberania se encontrar relacionado apenas com o território, atualmente já abrange todos os espaços sob completa jurisdição dos Estados, ou seja, os espaços terrestre, aéreo e marítimo, admitindo em paralelo novas modificações no seu âmbito. Consequentemente e tal como foi a Convenção de Paris de 1919 que pela primeira vez fez a menção do espaço atmosférico como espaço de soberania, a Convenção de Montego Bay, de 1982, surge como o principal e mais importante Edifício Jurídico Internacional sobre os mares e oceanos.

⁵⁵ Por sua vez, a expansão das fronteiras provocada pela maior integração dos espaços verificada a nível mundial fez cair em «desuso» o conceito de território e consecutivamente de soberania, anteriormente defendidos na esfera internacional, dado que um Estado era tido como Estado soberano quando tinha o seu território completamente controlado, não admitindo invasões, consideradas o sinónimo de falta de soberania.

2. A REALIDADE INTERNACIONAL

2.1. A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR (CNUDM)

2.1.1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO DIREITO DO MAR

Há vários séculos e segundo Armand Richelieu, citado por Paes (2007, p. 1), que o território marítimo tem constituído uma das maiores heranças da natureza aos países soberanos; ainda que até aos dias de hoje seja aquele espaço em que os direitos estejam pouco esclarecidos, refletindo a necessidade de haver uma maior intervenção nos assuntos relacionados com a gestão deste espaço que, para os Estados ribeirinhos, representa um elemento económico. Desta forma, embora a concretização de uma lei global para os oceanos tenha surgido apenas nos meados e finais do século XX, houve desde muito cedo a tentativa de se regulamentar os domínios deste espaço, as atividades nele desenvolvidas e a sua respetiva utilização. Neste domínio serão de recordar as «leis marítimas de Rodes», as «regras de domínio e controlo durante a longa vigência do Estado Romano», ou ainda as reivindicações de espaços marítimos pelos Estados durante a Idade Média (Ribeiro, 1992, pp. 20-28). Pode-se então afirmar que, enquanto o Direito Romano abordou de forma muito incipiente a questão do domínio dos mares, assistiu-se nos finais da Idade Média a um afloramento da ambição marítima dos Estados europeus, pelo que houve que regulamentar a sua utilização⁵⁶.

Apesar de todas essas manifestações, foi a obra de Hugo Grócio «*Mare Liberum*»⁵⁷, publicada em novembro de 1608, que durante o fim da Idade Média surgiu como a grande percussora do Direito Internacional Público e sustentou a causa da «liberdade dos Mares». Na verdade a tese de Grócio, citada por Ribeiro (1992, pp. 30-37), assenta em alguns princípios já estabelecidos desde o Direito Romano como: “o que não pode ser ocupado não pode ser propriedade de ninguém porque toda propriedade pressupõe ocupação”; ou ainda “o que existe na natureza, mesmo estando ao serviço de alguém, é ainda bastante para o uso de todos,

⁵⁶ Nesta altura, as *bulas papais* tinham poder de decisão sobre as controvérsias existentes no domínio dos mares, uma vez que essas influenciavam o Direito Interno, surgindo como o início do próprio Direito Internacional Público (Ribeiro, 1992, p. 30).

⁵⁷ De acordo com alguns autores, o anonimato da obra e a sua publicação tardia deveu-se a trégua concluída, em 1609, entre a Espanha e a Holanda, em que foi definido que a Espanha e Portugal não impediriam o comércio holandês com Estados neutros e independentes na Índia, enquanto a Holanda não teria acesso aos portos portugueses e espanhóis no Oriente (Anand, 1983, pp. 99-104).

pelo que deve permanecer eternamente no mesmo estado em que foi criado”, antecipando o que mais tarde viria a ser declarado para os mares, enquanto «património comum». No seu seguimento surge a obra do «*Mare Clausum*»⁵⁸ de John Seldem, apresentada em 1618 e editada apenas em 1635, cujo principal objetivo era a sustentação do domínio exclusivo pela coroa inglesa dos mares de Inglaterra e da Irlanda, tentando provar que os reis da Inglaterra exerceriam perpetuamente a jurisdição exclusiva dos mares circundantes como parte do seu território (Anand,1983, pp. 105-107).

Como resultado seguiram-se várias obras e conceções visando sustentar a exclusividade do uso do mar por certos Estados, ainda que somente nos finais do século XIX tenha surgido o ponto de viragem do Direito do Mar. Deu-se então a abertura dos portos e a liberdade do comércio, devido também à Revolução Industrial, que permitiu a consagração da liberdade dos mares, sendo quase universalmente aceite a regra das três milhas náuticas (MN). Paralelamente, o aumento da corrida pelos recursos marinhos antes⁵⁹, durante e após a Guerra de 1939-1945 veio intensificar o conflito generalizado pela sobrevivência⁶⁰ (Duarte, 2011, p. 9), tendo tido reflexos significativos no âmbito do Direito do Mar, especialmente numa Era em que se consolidava em todo o mundo o direito de autodeterminação e de independência dos povos. Consequentemente as atenções voltaram-se para os oceanos, que passaram a ser as «autoestradas» para as economias dos Estados, com o desenvolvimento tecnológico a permitir, ao longo do século XX, conhecer melhor o que estava por debaixo desta herança da natureza.

Ainda no âmbito do Direito do Mar houve algumas outras interpretações dos países dominantes. Assim e em 1945 pela «Declaração Truman» (Galdorisi & Vienna, 1997, p. 12), de 28 de setembro, foi definido o direito exclusivo dos EUA à exploração dos recursos naturais da sua plataforma continental (subsolo e leito marítimo), o que levou outros países a tomarem posições semelhantes, dentre esses a Argentina (11 de outubro de 1946); o Panamá (17 de dezembro de 1946); o Chile (23 de junho de 1947); o Peru (1 de agosto de 1947); o Acordo Anglo-Norueguês (1951); ou ainda a Declaração de Santiago de 1952 da autoria do

⁵⁸ Nessa altura a Inglaterra começou a afirmar-se como Potência Marítima Mundial (Anand,1983).

⁵⁹ Entre outros marcos, a Conferência de Haia, entre 13 de março e 12 de abril de 1930, foi uma grande impulsionadora do Direito do Mar. A questão da definição do limite das águas territoriais fazia parte do seu programa (Ribeiro, 1992, p. 56).

⁶⁰ Decerto, que a procura de recursos naturais, então considerados inesgotáveis, pelos países europeus, devido a carência em termos de matérias-primas, e a consecutiva necessidade de exportar os produtos manufaturados, influenciaram o movimento de extensão das soberanias a novas áreas territoriais.

Chile, Peru e Equador que reivindicaram o direito ao mar das 200 MN⁶¹ (Galdorisi & Vienna, 1997, pp. 12-13; Carvalho, 1992, p. 80). Esses movimentos representaram as primeiras manifestações a fim de criar uma «lei global para os oceanos», o que levou à realização da 1ª conferência da ONU para os Assuntos do Mar, entre 24 de fevereiro a 29 de abril de 1958 em Genebra, onde esteve em discussão a definição das zonas de pesca sob jurisdição dos Estados costeiros e/ou ribeirinhos, o alargamento das Plataformas Continentais (PC) ou das águas territoriais (na altura mantidas nas 3 MN) e a definição do alto mar, ainda que não tendo existido um consenso geral⁶² (Duarte, 2011, p. 9).

No seu seguimento, entre março e abril de 1960, foi realizada a 2ª Conferência sobre a Lei do Mar (UNCLOS II - *United Nations Convention on the Law of the Sea II*), tendo participado 88 delegações de Estados (mais dois que na 1.ª), não tendo sido bem-sucedida. Mais tarde, a década de 1960 fica marcada duplamente por um conjunto de incidentes entre a Islândia, o Reino Unido e a Alemanha (as chamadas "cod wars") e depois pela declaração do Embaixador de Malta na ONU, Arvid Pardo⁶³ (17 de agosto de 1967), designando como Património Comum da Humanidade (PCH) o leito do mar e o subsolo dos oceanos, para além das zonas de Jurisdição nacional dos Estados costeiros, tendo a mesma sido aprovada pela Assembleia Geral da ONU (em 1970) e surgindo dois anos mais tarde o conceito de Zona Económica Exclusiva (ZEE), com 200 MN de largura. Esta iniciativa iniciou o processo que conduziria à realização da III UNCLOS (Galdorisi & Vienna, 1997, pp. 24-25).

Com efeito, a ONU continuou os seus esforços com vista a consolidar uma carta sobre o Direito do Mar, contribuindo para que em dezembro de 1973 fosse iniciada a UNCLOS III⁶⁴ em Nova Iorque, contando com a participação de 160 Estados, tendo este processo culminado a 10 de dezembro de 1982 em Montego Bay (Jamaica) data em que foi assinada a "Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar" (CNUDM), vulgarmente

⁶¹ A proclamação do presidente Truman dos EUA, em 1945, menos de um mês antes da constituição oficial das Nações Unidas, foi a primeira demonstração clara de valorização da plataforma continental por um Estado.

⁶² Dentre os 130 membros das Nações Unidas, da altura, apenas 30 ratificaram a Convenção das Pescas, 45 a Convenção do Mar Territorial, 51 a Convenção do Mar Alto e 53 a Convenção da PC. Assim, a I Conferência conseguiu codificar de uma maneira geral as regras do direito do mar, tendo sido definida a necessidade de uma II Conferência, com vista a abordar os assuntos deixados em aberto naquela conferência, sobretudo no que toca a uniformização da largura do mar territorial e da zona contígua

⁶³ As palavras de Arvid Prado não deixaram de cruzar com o que já tinha sido defendido por Grócius, aquando da apresentação das suas teses do «*Mare Liberum*» (Anand, 1983).

⁶⁴ A III UNCLOS foi desenvolvida durante 11 sessões, com vários encontros entre elas, sendo que até 1978, a Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua tinha sido ratificada ou objeto de adesão por 45 Estados, 22 dos quais do 3º Mundo; a Convenção sobre o Alto-Mar por 56 Estados, dos quais 28 do 3º Mundo; a Convenção sobre a conservação dos Recursos Vivos do Alto-Mar por 35 Estados, dos quais 23 do 3º Mundo e, finalmente, a Convenção sobre a Plataforma Continental por 53 Estados, dos quais 28 do 3º Mundo (Ribeiro, 1992, pp. 78-79).

conhecida como «Convenção de Montego Bay ou *UNCLOS IV*» (Galdorisi & Vienna, 1997, pp. 27-30). A Convenção de Montego Bay e os seus mecanismos legais, tais como o Tribunal Internacional do Direito do Mar (em vigor a partir de 16 novembro de 1994), vieram dar um maior relevo e visibilidade aos Assuntos do Mar, tendo considerável importância a nível mundial devido o papel dos oceanos enquanto catalisadores da economia global, constituindo essenciais vias de comunicação entre mercados, países, regiões e continente, e contribuindo grandemente na segurança mundial. Portanto, na «Convenção de Montego Bay» vêm expressos os regimes das diferentes zonas marítimas – delimitações e competências dos Estados –, representando o regime jurídico relativo ao mar, e constituindo o «mais importante edifício jurídico internacional» depois da Carta das Nações Unidas.

Em decorrência disso, Angola ratificou a Convenção em 5 de dezembro de 1990 (DOALOS, 2004, p. 1; Lei 14/10), tendo consagrado os seus pilares através da Lei n.º 21/92 de 28 de agosto, Lei sobre as Aguas Interiores, o Mar Territorial e a ZEE, já revogada pela Lei n.º 14/10 de 14 de julho, Lei dos Espaços Marítimos, onde encontram-se definidos os espaços marítimos nacionais e os direitos e responsabilidades do Estado nestes espaços, com um mar territorial de 12 MN e uma ZEE de 200 MN, o que faz com que a superfície do mar a controlar seja de cerca de 162 000 MN quadradas (Cunha, 2008, p. 32).

2.1.2. ANGOLA E OS ESPAÇOS MARÍTIMOS: DELIMITAÇÕES, COMPETÊNCIAS E FRONTEIRAS

Embora o caminho percorrido pelo Direito do Mar tenha sido longo e na sua totalidade desconhecido, sabe-se que foi a «Declaração do Presidente do Chile de 23 de junho de 1947», sobre a delimitação das zonas de proteção de caça e pesca marítimas, que mais destacou a reivindicação dos direitos económicos sobre os espaços marítimos contíguos aos Estados. Como resultado, hoje, a soberania una e indivisível do Estado angolano é exercida sobre a totalidade do território nacional, compreendendo nos termos da Constituição da República, da Lei e do Direito Internacional, a extensão do espaço terrestre, as águas interiores e o mar territorial, bem como o espaço aéreo, o solo e o subsolo, o fundo marinho e os leitos correspondentes, demonstrando desta forma o compromisso do Estado com o Direito internacional e sobretudo com a «Convenção de Montego Bay»⁶⁵. Semelhantemente, o Estado

⁶⁵ O Estado exerce jurisdição e direitos de soberania em matéria de conservação, exploração e aproveitamento dos recursos naturais, biológicos e não biológicos, na zona contígua, na zona económica exclusiva e na plataforma continental, nos termos da lei e do Direito Internacional. De acordo com o Artigo 164 da CRA, à Assembleia Nacional compete legislar com reserva absoluta a definição dos limites do mar territorial, da zona contígua, da zona económica exclusiva e da plataforma continental.

exerce soberania e/ou jurisdição material na zona contígua, na ZEE e na plataforma continental (Lei 14/10, Artigo 3).

Neste seguimento e para efeitos do presente trabalho, consideram-se as zonas do espaço marítimo que surgem como mais importantes na abordagem das diferentes temáticas, considerando a distribuição geográfica do território angolano, a saber: as águas territoriais (mar territorial), a zona contígua, a ZEE e a plataforma continental. De acordo com a parte II da CNUDM, entende-se por "Mar Territorial" a zona do mar contígua ao território do Estado costeiro até um limite que não ultrapasse as 12 MN, medidas a partir das linhas base determinadas em conformidade com a «Convenção Montego Bay»⁶⁶ (Oliveira, 2007, p. 203; Lei 14/10, Artigo 8 e 24). Com isso a soberania total do Estado costeiro estende-se para além do seu território e das suas águas interiores; no caso de Estados que são arquipélagos, incluirá as suas águas arquipelágicas, o mar territorial e o respetivo espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como o leito e o subsolo deste mar.

Por seu turno e de acordo com o artigo 33 da Convenção Montego Bay, a "Zona Contígua" corresponde à área marítima contada a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial, não podendo estender-se para além das 24 MN; nesta área marítima o Estado costeiro pode tomar todas as medidas de fiscalização necessárias, de forma a evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial, ou ainda, reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial⁶⁷. Dessa maneira, a zona contígua angolana estende-se a partir do seu mar territorial numa largura de 12 MN (Lei 14/10, Artigo 9 e 31).

Quanto à "Zona Económica Exclusiva", surge como a zona adjacente ao mar territorial e para além deste, até uma distância de 200 MN das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial. De acordo com o artigo 55 da Convenção, na ZEE o Estado costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos e não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, com a produção de energia a

⁶⁶ A Lei n.º 2130 de 22 de agosto de 1966 promulgou as bases sobre a jurisdição do mar territorial e da zona contígua e remeteu para diploma especial a definição das linhas de base retas. Na sequência do disposto n.º 2 da Base I da Lei n.º 2130, o Decreto n.º 47 771 de 27 de junho de 1967 fixou o limite interior do mar territorial angolano com o traçado de algumas linhas de fecho e de base reta que suplementam as linhas de base normal, tendo sido reiteradas pela Lei 21/92 de 28 de agosto de 1992, e atualmente pela Lei 14/10 de 14 de julho.

⁶⁷ A zona contígua angolana foi criada pela Lei n.º 2130 que estabeleceu poderes a Angola para exercer na zona do alto mar contígua ao seu mar territorial, entre outros poderes, o de “prevenir e reprimir as infrações às leis de polícia aduaneira, fiscal, sanitária ou de imigração cometidas no seu território ou no seu mar territorial”.

partir da água, das correntes e dos ventos; bem como exerce jurisdição nos casos convergentes com as alíneas b) e c) do artigo 56, correspondendo os direitos de soberania exclusivos do Estado costeiro⁶⁸ (Lei 14/10, Artigo 10 e 36).

Também e de acordo com o artigo 76, a "Plataforma Continental" 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, até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de 200 MN 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 (Oliveira, 2007, p. 239; Lei 14/10, Artigo 11 e 47). A linha dos limites exteriores da plataforma continental devem estar assim situadas a uma distância que não exceda as 350 MN da linha base da qual se mede a largura do mar territorial, ou a uma distância que não exceda as 100 MN medidas desde a isóbata dos 2 500 metros de profundidade⁶⁹. Por último, encontramos o «Alto Mar» cujo regime jurídico é dos menos afetados pela revisão do Direito Internacional Marítimo, mantendo-se até hoje dominado pelo princípio da liberdade dos mares (Ribeiro, 1992, p. 227).

No que toca às fronteiras laterais, encontra-se em curso o processo de delimitação da fronteira lateral norte entre a República de Angola e a República Democrática do Congo (Oliveira, 2007, pp. 212-222; Lei 14/10, Artigo 12), sendo seguramente a que oferece maior complexidade, por estarem envolvidos muitos interesses para o Estado, nomeadamente no que concerne à exploração dos recursos energéticos no mar, ao exercício da soberania nestes espaços e à unidade nacional; especialmente pelo posicionamento do enclave de Cabinda. Por sua vez, a delimitação da fronteira sul do mar territorial, ZEE e plataforma continental de Angola, foi definida através do Tratado de delimitação assinado entre Angola e a Namíbia, a 4

⁶⁸ A Lei 14/10 estabelece a Zona Económica Exclusiva (ZEE) angolana, declarada em 1974, abrangendo uma área de cerca de 518 433 km² que corresponde a cerca de 40% do território angolano total, sendo que de acordo com o artigo 16 da CRA “os recursos naturais, sólidos, líquidos ou gasosos existentes no solo, subsolo, no mar territorial, na zona económica exclusiva e na plataforma continental sob jurisdição de Angola são propriedade do Estado, que determina as condições para a sua concessão, pesquisa e exploração, nos termos da Constituição, da lei e do Direito Internacional”. Por sua vez os direitos de soberania, que comportam alguns deveres para com Estados terceiros e o direito de jurisdição, encontram-se definidos desde o artigo 57 até ao artigo 75 da Convenção Montego Bay.

⁶⁹ A plataforma continental de um Estado costeiro não se deve estender além dos limites previstos nos números 4 a 6 do artigo 76 da Convenção, bem como a margem continental que compreende o prolongamento submerso da massa terrestre do Estado costeiro e é constituída pelo leito e subsolo da plataforma continental, pelo talude e pela elevação continentais, não compreende nem os grandes fundos oceânicos, com as suas cristas oceânicas, nem o seu subsolo. Os Estados ribeirinhos têm o direito de reivindicar a extensão da sua plataforma continental até aos limites acima descritos, respeitando sempre os limites, legais, físicos e temporais definidos pela Carta das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, sendo que o Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, entre outros direitos descritos desde o n.º 2 do artigo 77º ao artigo 85º, conforme defende também a Lei 14/10.

de junho de 2002⁷⁰ (Oliveira, 2007, p. 222; Lei 14/10, Artigo 13). Em suma é neste quadro legal de espaços marítimos, delimitações e competências (*vide*. Apêndice A2), onde nos próximos anos Angola deverá definir o seu posicionamento como Nação atlântica, num quadro global onde a evolução da «Ordem Mundial» foi desde cedo influenciada pelo posicionamento dos estados, relativamente ao Mar.

2.2. A ORDEM MUNDIAL E AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Desde muito cedo que o ambiente internacional tem sido marcado pelas demonstrações de poder, com características assimétricas, fazendo com que «os jogos de poder» estivessem sempre presentes nas relações internacionais. Daí ser normal caracterizar longos períodos da História das relações internacionais pela associação entre a ordem prevalecente nessas relações, a definição dos seus agentes, os grandes princípios de legitimidade subjacentes e os termos dos acordos lavrados em tratados internacionais, que estabeleceram as condições de Paz após uma guerra entre as potências dominantes, formando aquilo que é vulgarmente conhecido como «Ordem Mundial»⁷¹ (Pereira & Menezes 2005, p. 93).

À Ordem Mundial estabelecida pelo congresso de Viena de 1815, que pôs termo às guerras napoleónicas, teria sucedido a anterior «desordem»⁷², período que veio a ser substituído por uma nova ordem com expressão na I Guerra Mundial (1914 – 1918), com base no Tratado de Versalhes e na Liga das Nações (Moreira, 2002, p. 337). A balança de poderes⁷³ viria a adquirir nessa altura uma base institucional, que funcionaria durante cerca de um século. Essa nova ordem seria rompida pela II Guerra Mundial (1939-1945), no fim da qual surgiu a «definição de ordem» que tem prevalecido até hoje, baseada nos acordos de Yalta, de Postdam e na Carta das Nações Unidas (Santos, 2006, p. 104). A Ordem Mundial

⁷⁰ Concluídos os estudos as partes acordaram por unanimidade que o ponto de separação ficasse posicionado na posição geográfica com 17°15'00'' S de Latitude e 11°45'07'', 79 E de Longitude.

⁷¹ Porém, de forma a melhor fazer um enquadramento conceptual, considera-se apenas o plano internacional, em termos de relações entre Estados a partir da Modernidade, altura em que se pode falar em relações internacionais no verdadeiro sentido (Fernandes & Borges, 2005, p. 15).

⁷² Antes do Congresso de Viena o mundo tinha uma ordem multipolar, com cinco grandes potências a contrabalançarem-se entre si (Nye Jr., 2002, p. 46).

⁷³ A doutrina da Balança de Poderes, ou mais concretamente o diretório da Balança de Poderes (Santa Aliança) teve sucesso sensivelmente até à I Guerra Mundial. Depois, o sistema internacional atravessou por um longo período de conflitos 1914-1945, que foi seguido por um período onde emergiu um sistema bipolar (Moreira, 2011, p. 122). O sistema bipolar difere em muitos aspetos da balança de poderes, sendo um deles o envolvimento de outros atores constituídos por Blocos de Estados na política internacional, como foi o caso da ONU, da NATO e do Pacto de Varsóvia, durante a Guerra Fria (Kaplan, 2005, p. 46).

aparece então como um «conjunto de exigências impostas pelos vencedores aos vencidos, traduzidas em regras que, uns e outros deverão observar» ou ainda como um:

“Padrão de comportamentos de relação intergrupal, passível de verificação regular ou sistémica, enquadrado por um conjunto de normas e regras integradoras, tácita ou expressamente assumidas como referência moduladora do relacionamento, ao qual conferem durabilidade e coerência” (Pereira & Menezes, 2005, p. 93).

Com efeito e de acordo com a sistematização de Raymond Aron, os sistemas políticos internacionais podem ser analisados segundo duas perspetivas: numa primeira em função da natureza e conceção política dos Estados (homogéneos e heterogéneos) e na segunda tendo em conta a distribuição do poder ou seja, a configuração da relação de forças entre os Estados (sistema unipolar, bipolar, multipolar e difuso), o que permite perspetivar uma melhor abordagem sobre as dinâmicas e as tendências dos Estados na arena internacional⁷⁴ (Couto, 1988, p. 44-46). Assim e perante uma conjuntura cada vez mais global, onde os interesses singulares dos Estados influenciam fortemente as dinâmicas das relações internacionais e onde não existe nenhum Governo mundial ou Estado mundial, será possível falar-se da existência de uma Ordem Mundial ou de um sistema político internacional de interação, cooperação, conflitos, entre outros meios de contato entre os Estados? (Biesanz & Biesanz, 1972, p. 700).

Importa então perceber o que se encontra na base de qualquer sistema internacional, nomeadamente a "política internacional", que surge como uma interação mútua entre os vários atores das relações internacionais, a saber: os Estados, as OI, as Empresas Multinacionais, as Organizações Não Governamentais (ONG); com capacidade de influência nas dinâmicas de ação que ocorrem na cena internacional, com o fim de defenderem os seus interesses (*ibidem*). Por isso e para o foco deste trabalho, a análise sobre o sistema político internacional é conduzida tendo em conta as principais dinâmicas da conjuntura internacional, que mais influenciaram e continuam a influenciar Angola, como ator das relações internacionais. Ao considerar o contexto nacional, delimitou-se um espaço temporal que abrange o período pós II Guerra Mundial até a atualidade, não deixando de sublinhar alguns aspetos relevantes na modelação da Ordem Mundial que antecederam a este período.

A II Guerra Mundial (IIGM) foi o último conflito militar com dimensão global, tendo durado cerca de seis anos (1939 a 1945) e envolvido as principais potências mundiais daquela época, distribuídas em dois blocos, Aliados e Eixo. De acordo com muitos teóricos,

⁷⁴ Existe ainda uma terceira classificação, a de Morton Kaplan (2005), segundo o peso dos diferentes Estados, a qual dá origem a seis tipos de "sistema internacional": sistema de balança de poderes; sistema bipolar rígido; sistema bipolar flexível; sistema hierárquico; sistema universal; e sistema de veto nacional

considera-se que o ponto inicial desta guerra foi determinado pela invasão da Polónia pela Alemanha Nazi, em 1 de setembro de 1939⁷⁵ (Oliveira, 1994, p. 48), provocando várias declarações de guerra contra a Alemanha por vários países, dentre os quais a França e a Inglaterra. Essa guerra por muitos considerada a mais abrangente da História conhecida do mundo, envolveu mais de 100 milhões de militares e teve reflexos em todas as regiões do globo. Ainda que muitas vezes a História refira de forma incipiente a participação do continente Africano na IIGM, aludindo apenas à sua importância enquanto fonte de abastecimento das matérias-primas às grandes potências, a realidade demonstrou o contrário, pois e no que concerne ao Norte de África, este foi palco de muitas batalhas no decurso da guerra, que foram decisivas para o fim da guerra. Já naquela altura, Adolf Hitler e o *Oberkommando der Wehrmacht* encaravam o continente Africano como uma região estratégica para dominar os campos de batalha na Europa, fazendo com que fosse criado o *Afrika Korps*⁷⁶ no início de 1941 (Baxter, 1996, pp. 31-39).

Após 1945 surge um novo período nas relações internacionais, a chamada «Guerra Fria», caracterizado como um período de intensa hostilidade mas sem guerra efetiva no seu decorrer, visto que, embora tenham ocorrido alguns conflitos armados, nunca envolveu diretamente as duas grandes potências mundiais da altura, os EUA e a URSS. Segundo Joseph Nye Jr., este paradigma tornou a Guerra Fria excecional, uma vez que representou “um período de tensão prolongada que não terminou em guerra entre os dois Estados rivais” (2002, p. 136). Neste particular, não se pode esquecer o papel decisivo que o Poder Marítimo teve na balança de poderes mundiais ao longo da História recente, nomeadamente na IIGM e no confronto Leste – Oeste, que dividiu o mundo em dois blocos antagónicos e teve como suporte duas estratégias marítimas, desenvolvidas através da NATO e dos EUA e do Pacto de Varsóvia capitaneado pela URSS. A intenção recíproca seria a de reduzir o domínio do Mar da outra superpotência rival através de uma presença estratégica naval ininterrupta, da constituição de alianças protetoras de bases navais locais e regionais, do maior expansionismo das superpotências e através da ocupação dos “espaços vazios” pelo mundo (Marchueta, 2002, p. 120). O Poder Marítimo surgiu assim como peça fundamental no transporte de tropas e dos suprimentos logísticos para alimentar os esforços da guerra.

⁷⁵ Nesta altura, muitos países já se encontravam em guerra (2.ª guerra Sino-Japonesa), sendo que outros tantos acabaram por se envolver, devido a alguns acontecimentos durante esta guerra, como são os casos da União Soviética (pela invasão da União Soviética pela Alemanha) e dos EUA (os ataques dos japoneses contra os EUA no Pacífico em *Pearl Harbor*).

⁷⁶ *Afrika Korps* constituía o conjunto das FA da Alemanha, expedicionárias na Líbia em apoio à Itália, durante as campanhas do Norte de África na IIGM, comandada pelo General Erwin Rommel.

Os «pós-revisionistas» admitem que o início do período de Guerra Fria se deveu sobretudo à necessidade de se ocuparem os espaços vazios deixados pelos europeus⁷⁷. Neste contexto, Joseph Nye Jr. compreendeu o início da Guerra Fria por três fases: 1945-1947, o início gradual; 1947-1949, a declaração da Guerra Fria; e 1950-1962, o auge da Guerra Fria (2002, p. 142). Com efeito, o fator Segurança e Defesa começou a ser um tema central em toda conjuntura internacional, particularmente nos espaços em que se atribuía menor importância estratégica, concretamente nos espaços líquidos em que a sua relevância geopolítica e geoestratégica tinham sido pouco aproveitadas até essa altura, principalmente porque a política internacional na época assentava no domínio do poder territorial.

Mais tarde, A concepção mundial dos blocos⁷⁸ Leste – Oeste, que emergem da IIGM, veio a enfrentar o movimento dos "não-alinhados", através das mais recentes independências daquela altura, com apoio da ONU, pela ação e voz de Sukarno, Nasser, N'Krumah e Keniata, situando-se entre a balança de poderes dos dois grandes blocos⁷⁹. O sistema de blocos estruturou o mundo em três grandes áreas, desenhadas por uma fronteira de segurança e defesa, que já não mais coincidia com a fronteira física nacional, conhecida antes da guerra⁸⁰ (Marchueta, 2002, pp. 109-110). Os acontecimentos vividos em Angola nesta altura deveram-se sobretudo à envolvente externa e aos duelos da Guerra-Fria e aos apoios externos das duas superpotências e seus Estados satélites (República da África do Sul do lado da coligação FNLA-UNITA; e a Cuba do lado do MPLA) aos movimentos angolanos, numa tendência da União Soviética querer expandir o modelo comunista e dos EUA contrapor este expansionismo, limitando as zonas de influência do *sovietismo* (Chimanda, 2010, p. 18; Mayall, 1980, pp. 23-27).

⁷⁷ Num outro prisma, os revisionistas consideram que no final da IIGM o sistema não era verdadeiramente bipolar, para quem os soviéticos estavam em desvantagem porque não detinham armas nucleares (Nye Jr., 2002, p. 138).

⁷⁸ Henry Kissinger, nos anos 70, percebeu que seria de certa forma utópico tentar reformar as estruturas políticas e sociais de URSS, com o seu comunismo apoiado em várias regiões do mundo, pelo que os EUA deveriam antes conduzir a sua política externa de uma forma mais madura, aceitando esta diferença ideológica e tentando chegar a um entendimento com a União Soviética de Brejnev (Fukuyama, 1999, p. 31).

⁷⁹ A Europa Ocidental que na II Guerra Mundial perdera o governo do mundo, herdado ao longo dos anos anteriores pelas invasões continentais e pelo domínio do resto do mundo, foi salva pelo «Plano Marshall», permitindo a reconstrução deste continente e fazendo emergir um projeto que viria a originar a atual União Europeia, que veio responder às novas exigências (Hogan, 2002). As fronteiras políticas das principais potências europeias que com o colonialismo se tornaram multicontinentais, com o advento da descolonização tiveram que regressar à Europa, deixando espaço para os novos Estados, que herdaram as linhas geográficas definidas em Berlim.

⁸⁰ Do lado ocidental, surgiram a Aliança Atlântica, com os EUA como Estado líder e uma Europa a defender a sua autonomia estratégica, pela voz pioneira de De Gaulle, com a expressão da criação complementar da União da Europa Ocidental (UEO -1954). Do lado do antigo bloco comunista, surgiu o Pacto de Varsóvia com a URSS no comando em conjunto com outros países alinhados. E uma terceira área, a dos não-alinhados, com a China, a Índia e a Indonésia a disputarem a sua liderança, mas com a maioria dos países a tenderem para o lado da URSS.

Verificava-se uma ordem mundial marcada por um sistema bipolar⁸¹ de «détente militar», conforme designa P. Moreau Defarges, das superpotências, onde os EUA conservavam a sua vitalidade económica, científica e cultural e a União Soviética prosseguia com o seu projeto do «mega-expansionismo»⁸² (citado por Berbém, 1993, pp. 29-30), aumentando nos investimentos para a formação de uma Marinha de Guerra digna de uma potência mundial⁸³. Todavia nada impediu que a partir de 1981, com a ascensão do Presidente Reagan, os EUA não reativassem a sua política de apoio militar aos *freedom fighters*, como foi o caso da UNITA em Angola, a fim de provocar um desgaste logístico à URSS, devido aos grandes esforços de guerra (Moreira, 2002, p. 612). Esta versão é muitas vezes apontada por especialistas em Relações Internacionais quanto à «détente militar» e ao término da bipolaridade. Paralelamente, o apoio cedido pela União Soviética ao MPLA na guerra civil angolana, durante a Guerra Fria, associado às guerras do Afeganistão⁸⁴ e do nordeste de África, fez com que fossem absorvidos muitos recursos soviéticos, contribuindo parcialmente para o desfecho da Guerra Fria no início da década de 90 do século XX (Guedes, 2011, p. 41; Wheeler & Péliissier, 2011, p. 164).

A chamada “*Imperial Overstretch*” (Santos, 1997, p. 136), conforme Paul Kennedy (1989) apelidou, consistia numa estratégia que agravasse os gastos militares da URSS, levada a cabo desde a Administração Kennedy; teve assim um papel importante para o término da

⁸¹ Conforme afirmou Raymond Aron “em África cada uma das superpotências tinha por objetivo principal evitar a presença da outra. Os EUA desejam preservar do comunismo o maior número possível das novas repúblicas”, dando a perceber que Angola, nesta altura, surge como um perfeito palco para as manobras de «xadrez» das duas superpotências mundiais, em que os movimentos serviam de simples peões para o estabelecimento das regiões de influência das duas superpotências. Este espírito nacionalista dos EUA foi reforçado durante a Administração Ronald Reagan, que se viu confrontada pelas teses socialistas - África para os africanos. Em 1981 com a ascensão de Reagan à presidência dos EUA estes voltam a dar apoio financeiro e logístico à UNITA, revogando deste modo a *emenda Clark* (Pinto, 2013).

⁸² De notar que, na tentativa de esfriar a tensão bélica associada a fortes políticas armamentísticas dos dois países, que abriam perspectivas desestabilizadoras. O Presidente Reagan dos EUA lançou o famoso projeto da guerra das estrelas (1983), no âmbito da *Strategic Defense Initiative* (SDI). O projeto consistia numa rede de sistemas de radares de longo alcance instalados em terra, combinados com sistemas de mísseis antibalísticos e uma complexa malha de satélites artificiais, que englobava desde sistemas de localização e rastreamento de mísseis balísticos, até sistemas com capacidade bélica diversificada de ofensiva-defensiva, visando assim alcançar uma capacidade de defesa espacial, inibindo qualquer intenção de ofensiva soviética ao território americano (Moreira, 2002, pp. 294-295).

⁸³ Numa altura em que os dois blocos procuravam o equilíbrio militar entre a Nato e o Pacto de Varsóvia, chega ao poder o presidente Mikhail Gorbachov, tendo começado uma fase de negociações entre as nações, tendo em vista garantir soluções pacíficas entre os países, ainda que o início da década de 80 do século XX, tivesse sido marcada por muitos conflitos e invasões (Falkand; Iraque; morte de Sadat, em 1981, etc.) (Berbém, 1993, p. 33).

⁸⁴ A estratégia norte-americana consistia em causar uma subida nos gastos da URSS com os esforços de guerra, onde a UNITA em Angola e os *mujahidin* no Afeganistão foram peças fundamentais para a sua consolidação (Guedes, 2011, p. 41).

Guerra Fria⁸⁵ (Pinto, 2013, pp. 773-774). Em vista disso, Paul Kennedy na sua teoria sobre expansão imperial, citada por Nye Jr., defendeu que “os impérios se expandem excessivamente até a sua expansão esgotar a força interna do império” (2002, p. 159). Afirmava que o término da Guerra Fria esteve também relacionado com o enfraquecimento da União Soviética, que desde o final da década de 1970 (invasão do Afeganistão) se envolveu em teatros de combate que absorveram muitos dos seus recursos, designadamente no apoio de movimentos estrangeiros, por exemplo o MPLA na guerra contra a UNITA.

Por sua vez com a maior expansão tecnológica e a industrialização dos países, verificou-se o chamado «efeito borboleta», defendido por Edward Lorenz, referindo que o voo de uma borboleta sobre Pequim pudesse contribuir para a formação de um tufão na Florida, refletindo assim a dimensão de interdependência entre os países, provocada pela globalização e pelo «boom tecnológico» (Moreira, 2002, pp. 596-600). Nestas circunstâncias, a queda do comunismo entre os finais da década de 80 e o princípio da década de 90 do século XX, não foi um acontecimento isolado marcado pela crise da «*perestroika* de Gorbachev». Terá começado cerca de uma década e meia antes, com a queda de vários Governos autoritários, entre os quais o regime de Marcelo Caetano, em 1974, em Portugal, originando a descolonização das antigas províncias ultramarinas, entre elas Angola e marcando assim «*the start of third wave of democratization*» (Huntington, 2012, p. 3; Fukuyama, 1999, p. 36).

Mais tarde o fim da Ordem dos Pactos Militares, em 1989, implicou o regresso à ONU, enquanto única entidade universalmente reconhecida como supranacional, com recursos e ferramentas para a prevenção dos conflitos internacionais em todo o globo (Pinto, 2013, pp. 785-788). Terminada a bipolaridade, os países libertos da esfera de influência das superpotências desenvolveram velhos e novos antagonismos, parcerias e afinidades, promovendo agrupamentos de Estados e consolidando o fenómeno dos Grandes Espaços, sobretudo graças à crise de soberania no Estado-Nação tradicional e o desaparecimento dos chamados três mundos, característicos do sistema internacional durante as últimas décadas: o mundo livre, o bloco comunista e o Terceiro Mundo. Consequentemente a Ordem Mundial alterou-se completamente, apresentando-se mais complexa (Nye Jr., 2009).

Após a queda do Muro de Berlim e a consequente queda do sovietismo, a conjuntura internacional e os equilíbrios de poder entre os Estados no sistema internacional tiveram outro

⁸⁵ Este desgaste concretizou-se não apenas pela extensão das linhas de crédito da URSS a Angola e a outros países, mas sobretudo graças à falência técnica em que a Rússia já se encontrava, nomeadamente a partir da década de 1970. Assim, a UNITA foi equipada com os mísseis *Stinger* para contrapor o poderio do MPLA, com os então *top of the line* Mig-23 soviéticos, fornecidos às forças governamentais (Guedes, 2011, p. 41).

destino, marcando a rutura da «Antiga Ordem Mundial», estabelecida pelos vencedores da IIGM, que viveu um período de cerca de quatro décadas, conforme o ambiente de bipolarização que deu lugar à Guerra Fria (Maltez, 2007, p. 17). Nesta ótica, a chamada «Nova Ordem Mundial» ou *Pax Universallis/ Pax Americana* nas palavras do então Presidente dos EUA (George H. W. Bush), foi impulsionada pela queda do Muro de Berlim em 1989 e pela consequente implosão da União Soviética em 1991, originando uma «unipolaridade» no sistema internacional que passou a ser liderado pelos EUA, que se afirmou como única Potência Marítima e Superpotência mundial, mas que já era previsível uma futura complexidade na cena internacional, especialmente em virtude da maior interação dos Estados num sistema global⁸⁶ de economia de mercado (Carvalho, 1992, p. 15).

A nova conjuntura internacional viria a enfrentar uma revolução global, através de uma “complexidade crescente nas relações internacionais, pela multiplicação das dependências e interdependências que é acompanhada por uma multiplicação quantitativa e qualitativa dos centros de decisão” (Maltez, 2007, p. 17). Esta Nova Ordem, em processo de estruturação, é marcada pela emergência de diferentes lógicas pluridimensionais e novos alinhamentos ideológicos, distribuídos em diferentes espaços do mapa mundial, onde as fidelidades nacionais tendem a esgotar-se num cenário distinto e cada vez mais difuso.⁸⁷ Devido às profundas transformações ocorridas e em curso no sistema internacional, esta Nova Ordem encontra-se já em formação, embora se apresente ainda «difusa e mal definida». Verifica-se assim e pela primeira vez, depois da sua emergência como superpotência, que os EUA não conseguem dominar o mundo, ou moldá-lo à sua ideologia ou de acordo com os seus interesses, contrariamente à época a seguir o final da Segunda Guerra Mundial, em que os EUA tinham a capacidade de adaptar o mundo conforme as suas preferências (Kissinger, 1996, p. 12).

⁸⁶ Estes acontecimentos, do fim da década de oitenta e início da década de noventa do século XX, não são de todo os únicos fomentadores da controvérsia que se verifica nos dias de hoje, visto que o fim da bipolaridade veio terminar este tipo de partilha histórica do mundo, ensaiada por Portugal e Espanha depois do Tratado de Tordesilhas (1494), dando lugar a um mundo Unipolar a tender para multipolar, caracterizado pela multipolaridade de poderes, como já tinha sido a alguns séculos passados (Marchueta, 2002, p. 38). Neste quadro, o Atlântico Sul, anteriormente considerado secundário num possível conflito Leste-Oeste, passou a ser imprescindível para os interesses das grandes potências (Berbém, 1993, p. 169).

⁸⁷ Assim, a «Nova Ordem Mundial» em constante alteração, surge marcada pela concorrência das diferentes lógicas pluridimensionais e pela proliferação da volatilidade de distintos alinhamentos, que se inscrevem num conjunto de «Grandes Espaços», em que as fidelidades nacionais tendem a esgotar-se, sobretudo pela criação de novas fronteiras (segurança e defesa, económica, demográfica, geográfica, política, etc.) interagindo entre si, em função das novas matrizes do plano mundial, dificilmente perceptível num mapa geográfico (Marchueta, 2002, p. 19). Atualmente, as tradicionais fronteiras geográficas representam, simples apontamentos administrativos, não mais constituindo barreiras políticas, étnicas, culturais e de defesa, como era no passado, numa altura em que a livre circulação de pessoas, bens e capitais, fazem parte das premissas dos Estados.

Atualmente observa-se um sistema mundial em transformação, ou pelas palavras de Adriano Moreira, uma "Anarquia Madura", onde o sistema já não pode piorar, porque a conjuntura encontra-se cada vez mais complexa (Lei da Complexidade Crescente); e onde existe uma maior proliferação dos centros de decisão e a criação de novos espaços estratégicos⁸⁸ (Moreira, 2011). Assim e embora de forma gradual, verifica-se um declínio progressivo do Poder Ocidental⁸⁹, o qual tem sido também acompanhado por uma menor influência cultural, como resultado do fim do colonialismo e do Euromundo e a decadência da hegemonia norte-americana, sobretudo numa altura em que a economia dos chamados «tigres asiáticos» e das potências emergentes tende a ganhar mais espaço (Jacques, 2012). A atual conjuntura começa cada vez mais a ser marcada pelo chamado 3A (Ásia, África e América-Latina), no que se refere à segurança coletiva, os Estados desta área se afiguram manifestamente como a mais premente ameaça, pois nelas se inserem a maior parte dos Estados fracassados, os Estados párias, o terrorismo transnacional, o crime organizado, entre outros tipos de ameaças a segurança e estabilidade das regiões (Moreira, 2009, p. 453).

Neste quadro surge um «Terceiro Mundo», onde Angola se insere, ainda não compensado pelas transferências de recursos entre o Norte e o Sul, que se interroga sobre o modo de participar e melhor atuar, com relativa equidade, num sistema onde o seu controlo é reduzido nenhuma regra do jogo, mesmo sendo parte interessada e onde as relações de comércio são relações de força entre Estados (Dias, 2004, p. 146). Porém, na atualidade existe algum espaço de manobra para os países, ricos em matérias-primas como Angola, escaparem desta quase "tutela" das grandes potências (poder funcional), sobretudo pela sua importância geoestratégica em termos dos recursos naturais, mais propriamente no âmbito da geopolítica da Energia, jogando assim com as rivalidades e com os interesses das principais potências

⁸⁸ A política internacional é anárquica, na medida em que não existe um Governo superior, como defendia Hobbes na sua visão do século XVII, e em permanente Estado de guerra; enquanto Locke argumentou que apesar de no Estado de natureza não existir um poder soberano comum, as pessoas podiam estabelecer laços e estabelecer contratos, concluindo que a anarquia é menos ameaçadora do que os sistemas anteriores. Estas duas visões sobre o Estado de natureza foram as percussoras de duas conceções atuais da política internacional, uma otimista e uma pessimista: a abordagem liberal e a abordagem realista à política internacional.

⁸⁹ A «Nova Ordem Mundial» tem sido marcada pelo gradual enfraquecimento da principal potência mundial, os EUA, abrindo espaço a emergência de novas potências, sendo que numa visão superficial seria seguido pelas potências em emergência, agrupadas nos *BRICS*, considerando o poderio da África do Sul no continente Africano (Santos, 2011, p. 23; Revista África 21, 2013b, p. 32). Por sua vez, existe uma grande probabilidade em se transformar simplesmente em *BIS*, dado que a ascensão da China e a reemergência da Rússia os torna nas principais ameaças à hegemonia norte-americana, colocando-os no segundo patamar na hierarquia dos poderes mundiais (Friedman, 2012, pp. 19-50). Os EUA controlam os oceanos e as rotas marítimas, por serem a única potência militar global, com uma capacidade de projeção de forças global e com poder de moldar todas as economias mundiais, para além da capacidade tecnológica que o país dispõe (*ibidem*)

mundiais⁹⁰ (Pavia, 2011, pp. 16-17). Paralelamente, observa-se uma Europa cosmopolita, cada vez mais enfraquecida, baseada num sistema de interdependência entre os Estados e onde a crise económica dos mercados financeiros tem feito surgir uma, não tão nova, ameaça no seu interior, que neste caso seria traduzido pelo aumento das assimetrias dentro da Europa comunitária.

O incidente de 11 de setembro de 2001 fez emergir no mundo uma nova realidade, marcada pelas ameaças assimétricas e globais, pois até então o mundo ainda não se tinha apercebido que as dinâmicas nesta ordem estavam completamente subvertidas, aumentando assim o sentimento de insegurança generalizada no sistema internacional⁹¹ (Almeida, 1994, p. 57; Pereira & Menezes, 2005, p. 127). Todavia, o fracasso dos sistemas comunistas e a regressão das ideologias tradicionais não significou porém o seu total desaparecimento; dado que o sistema mundial, tem sido marcado pela maior expansão do nacionalismo e do fundamentalismo, acompanhados de diversificadas crença, tanto religiosas como ideológicas. Neste particular, o 11 de setembro veio então revelar o extremismo islâmico na sua versão fundamentalista «como um dos piores pesadelos para a segurança internacional» (Marchueta, 2002, p. 85), embora e conforme Joseph Nye Jr. “*An-archy* significa sem governo, mas não significa necessariamente caos e desordem total” (2002, p. 5), o que espelha a situação atual da conjuntura internacional e a Nova Ordem Internacional.

Atualmente, as relações internacionais são dominadas especialmente pela competição económica, financeira e tecnológica e cada vez menos pela competição militar; o Poder Mundial, em vez de se impor pela força das armas, define-se mais pela capacidade de controlar as regras do jogo num ou em vários domínios-chave desta competição internacional (Marchueta, 2002, p. 145), onde a segurança no Mar desempenha um fator-chave desta dinâmica, agora num contexto mais amplo de «*safety*» e de «*security*». Apercebe-se que este movimento hegemónico também tem sido acompanhado ou sustentado pelo controlo das

⁹⁰ Neste contexto, para Angola, como para quase todos os países na mesma situação, a presença chinesa significou uma alternativa ao «neocolonialismo ocidental», materializando-se pelo acesso a produtos mais variados e a mais baixo preço, pela construção de infraestruturas absolutamente fundamentais para o desenvolvimento nacional, pelo acesso de linhas de crédito a taxas de juros baixas, sem condicionalidades políticas associadas, etc., em suma representou uma alternativa em termos de parceiros para o crescimento e desenvolvimento de Angola, com base nos pilares definidos pela chamada Economia de Mercado. No outro lado da moeda, os países ocidentais começam a perder a soberana tutela num país que outrora foi uma espécie de «*backyard*», onde agora coabita um novo concorrente – a RPC – com armas muito competitivas.

⁹¹ Por isso, os Realistas defendem que a estrutura do sistema mundial no plano político-militar, é determinada duplamente por um eixo vertical e por um eixo horizontal, porquanto o primeiro se articula à volta dos conceitos de «estabilidade hegemónica» e de «ciclo de poder», isto é a hierarquização que determina o tipo de ordem hegemónica nas relações internacionais (*balance of power*); e o segundo evolui em função do equilíbrio entre as grandes potências (*balance of threat*) (David, 2001, p. 65).

principais rotas marítimas mundiais, o que faz do mar e dos oceanos, instrumentos basilares do poder de qualquer Estado, por o exercício da soberania e/ou jurisdição nos espaços marítimos refletir de certa forma a inserção de um Estado no mundo atual, onde coexistem cada vez mais novos atores.

2.2.1. OS NOVOS ATORES INTERNACIONAIS: O DOMÍNIO DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Desde Vestefália que os Estados surgem como os principais atores das relações internacionais, com personalidade internacional e com capacidade para exercer poder na esfera internacional, o que tem sido reconhecido pelos outros Estados (Couto, 1988, p. 21). Todavia a complexidade crescente da vida internacional, derivada da globalização, veio alterar os conteúdos tradicionais da noção de fronteira e deu lugar a um espaço de atuação para novos atores e núcleos de poder na arena internacional, visto terem deixado de existir os tradicionais traçados geográficos, políticos, históricos, defensivos e administrativos, favorecendo uma maior abertura, permeabilidade e flexibilização quanto às interações intraestatais⁹².

A primeira grande viragem nas relações internacionais aconteceu com o aparecimento dos estudos da área autónoma das Relações Internacionais⁹³. Estas começaram a ter grande relevo no campo científico após a I Guerra Mundial (IGM), surgindo as Relações Internacionais como ciência, através da fundação da *cátedra Woodrow Wilson de Política Internacional* em 1919, na *University College of Wales*, em *Aberystwyth* (Santos, 1997, p. 127). O aparecimento das Relações Internacionais como domínio académico e disciplinar deveu-se à necessidade de resolver problemas concretos a nível da esfera internacional, nomeadamente à urgência em estudar as causas do fenómeno Guerra, tendo por base a preponderância que o aspeto polemológico tinha nas relações internacionais.

Mais tarde, depois da II Guerra Mundial, observou-se o aumento dos atores nas relações internacionais associado também ao aparecimento dos «atores não-estaduais» na política internacional (Nye Jr., 2002, p. 8), sobretudo pela insuficiência crescente na atuação

⁹² Depois da queda do muro de Berlim, com o fim da bipolaridade e o respetivo afundamento dos sistemas comunistas europeus, a esfera internacional começou a estar cada vez mais marcada por três ordens de rutura (estratégica, económica e tecnológica).

⁹³ Após o fim da I Guerra Mundial, foram criados dois institutos de investigação, O *Royal Institute of International Affairs*, em Londres, e o *Council on Foreign Relations*, em Nova Iorque. A cátedra de *Woodrow Wilson* foi criada sob a regência de Alfred Zimmern, de Oxford, à qual se juntaram as cadeiras de *Montague Burton*, Leccionadas a partir de 1922, e a partir de 1923 na *London School of Economics and Political Science* e na Universidade de Oxford (Santos, 1997, p. 127).

do Estado, que isoladamente, já não era capaz de enfrentar as mudanças na esfera internacional e traçar novos tipos de atividade estratégica.

Parafraseando Jean Touscoz, pode-se afirmar que um “Ator das relações internacionais é toda a autoridade, entidade, organismo, grupo ou pessoa no plano internacional, capaz de influenciar frequentes vezes e fortemente o curso das relações internacionais” (1994, p. 27). Com base no espaço de atuação dos atores na cena internacional, Morton Kaplan numa subdivisão simples, subdivide-os em: nacionais e supranacionais; ou ainda em estatais e não-estatais (Kaplan, 2005, p. 33). Por sua vez e tendo em conta a abrangência e a atualidade da caracterização feita por Jean Touscoz (1994, pp. 25-28), optou-se pela sua abordagem, respetivamente: O Estado; as Organizações Internacionais; e as Pessoas Coletivas Não Estaduais⁹⁴ (PCNE), que constituem pessoas coletivas independentes de um Estado, em termos de jurisdição, de controlo, de fiscalização e de funcionamento.

Na atualidade, muitos dos novos atores da cena internacional concorrem com os Estados, diminuindo muitas vezes a sua autonomia e tornando mais complexa as suas interações no âmbito das relações internacionais, o que muitas vezes põe em causa a estabilidade regional e até mesmo continental. Assim a questão não será a de saber qual é a classe mais importante, se a dos Estados ou dos atores não-estaduais (geralmente é a dos Estados), mas saber como novas coligações complexas têm influenciado a política internacional (Nye Jr., 2002, p. 10). Entretanto a evolução do conceito de Estado⁹⁵ ao longo da História (Marchueta, 2002, p. 43), implicou também o aprofundamento do debate sobre o seu papel e funcionamento, contrariamente ao que tinha sido no passado, provocando uma separação mais ou menos acentuada da sociedade civil, e abrindo espaço para emergência de novas organizações não estatais nas áreas da cooperação internacional e do desenvolvimento, entre as quais as ONG, os Médicos sem Fronteiras, as Multinacionais, entre outras organizações privadas; que vão ganhando a confiança dos Estados e das Organizações supranacionais como a ONU e a União Africana (Moreira, 2002b, p. 11).

⁹⁴ Neste quadro, englobam-se as Organizações Transnacionais (OT), as ONG, para além de outros atores não enquadráveis nesses, por exemplo: a Santa Sé, a Ordem de Malta, os Movimentos Nacionais, os Governos no exílio, a Opinião Pública e os meios de comunicação social, as Empresas Multinacionais, os Poderes Erráticos (terrorismo, as OI do crime organizado, etc.), e as Pessoas Singulares.

⁹⁵ O Estado Antigo garante da sua economia e da sua segurança, tem vindo a esgotar-se o âmbito da sua intervenção política e soberana e modificadas as fronteiras da soberania económica, pelo crescendo das interdependências, que a globalização acelera, pela evolução, pelas lógicas transnacionais e pela polarização e força de novos atores.

Também a tendência dos Estados se integrarem nos «grandes espaços» que tem tentado contrariar as insuficiências do velho modelo soberano, tem implicado a modificação das perspetivas de segurança e defesa e o maior reconhecimento das solidariedades transfronteiriças que têm apoiado o modelo do mercado livre (*idem*, p. 10). Neste âmbito, surgem surgem novos espaços e *fora* de cooperação no âmbito da Segurança e Defesa, que vêm dar continuidade ao percurso começado⁹⁶, pela NATO, em 4 de abril de 1949, seguida posteriormente pela criação do Pacto de Varsóvia, e hoje por inúmeras organizações dentre as quais a ZOPACAS e a Comissão do Golfo da Guiné, das quais Angola faz parte. Contudo e para o interesse deste trabalho optou-se por centrar a análise maioritariamente nas OI, visto que em consonância com os objetivos do trabalho, estas surgem ao lado dos Estados, como os agentes mais importantes no cenário mundial.

Neste particular no continente Africano, as integrações regionais, associadas à UA, surgem como os principais atores a nível continental, visando dar resposta a alguns dos vários problemas que os seus países atravessam, nomeadamente a insegurança regional, a pobreza extrema, os conflitos étnicos e religiosos, entre outras causas de conflitos caraterísticos desse continente, que mais facilmente podem ser resolvidos em conjunto. Tal como em todos os continentes, a incorporação das organizações intergovernamentais⁹⁷ no sistema internacional, significou não apenas um importantíssimo passo na compensação da fragmentação política vigente no sistema, como também se traduziu no reforço da possibilidade de entendimento entre os Estados, numa perspetiva de atuação. Neste contexto Angola surge atualmente como um dos países na linha da frente, a nível do continente Africano, no que toca a sua afirmação e desenvolvimento económico. Poderá então afirmar-se que, após a criação da ONU, se observou uma alteração da estrutura do sistema mundial, porquanto a crescente presença e a cada vez maior influência de novos atores e centros de decisão na cena internacional, demonstra essas mudanças.

Verifica-se pois uma alteração dos principais dogmas da política internacional definida pela Paz de Vestefália, devido à influência e participação de novas forças transnacionais na cena internacional (Nye Jr., 2002, p. 7). Neste pormenor é comum na atualidade referir-se em instrumentos da política internacional que, se por um lado servem

⁹⁶ Na verdade, a constituição da NATO (OTAN) não seria um fenómeno isolado ao longo da História mundial, sobretudo porque desde os tempos mais remotos sempre existiram tratados, alianças e até zonas de exclusão, tendo em vista a cooperação no âmbito da Segurança e Defesa das comunidades. Todavia o percurso começado pela OTAN surgiu como uma viragem neste contexto, por desde a sua formação ter sido um projeto de grande dimensão e abrangência territorial, constituindo uma cortina de defesa durante os anos da Guerra Fria.

⁹⁷ Constituindo uma rede institucional de cooperação entre Estados, as OI transformaram as relações internacionais, do Estado de anarquia para um embrionário Estado de sociedade (Pureza, 1996, p. 36).

como reguladores do sistema, por outro lado podem constituir uma ameaça generalizada à humanidade, sendo o fenómeno da guerra o epítome desta última realidade. Portanto, não faria sentido fazer uma análise sobre a evolução da «Ordem Internacional» sem abordar o estudo polemológico⁹⁸ da guerra, nomeadamente, porque o "fenómeno guerra" ao longo da História tem tido um profundo impacto na evolução do comportamento político dos Estados, sobretudo pela sua influência na distribuição do poder militar e na saúde e estrutura da economia mundial, surgindo como um dos principais mecanismos de mudança no sistema mundial (Levy & Thompson, 2010, p. 1).

2.2.2. OS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA INTERNACIONAL: A POLEMOLOGIA E O FENÓMENO DA GUERRA

Nye Jr. reportando-se à Kenneth Waltz, entende que a conjuntura internacional e o sistema mundial, não são as únicas formas de analisar o que acontece na política internacional, isto é «a política na ausência de um poder soberano comum, a política entre entidades sem um poder superior». O Estado atual desse sistema deve-se principalmente a três «atores atuantes»: o indivíduo, o Estado e o sistema mundial (*idem*, p. 40); num quadro onde o carácter soberano das Unidades Políticas tem sido o que mais tem contribuído na complexidade da política internacional e das relações internacionais, sem estruturas supremas que definem a sua atuação, deixando um vazio de poder no sistema, onde importará perceber «quem deve governar quem?» (Fernandes & Borges, 2005, p. 20).

Foi neste contexto de complexidades e dúvidas, que nasceu um dos mais antigos instrumentos da política internacional, «a Balança de Poderes» (Levy & Thompson, 2010, pp. 38-39). Na opinião de muitos teorizadores das ciências políticas, o século XIX foi a "idade de ouro" deste conceito, especialmente por ter ganho uma maior dimensão no âmbito das relações internacionais, dado que as suas origens datam já desde os séculos XVI e XVII (Levy & Thompson, 2010, p. 38; Kaplan, 2005, pp. 35-46). Neste quadro e no meio da política internacional, a Força desempenha um papel diferente relativamente à política interna, uma vez que num sistema interno bem estruturado o Governo detém o monopólio do uso legítimo da Força, enquanto no sistema internacional nenhuma entidade detém esse monopólio.

Em conformidade com o "Estado de natureza" complexo do sistema internacional, Hobbes e Locke criaram duas visões diferentes da política internacional: o Realismo, que

⁹⁸ A Polemologia é o estudo científico das guerras e dos seus efeitos, formas, causas e funções, enquanto fenómeno social. Torna-se então necessário perceber o fenómeno guerra, como ação armada *tout court* e não só, tendo em conta os fenómenos da globalização, que neste século fizeram voltar as guerras ao centro da política internacional mas sob a forma de novas mas também antigas formas de violência (Moreira, 2011, p. 255).

defende que o problema central dessa política sempre foi e continua a ser a guerra e o uso da Força, sendo esta marcada por um «pessimismo sobre a moralidade ou entendimento nas relações internacionais» (Gilpin, 1986, p. 304); e o Liberalismo, que defende mais uma sociedade global, onde os Estados podem andar segundo uma união pacífica, dentro da qual a visão realista de pura anarquia é insuficiente (Nye Jr., 2002, p. 5). Porém, assim como um tempo tempestuoso não significa chuva constante, um sistema conflitual não traduz guerras intermináveis, pelo que e considerando a natureza do homem se percebe que “*the first image of international relations, the locus of the important causes of war is found in the nature and behavior of man*” (Waltz, 2001, p. 16), o que faz com que desde os tempos de Confúcio, a natureza conflituosa do homem seja um dos principais motivos de investigação, estudo e análise no âmbito das Ciências Humanas.

Com base no exposto nesta tese pretende-se colocar um acento tónico no fenómeno «Guerra», enquanto instrumento marcante na História da política internacional, o que fez da capacidade de fazer guerra "a principal arma de poder ao longo da história", surgindo assim como o mais poderoso e letal «instrumento estatal de diálogo» na arena internacional, mas sem colocar em causa a importância dos outros instrumentos da política internacional (Gilpin, 1981; Morgenthau, 1993). Dentre estes além do fenómeno da Guerra destacam-se: a Diplomacia, a Ação Privada, a Propaganda, a Ação Económica, o Imperialismo e Colonialismo, entre outras manifestações na política internacional (Moreira, 2011, pp. 85-116). Com efeito e tendo em conta a temática em análise, muito ligada às questões de Segurança e Defesa, tornou-se importante fazer uma sistemática abordagem à polemologia na conjuntura internacional, visto que as guerras matam pessoas, destroem recursos, atrasam o desenvolvimento económico, militarizam sociedades, expandem doenças, destroem famílias, remodelam culturas, degradam o ambiente, traumatizam as pessoas, e "no mar minam o comércio global" (Levy & Thompson, 2010, p. 1).

Nesta ótica, o conceito de "Guerra" abordado neste trabalho enquadra-se no âmbito da política internacional moderna, incluindo o conceito de Guerra Moderna imposto pela Ordem Vestefaliana, onde o principal ator começou por ser o Estado, isoladamente, num espetro que se alongou no tempo até à Guerra Fria, passando pela guerra clássica ou convencional até à guerra nuclear ilimitada (Couto, 1988, p. 154); e que hoje abrange muitos outros atores e engloba também a «Guerra de Informação», como um novo patamar dos conflitos entre Estados. A Guerra surge como um «instrumento essencial na política internacional», com presença constante na História da Humanidade, num cenário onde e

desde sempre os homens, enquanto seres sociais, utilizaram as guerras para defender os seus interesses (lei do mais forte). O estudo sistemático e científico das causas da guerra e dos conflitos internacionais, bem como das condições de paz e as possíveis relações entre eles, começou a ser desenvolvido no seio da *Peace Research*, apenas no início da década de sessenta do século XX (Fernandes & Borges, 2005, p. 49), onde a guerra passou a representar um «confronto violento, entre distintas, mas similares entidades», sendo uma colisão de vontades, uma batalha entre duas tribos primitivas ou ainda uma hostilidade entre duas ou mais nações modernas (*idem*, p. 5).

Em vista disso, Von Clausewitz definiu a guerra como sendo “um acto de violência com que se pretende obrigar o nosso oponente a obedecer à nossa vontade” (1997, p. 29), e surgindo como o uso extremo da Força com o fim último de destruir o inimigo. Por sua vez Quincy Wright vê a guerra como “um Estado da lei ou ainda uma forma de conflito, envolvendo o mais alto nível de soberania, de hostilidade e de violência, nas relações entre grupos humanos organizados”, ou ainda, “a condição jurídica na qual dois ou mais grupos hostis conduzem um conflito, com recurso à força armada” (1983, p. 7). Por último e parafraseando a conceção de Abel Cabral Couto (1988, p. 145-149), considera-se que “a guerra surge como uma violência organizada entre grupos políticos, em que o recurso à luta armada constitui, pelo menos, uma possibilidade potencial, com o propósito de defender interesses políticos, dirigida contra as fontes do poder adversário e desenrolando-se segundo um jogo contínuo de probabilidades e acasos”.

Verifica-se portanto que a definição de Guerra abrange um amplo campo de atividades e dimensões psicossociais, pelo que são várias as perspetivas defendidas pelas diferentes Escolas que se dedicaram e continuam a se dedicar no estudo deste fenómeno, quer seja no tocante às causas como ao panorama em si. Assim e enquanto para os economistas as causas e as disputas derivam sobretudo de razões económicas, para os antropólogos elas derivam de fatores culturais. Nas relações internacionais, os Estados usam a guerra como forma de influenciar o comportamento dos outros com o objetivo de cumprir a sua vontade e atingir os seus objetivos (Levy & Thompson, 2010, p. 8; Gilpin, 1981).

O fenómeno da globalização trouxe outras formas de coação interestadual não limitadas apenas ao aparelho militar, nomeadamente porque a exclusiva utilização da força militar como garante de todos objetivos nacionais passou a ser muito dispendiosa. Com efeito, o papel da Força militar, como principal instrumento da política internacional, ao longo do último século se tem vindo a alterar. Paralelamente, a globalização acompanhada pelo avanço

das novas Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e pelo seu poder de influência nas sociedades modernas, gerou o fenómeno que ficou conhecido como «efeito CNN», com forte impacto na opinião pública e no ambiente decisório, fazendo com que as guerras deixassem de ser avaliadas apenas pelas perdas no terreno, mas também pela «perceção», segundo o impacto moral, psicológico ou material que a guerra tem na sociedade, sobretudo porque o homem⁹⁹ passou a ser o centro do «novo paradigma da segurança global» do século XXI (Viana, 2002, p. 32).

Nestas circunstâncias, com o aparecimento da Era da Informação sustentada pelo desenvolvimento das novas TIC, surge outra dimensão das guerras, uma dimensão onde a existência de razões ética ou a ausência delas já não é facilmente identificada, pois acontece num espaço virtual em que a "informação" substitui as "peças de artilharia". Esta nova lógica do mundo da informação e das novas TIC vem facilitar, fortalecer e flexibilizar a reestruturação das sociedades modernas, impelindo-as para um contexto cada vez mais global onde as fronteiras deixam de ser entraves e os espaços impenetráveis, numa sociedade cada vez mais em rede¹⁰⁰.

Como resultado e com o desenvolvimento e a expansão das novas TIC, surgem novas ameaças à segurança dos Estados, que cada vez mais fazem parte do dia-a-dia, da conjuntura internacional e das relações internacionais, como a Guerra da Informação, a Ciberguerra e o Ciberterrorismo, que vieram revolucionar a “Arte da Guerra”. Deste modo, conforme Tomé (2011) afirma, no que toca à evolução da guerra, «Clausewitz estudou a arte; Lenine revolucionou-a; Mao Tsé-Tung desenvolveu-a e transformou-a», o que leva a acrescentar que «a sociedade da informação, acompanhada pela expansão científica e tecnológica, tornou a guerra ainda mais difusa e aumentou a sua nebulosidade¹⁰¹.

⁹⁹ Em junho de 1999, o secretário-geral da ONU, Kofi Annan declarou ao jornal *Le Monde* que “o ser humano está no centro de tudo. O próprio conceito de soberania nacional foi concebido para proteger o indivíduo, que é a razão de ser do Estado, e não o inverso. Já não é aceitável ver Governos a trapacear os direitos dos seus cidadãos sobre pretexto de soberania” (David, 2001, p. 80).

¹⁰⁰ A centralidade das redes de informação e comunicação na atualidade vem realçar a importância da utilização das novas TIC, que vêm «abrir portas» a um novo paradigma social, preenchido de oportunidades mas também de ameaças. Será de considerar que os principais objetivos de defesa dos Estados se encontram cada vez mais ameaçados pela avalanche da globalização, visto que a permeabilidade das fronteiras e a violação das mesmas constituem uma realidade, especialmente pela dimensão da *sociedade de informação*. Este novo paradigma internacional deve-se sobretudo ao desenvolvimento exponencial da internet, acompanhado pelas suas novas ferramentas, consolidando aquilo que Marshall McLuhan descreveu como a “Aldeia Global”.

¹⁰¹ Este aspeto, veio interferir com a segurança dos Estados, tornando-os cada vez mais vulneráveis as ameaças, que não se resumem simplesmente aos ataques aéreos, brigadas de infantaria, navios ou submarinos, entre outras formas de ataques da guerra clássica; mas também a ataques informáticos nas redes de informação das infraestruturas críticas do Estado, fazendo com que as FA deixassem de ser o único instrumento de Segurança e Defesa do Estado. Destarte, nos dias de hoje, a «Guerra de Informação» surge como um fator que influencia fortemente dinâmicas dos Estados e das relações internacionais, sobretudo no âmbito da economia, dando azo à

Num contexto internacional marcado pelas assimetrias sociopolíticas dos Estados, os serviços de comunicação, informação e de *intelligence* têm encarado com maior preocupação a envolvente da sociedade da informação, quer no contexto interno como no contexto externo, tendo surgido alguns especialistas nestas matérias que advogam que os riscos de possíveis ataques às redes informáticas dos Estados fazem cada vez mais parte da natureza da atual conjuntura internacional, suscitando discussões sobre a aplicação do Direito Internacional e sobre o conceito de «guerra», defendido pelos órgãos internacionais¹⁰² (Santos, 2001, pp. 46-47). Daí que e considerando o lado negativo da grandiosidade da sociedade da informação, existam vários autores e investigadores destas matérias que cada vez mais têm uma visão menos positiva da Aldeia Global, particularmente pelo caráter ameaçador que esta evolução tecnológica acarreta, por a evolução das novas TIC promover o aumento das taxas de desemprego, aumentar o «efeito *Big Brother*» sobre as sociedades; promover a contrafação, a pirataria, a exclusão social, e sobretudo o incremento dos crimes transnacionais. Consequentemente, as guerras deixaram de estar limitadas à matriz das guerras clássicas, de choque e movimento e passaram a englobar um elemento tecnológico, cada vez mais desenvolvido e generalizado, prolongando a preocupação com a permeabilidade das fronteiras dos Estados para o mundo virtual do ciberespaço, a 6ª dimensão.

Poder-se-à então concluir que as revoluções científicas e tecnológicas da informação, as transformações estratégico-militar dos novos tempos, a corrida ao espaço cósmico como uma nova fronteira por explorar pelo homem e com relevância no cenário internacional, os desequilíbrios no ecossistema, a extensão dos mercados mundiais e a emergência das forças transnacionais, vieram dar um novo sentido ao princípio territorial, desvalorizando desta maneira o conceito tradicional de Fronteira como limite físico de um Estado e elemento estrutural da sua segurança e defesa, onde a realidade externa e a realidade interna seguem interligadas (Marchueta, 2002, p. 111).

teoria de que nas relações internacionais o eixo polemológico altera a dinâmica global e serve de «fio condutor» para os restantes eixos (eixo normativo e eixo economicista).

¹⁰² O conceito de “Guerra de Informação” representa ainda hoje uma lacuna no Direito Internacional, uma vez que ainda não existe um consenso internacional, sobre os seus limites, aplicações, formas e multiplicidades. A Guerra de Informação ocorre na esfera do ciberespaço, um espaço virtual para a comunicação e interação, em que não existe a necessidade de haver a presença do homem, transcendendo as fronteiras nacionais e penetrando de forma mais ou menos sub-reptícia o interior do adversário. A versatilidade deste meio, veio criar um novo fenómeno no âmbito do travar da guerra e na violação das fronteiras, porquanto no ciberespaço guerra não significa «confronto físico» nem exige a transposição das fronteiras administrativas para desferir ataques de Guerra de Informação, fazendo com que a informação surgisse como uma «nova forma de projeção poder» (Santos, 2001, p. 47). A Guerra de Informação consiste essencialmente na aplicação de armas “*não físicas*” mas que provocam danos físicos contra os domínios físicos e virtuais de determinada Instituição, Organização, estrutura ou Estado, estando intimamente associada à infraestrutura da informação.

2.2.3. OS OCEANOS E A NOVA ORDEM MUNDIAL

Atualmente os Estados encontram-se inseridos numa «Nova Ordem Mundial» em construção, onde os Mares e os Oceanos continuam a constituir o principal pilar das redes de transporte intercontinental de bens e mercadorias, participando decisivamente para a consolidação da globalização, representando fatores de desenvolvimento (Ribeiro, 2011, p. 17). Neste novo cenário, a territorialidade perdeu o privilégio regulador incontestado nas relações internacionais, devido à maior centralidade dos oceanos, onde as ameaças são diferenciadas e multidimensionais, pelo que facilmente se percebe que neste século e cada vez mais, o valor dos Oceanos tende a aumentar, no sentido em que “o futuro da terra vai certamente passar pelo mar e pelos múltiplos serviços que este nos presta” (Cunha, 2011, p. 50), através dos velhos e novos usos do mar, num processo que Tiago Pitta e Cunha denomina por “colonização dos vastos espaços marítimos”.

Assim, Parece de todo incontestável que os descobrimentos marítimos dos portugueses deram um impulso as teorias do expansionismo moderno, tendo surgido como o início da «Nova Idade do Mar», numa Era em que o Oceano Atlântico começava a ganhar mais importância relativamente ao mar Mediterrâneo (Boorstin, 1983, p. 146-164), fazendo com que muitos anos depois o geoestrategista Nicholas Spykman atribuisse vantagens aos Estados com características híbridas¹⁰³, como Angola, que de acordo com este estariam situados na região do «*Rimland*»¹⁰⁴. Esta região corresponde à região do «Crescente Interior» de Mackinder», sendo que para si, naquela altura, “*who controls the Rimland rules Eurasia; who rules Eurasia controls the destinies of the world*” (citado por Almeida, 1994, p. 35), demonstrando, desde já, o reconhecimento da «importância geopolítica e geoestratégica dos oceanos» e o valor dos espaços anfíbios (Defarges, 2012, pp. 53-65).

Porém, com as mudanças na conjuntura internacional a partir dos anos 70 do século XX, foi estabelecido um novo modelo internacional de afirmação dos Estados no Mar, o que faz com que hoje muitos Estados que definiram os seus direitos de soberania e/ou jurisdição sobre espaços marítimos vastíssimos, não tenham capacidade para gerir os respetivos

¹⁰³ O valor geopolítico e estratégico das zonas ribeirinhas quanto às operações de afirmação anfíbias, que podem funcionar como Poder Marítimo na sua projeção sobre a terra, foi abordado por Nicholas Spykman, sendo que as suas teses do «*Rimland*» tiveram um grande impacto na formação da política externa norte-americana entre 1946 e 1960 (Almeida, 1994, p. 33).

¹⁰⁴ Segundo Spykman, “*the rimland of the Eurasian land must be viewed as an intermediate region, situated as it is between the Heartland and the marginal seas. Its function as a vast buffer zone of conflict between sea power and land power. Looking in both directions, it must function amphibiously and defend itself on land and sea. In the past, it has had to fight against the land power of the Heartland and against the sea power of the offshore islands of Great Britain and Japan. Its amphibious nature lies at the basis of its security problems*” (citado por Dias, 2005, p. 33).

recursos, nem para garantir a sua utilização sustentável, levando os Estados mais aptos a demonstrarem uma crescente vontade para alargar as suas competências nesses espaços. Deste modo, “os interesses da generalidade dos países ribeirinhos estão a ser seriamente desafiados pelas grandes potências marítimas” (Ribeiro, 2008, p. 35), no sentido em que a crise do Estado-soberano continua a ser um dos principais desafios deste século onde a dimensão estratégica e a centralidade dos oceanos prometem aumentar.

2.2.3.1. O MAR E O PODER DOS ESTADOS: IMPACTOS NO SISTEMA GLOBAL

A História confirma que, ao longo de vários séculos, os Mares e Oceanos desempenharam um papel essencial no âmbito da Segurança e Defesa das comunidades, não menosprezando o papel que sempre tiveram como via de comunicação de matérias-primas e fornecimento alimentar, tendo em vista a expansão económica e o bem-estar das populações. Posteriormente, com o início da exploração do petróleo *offshore*, dá-se uma maior expansão da sua importância como fonte energética e fator económico, deixando a descoberto a sua centralidade no sistema internacional¹⁰⁵. Com efeito e no passado tal como hoje, o Mar continua a ser um elemento central de poder num mundo globalizado, onde as distâncias contam cada vez menos em termos económicos, políticos e estratégicos, fazendo com que atualmente a soberania se garanta, quer isoladamente ou numa coligação, muito para além das fronteiras dos Estados, através da projeção de estabilidade para as zonas geográficas circundantes ou mais distantes (Duarte, 2011, p. 5).

Por conseguinte e conforme defende Geoffrey Till, “...*what results therefore is a global system of countries linked by the sea...*” (2008, p. 14), afirmando a centralidade dos Mares e dos Oceanos no sistema internacional, sendo que para si o “...*sea power is at heart of globalization process in a way that land and air power are not...*” (Till, 2007, p. 30). Como resultado, os conflitos e as disputas centradas no mar fazem gradativamente parte das relações internacionais, no sentido que atualmente os Estados ribeirinhos são forçados a desenvolver uma visão estratégica alargada do mar e para o mar, a fim de mobilizar o espírito e interesse marítimo das comunidades ribeirinhas, identificando e estabelecendo os chamados «Grandes Objetivos Marítimos Nacionais»; tendo em vista a edificação, organização e o emprego das capacidades tangíveis e intangíveis do país, para a melhor utilização e proveito do mar (Duarte, 2011, p. 6). Este reconhecimento geoestratégico dos mares e oceanos eleva a

¹⁰⁵ Tendo em conta este racional, a ONU classifica de « Estados geograficamente desfavorecidos» todos aqueles que não têm acesso ao mar ou que têm restrições neste acesso», correspondendo a 20,3% de todos Estados (39 Estados) (Duarte, 2011, p. 10).

dimensão dos aspetos ligados à segurança e defesa, à economia e às C&T do Mar, sobretudo porque a dependência que a economia global tem relativamente aos espaços líquidos, designadamente ao grande Oceano, coloca-os no centro de todas as dinâmicas mundiais.

Esta centralidade que tende a aumentar firma-se em vários aspetos da política internacional, tal como mostram as estatísticas, num cenário em que o crescimento do comércio mundial é diretamente resultado dos avanços no segmento dos transportes marítimos (aumento da dimensão dos navios, aumento das rotas e destinos marítimos, avanços tecnológicos no sistema marítimo-portuário mundial); e da descoberta de novas fontes de energia, quer fósseis, quer renováveis, do mar com grande potencial de crescimento que já começa a compensar a insuficiência da produção terrestre. Cumulativamente, o turismo induzido pelo mar tem evoluído rapidamente e já representa em muitos países um forte pilar das economias nacionais, bem como as descobertas recentes de produtos de biotecnologia, eventualmente até de novas formas de vida em fontes termais oceânicas, fazem prever a existência de recursos marinhos até há pouco desconhecidos; e onde a maior escassez da água doce, e principalmente de água potável – recurso a que alguns já denominam do "petróleo do século XXI" – conduzirá a novas formas de conflitos (*water war*), conforme previu Ismail Serageldin em 1995, quando disse que tal “como as guerras do século XX tinham sido sobre petróleo, as guerras do século XXI seriam sobre água”¹⁰⁶ (citado por Lopes, 2009, p. 77).

Tudo associado ao fator demográfico que encerra dimensões a que se atribuem cada vez mais aos Oceanos uma perspetiva de modernidade e de futuro, devido ao crescimento exponencial da população em todas as regiões do mundo, o que tem feito do acesso aos Mares uma verdadeira riqueza; pesando o facto de que a esmagadora maioria da população mundial vive próximo ao mar (a uma distância menor que cerca de dois terços de 100 Km). Este cenário tem originado uma incessante procura de fontes de riqueza que os Oceanos propiciam, quer no que toca às matérias-primas minerais, de biomassa animal ou vegetal, de energia, como no que se refere ao exercício de soberania e/ou jurisdição dos espaços líquidos ou às comunicações marítimas ao nível do transporte marítimo e do comércio mundial (Matias, 2005, p. 5; Kagan, 2009).

¹⁰⁶ Neste contexto, têm-se identificado algumas bacias hidrográficas internacionais em risco de virem a ser palco de conflitos violentos, não apenas pela «escassez física» da água, mas também pela «escassez económica», sendo que importa sublinhar as bacias do Cunene, Okavango e Zambeze, que cruzam vários países da África Austral, principalmente porque em muitos destes países a sobreexploração das bacias hidrográficas (ex: rio Orange na África do Sul) já é razão mais do que suficiente para este alerta, particularmente porque com os avanços tecnológicos no âmbito da osmose inversa faz dos oceanos a grande solução para os problemas de escassez de água.

Observa-se assim um agravamento das necessidades impostas pelo crescimento da população mundial e pelo aumento dos requisitos de desenvolvimento, sendo previsível que “as potências militarmente melhor apetrechadas, com economias mais dinâmicas e dispendo das necessárias capacidades científicas, tecnológicas e financeiras, não sejam entusiastas de medidas assentes na equidade, na solidariedade e na partilha” (Ribeiro, 2008, p. 36), dando origem a tempos onde surgirão restrições de exploração dos recursos nas áreas oceânicas comuns para as pequenas potências. Dessa forma, o aumento das necessidades energéticas das principais potências e países emergentes nas próximas décadas, estará também associado ao «boom demográfico» registado em quase todas as regiões do mundo¹⁰⁷.

No plano ambiental, o papel de regulador climático que o Oceano desempenha à escala global – função cada vez mais valorizada face às consequências do avanço das alterações climáticas, quer de origem antrópica, quer associadas aos ciclos geodinâmicos do planeta – faz com que se generalize a noção de que a gestão e a governação dos oceanos e das zonas ribeirinhas, «incluindo as atividades humanas aí realizadas, devem ser abordadas de forma abrangente e integradora, procurando o desenvolvimento sustentável e adotando uma ação precaucionária na gestão de riscos, de acordo com uma perspetiva ecossistémica» (Governo de Portugal, 2013b, p. 13). No âmbito militar, a importância do Mar já data desde há séculos, basta para tal lembrar as duras e decisivas batalhas do Atlântico, travadas entre os Poder Continental e o Marítimo na IIGM. Ao longo da História mundial o Mar foi preponderante na construção e declínio de diversos impérios, tendo servido como meio de comunicação, transporte rápido e de longa distância, quer para o comércio marítimo gerador de riqueza, como para os meios navais como garante da defesa dos interesses dos impérios e forma de pressão militar e diplomática, surgindo como um “elemento potenciador de riqueza e força ou de vulnerabilidades, se mal utilizado” (Rocha, 2009, p. 54).

Como resultado, na atualidade a hierarquização das potências mundiais permanece dependente da menor ou maior capacidade de que um Estado tem de projetar o poder militar a longas distâncias no planeta, onde o mar e a componente naval são a chave para esse sucesso. Naturalmente, “África ainda não é um ator principal ou que tenha uma influência determinante na luta que se trava pela dominação do mundo” (Barros, 2011, p. 3), onde o alto mar representa hoje, um foco estratégico, porquanto aos Estados africanos restar-lhes-á apenas explorar os recursos na ZEE, que por si só já constitui um oceano de oportunidades e

¹⁰⁷ O crescimento populacional que se verifica nos continentes Asiático, Africano e Sul-Americano, associado às alterações climáticas, vão fazer aumentar a pressão sobre os recursos energéticos e hídricos (Silva, 2012, p. 122).

riquezas. Todavia, a dependência externa do Ocidente para abastecimento das suas indústrias, em termos de matérias-primas, aumentará mais ainda a importância do grande Oceano e das zonas ribeirinhas; sobretudo porque com o esgotamento das reservas petrolíferas de fácil acesso e exploração, prevê-se o fim do acesso ao petróleo barato, podendo originar uma crise a nível global. Neste contexto, num futuro não tão distante Angola, com as recentes descobertas de petróleo na «camada do Pré-Sal» (Sonangol, 2012a, pp. 15-17), tornar-se-á num alvo para as grandes demandas do petróleo, mais do que já é na atualidade. Portanto, considera-se que a médio e longo prazo o Estado deverá procurar garantir o controlo (militar, económico e científico) dos seus espaços marítimos, sob pena de pôr em causa o Interesse Nacional.

Em suma, atualmente, a influência do mar estende-se até às zonas costeiras onde vive a maior parte da população mundial, que também avança em direção ao oceano onde já existem, em algumas regiões do mundo, ilhas habitadas (Duarte, 2011, p. 21). Em vista disso, tal como o espaço, os Oceanos serão provavelmente umas das grandes fronteiras do século XXI, designados como a «última fronteira do Planeta, ou a nova fronteira do Século XXI», num cenário em que a sua dimensão será cada vez maior no seio das relações internacionais, oferecendo-nos um imenso potencial de novos usos e recursos (CEO, 2004, p. 15).

2.2.3.2. A DIMENSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS NO SÉCULO XXI

O início do século XXI está a assistir a um recrudescimento do interesse pelo mar, resultante sobretudo da consciência, cada vez mais generalizada, da importância crescente dos grandes espaços líquidos (mares e oceanos) para o desenvolvimento das comunidades humanas e dos Estados, quer numa perspetiva político-estratégica da segurança e defesa, como numa perspetiva económica e de desenvolvimento científico (Matias, 2005, p. 4). Por isso, existem países que ao longo de toda a sua história e sua interação com o mundo, e o respetivo desenvolvimento das suas comunidades, estiveram desde sempre dependentes destes espaços líquidos, no sentido que nos últimos anos a maior expressão da utilização dos mares e oceanos, deve-se sobretudo pelo seu papel económico e geoestratégico.

Os Oceanos surgem então como uma fonte insofismável de recursos e uma via de transferência de bens, num panorama global onde cerca de 90% do comércio mundial é realizado por via marítima, com um volume de negócios que ascende os 4 milhões de milhões de dólares (USD) (Cajarabille & Ribeiro, 2010, p. 183). Assim, enquanto ao longo de grande parte do século XX os Mares e Oceanos tiveram, acima de tudo, um papel chave na área da segurança e defesa, sem desprezar a sua importância no fornecimento alimentar, com o passar

dos anos estes adquiriram uma nova função, a de importante fonte de energia, com a exploração do petróleo e gás *offshore*. Como resultado, hoje, já se fala na descoberta de novas jazidas no *deep offshore*, fazendo desta indústria a maior da Economia do Mar, mormente a partir da crise petrolífera de 1973, com os inerentes incrementos do transporte marítimo e do comércio mundial (Duarte, 2010, p. 4).

Nos próximos anos, prevê-se que a centralidade dos oceanos no sistema internacional e a maior competição oceânica será determinada pelos seus novos usos e pelas novas ameaças e carências¹⁰⁸ mundiais, resultando também numa maior complexidade litoral (Correia, 2010, p. 13; Leandro, 2009, pp. 140-143). Essa crescente relevância a nível planetária deve-se sobretudo a razões que têm a ver com a potencial instabilidade que decorre do chamado “*resource stress*”, visto como uma combinação de carências e ameaças, nomeadamente de natureza hídrica, económica, política e demográfica; associadas a um explosivo potencial de conflitualidade, com guerras decorrentes da escassez de matérias-primas e de outros recursos vitais e das induzidas guerras migratórias, a que não serão estranhas as alterações climáticas e o aquecimento global, já hoje reconhecido como multiplicador de ameaças (Duarte, 2010, p. 4; Kagan, 2009).

Estima-se que a competição oceânica duplique até 2020, tornando o mar cada vez mais determinante na vida internacional, num mundo globalizado onde as economias são sensíveis a alterações no fluxo do comércio. A nível global, os mares e todos os seus recursos representarão a «grande mina do futuro» mundial, tendo em conta o significado que os mares, os recursos biológicos e minerais e as reservas de hidrocarbonetos têm para as próximas gerações, fazendo com que atualmente se verifique cada vez mais novas candidaturas por parte de vários Estados à ONU, com vista a estenderem as suas plataformas continentais, para aumentar a sua dimensão marítima. Este movimento para os oceanos, tem ditado também a evolução atual da constelação de atores globais da energia, no sentido que tem impulsionado o crescimento do Atlântico Sul, como espaço económico e político, o que o retirará progressivamente da posição excêntrica em relação aos grandes fluxos de transporte, a que ficou condenado pela abertura dos canais do Suez e Panamá (Rodrigues, 2013, p. 35).

Angola faz parte desse grupo de países que têm a sua realidade e história presas à importância dos mares, porque a língua oficial e a civilização para os seus povos chegaram

¹⁰⁸ Uma das principais carências nos próximos anos será a escassez do petróleo, numa altura em que de acordo com muitos analistas muitas regiões já se encontram na fase do «*pico de Hubbert* (pico de petróleo)», que corresponde ao consumo de metade do petróleo existente no planeta Terra. M. King Hubbert é um geofísico criou um modelo matemático da extração do petróleo que previu que a quantidade total de petróleo extraída ao longo do tempo seguiria uma curva logística em forma de sino (Correia, 2010, p. 17).

por via marítima, e que atualmente a economia nacional é fundamentalmente dependente da exploração *offshore* do petróleo, o que reflete a importância que o Mar teve e continua a ter para a sobrevivência, desenvolvimento económico e afirmação nacionais. No entanto, apesar dessa inequívoca importância dos mares, ao longo das últimas décadas, a sua utilização tem-se fechado sobretudo nessa exploração *offshore* do petróleo, deixando na periferia dos interesses nacionais um conjunto de oportunidades respeitantes ao uso do mar, que proporcionariam uma outra dimensão ao país (político-estratégicas, securitárias económicas e científicas), a nível da esfera internacional, promovendo o desenvolvimento nacional.

Por isso e tendo em conta a dimensão estratégica do Mar e o valor que este pode e deve representar para Angola, como vetor estratégico da sua Política Externa e como instrumento de poder e de influência do Estado, designadamente na sua afirmação regional e continental, bem como no seio das ORA e OI em que o país está inserido, o espaço marítimo surge como um verdadeiro polo de interesses e fator de poder, servindo também como uma plataforma de projeção internacional para o país. Com efeito, «ao mar estão associadas os maiores ativos da economia nacional (receitas do Estado), os maiores atrativos do país para as principais potências internacionais, as maiores esperanças de afirmação a nível regional e continental e as maiores vulnerabilidades no âmbito da Segurança e Defesa do território nacional».

3. A REALIDADE ANGOLANA: UMA ANÁLISE GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGICA

“Diz-se que a grandeza de uma Nação não se mede apenas pelas potencialidades dos seus recursos naturais, mas também pela nobreza de caracter, pela atitude e pelas competências dos seus cidadãos que são de facto a base dinamizadora desses recursos.”

José Eduardo dos Santos (Discurso de 26-09-2012).

“Angola pretende se afirmar como um parceiro económico privilegiado, permitindo a sua inserção na economia mundial.”

Agenda Nacional de Consenso.

3.1. FATOR HISTÓRICO

Desde a época dos Descobrimentos portugueses, que a História de Angola passou a ser influenciada pela cultura e História de Portugal, uma vez que o retrato anterior a esta altura é de certa forma desconhecido. Com efeito, o território onde atualmente o País se localiza, bem como a maior parte do continente Africano, não fazia parte dos mapas e cartas do mundo naquela altura. A História nacional é assim uma das menos conhecidas da África tropical. Segundo menciona a história, o nome de Angola é originário da palavra bantu *N'gola*, nome atribuído ao chefe do Reino do *Ndongo* que abrangia um território atualmente ocupado pelas províncias do Bengo, Cuanza Norte, Cuanza Sul e Malange, espaço que se manteve até o século XVI, altura em que começou o colonialismo português (Vansina, 2010b, p. 650; M'Bokolo, 2012).

Neste trabalho optou-se por fazer uma breve descrição sobre a História de Angola, focando-se nos aspetos relacionados com a conquista da independência, fundação da República e com o término da guerra civil; mas não deixando de abordar alguns elementos que são considerados fundamentais na História da ocupação do território, uma vez que constituem fatores essenciais para a génese da civilização herdada através dos portugueses, enquanto colonizadores de Angola. Conforme anteriormente referido, a História nacional em termos de estudos científicos e investigação, praticamente começa em 1482, quando o navegador português Diogo Cão chegou à foz do rio Congo e estabeleceu contatos com o Reino do Congo, fazendo com que os portugueses mantivessem durante alguns anos relações pacíficas com os povos autóctones deste Reino¹⁰⁹ até por volta do ano 1575. Nesta altura,

¹⁰⁹ Assim, em 25 de janeiro de 1576 Paulo Dias de Novais e a sua expedição estabelecem um pequeno povoamento nas encostas mais altas com vista para a baía de Luanda, depois de terem atracado nas costas de

começam as primeiras contradições entre as duas Monarquias e surgem as primeiras guerras entre os povos autóctones e os portugueses (Wheeler & Pélissier, 2011, p. 63), que tiveram continuidade por alguns séculos, tendo atingido o ponto elevado entre 1859 e 1914, aquando da conquista e anexação do Reino do Congo (Batalha Ambuíla), como distrito de Angola.

Todavia, importa abrir um parêntesis no período anterior à chegada dos portugueses, onde o mar já desempenhava um papel fundamental na vida das comunidades litorâneas, nomeadamente para a pesca artesanal e para a produção do sal marinho e das conchas (*nzimbu* e *songo*), normalmente produzidos por mulheres (M'Bokolo, 2012, p. 177). Acrescenta-se a isso, o facto de que, já naquela época, os povos nativos faziam uso de pequenas embarcações "pirogas" para fazerem pequenos percursos pelos rios e pelo litoral, tendo também sido usadas na altura do tráfico de escravos Árabe-Muçulmano (*idem*, pp. 204-222).

O início do século XIX surge como um período de transição para Angola, tendo presenciado o enfraquecimento de Portugal, devido às invasões napoleónicas (1807-1811), às disputas políticas (1820-1845) e ainda em virtude da independência do Brasil (1822), tendo este último contribuído fortemente para a abolição da escravatura (Wheeler & Pélissier, 2011, p. 86). Mais tarde, em 1891, depois da partilha de África pelos europeus, Angola estava já delimitada por fronteiras¹¹⁰ obtidas por traçados administrativos, conquistas militares e por tratados e alianças entre as potências presentes na «Conferência de Berlim», altura em que aumentaram os movimentos contra o tráfico de escravos, iniciado no século XIX. Neste particular, importa lembrar o papel que o mar teve na expansão da escravatura por todo mundo, onde o País foi considerado um dos principais portos de importação de escravos no continente Africano.

Os primeiros movimentos anticolonialistas no país surgiram como resultado de um conjunto de transformações sociais que decorreram, nomeadamente através da presença dos missionários estrangeiros, do processo de miscigenação e do surgimento dos primeiros intelectuais africanos; situação que favoreceu o nascimento do «nacionalismo africano». Nesta ótica, destaca-se a Junta Revolucionária de Luanda (1910), Liga Angolana (1913), Liga Pró-Angola e a União dos defensores de Angola (1924), entre outras associações contra o sistema colonial. Seguem-se anos de muita agitação política e confrontos entre os defensores

luanda em 1575, sendo esta a data em que se comemora os anos da cidade de Luanda, outrora “*São Paulo de Luanda*” ou “*Vila de São Paulo de Assunção de Loanda*.”

¹¹⁰ A 1ª etapa da «*scramble for África*» que definiu as fronteiras dos países africanos quase que a régua e esquadro contrariou as fronteiras étnico-culturais dos africanos, estando Angola incluída nesta rutura dos laços naturais, influenciando diretamente na configuração geográfica do país. No contexto angolano, o caso mais clarificante é a situação de Cabinda, anteriormente pertencente ao Congo Belga, fazendo com que houvesse repercussões ideológicas e políticas até a atualidade.

do regime colonial e os que queriam que Angola se tornasse uma república livre, das opressões e subjugações dos portugueses. Assim, ainda que tenha sido instituída a pretensa civilização dos africanos, para que os mesmos se tornassem assimilados, surgem grandes dificuldades da parte dos nativos, no que toca ao atingir do patamar de «assimilados», fazendo com que alguns dos movimentos nacionalistas africanos pressionassem Portugal (Mateus & Mateus, 2011, pp. 35-37).

As verdadeiras origens dos movimentos angolanos ainda hoje são um tanto ou quanto incertas, devido ao escasso acervo bibliográfico relativo à abordagem destas temáticas, ainda que esta incerteza não oculte as atitudes e os anseios que estiveram no surgimento destas massas sociais, ou seja do nacionalismo que floresceu no seio das comunidades negras em Angola. Assim, este nacionalismo que pretendia ser «pan-angolano» e anti tribalista, deparou-se com imensos obstáculos durante toda a sua história, onde importa realçar a contribuição do Partido Comunista Português (PCP). Em 1956 surge um novo movimento, o Partido da Luta Unida dos Africanos de Angola (PLUA), encabeçado por alguns jovens marxistas do PCA, tendo a sua existência demorado pouco tempo, pois uniu-se a outras organizações clandestinas dando origem ao Movimento Popular de Libertação de Angola (MPLA), em dezembro de 1956, a que se seguiram várias outras iniciativas partidárias (Wheeler & Péliissier, 2011, pp. 237-238).

Neste quadro, surge a União das Populações de Angola¹¹¹ (UPA), fundada em 1958 na cidade de Accra (Gana), deslocando-se posteriormente para Léopoldville (atual Kinshasa) que, em conjunto com o Partido Democrático de Angola (PDA), vem a originar a Frente Nacional de Libertação de Angola (FNLA) em março de 1962, sendo a mesma encabeçada por Holden Roberto. A FNLA chega a criar um Governo Revolucionário de Angola no Exílio (GRAE), tendo sido reconhecido pela Organização da Unidade Africana (OUA) em 1963. O GRAE era liderado por Holden Roberto, fazendo parte também deste partido Jonas Savimbi, no cargo de Ministro dos Negócios Estrangeiros (Hodges, 2002, pp. 8-9). Em 1966 Jonas Savimbi, em conjunto com alguns membros da FNLA e GRAE formam a União Nacional para a Independência Total de Angola (UNITA), tendo recorrido à China para a obter apoios externos necessários na luta contra a Portugal¹¹² (Ki-Zerbo, 1972, pp. 282-284).

¹¹¹ Inicialmente a UPA era um movimento de bacongós angolanos, surgida da transformação da União das Populações do Norte de Angola (UPNA), tendo perdido a palavra norte devido a uma nova perspetiva não tribal (pan-angolana), não esquecendo das suas origens

¹¹² A confiança dos outros dirigentes africanos na FNLA foi-se degradando ao longo dos anos, devido à dependência que o partido tinha dos EUA, o que fez com que o MPLA fosse reconhecido em 1968 como único movimento de libertação legítimo do povo de Angola, originando os maiores conflitos entre os dois partidos,

Indubitavelmente, o ano de 1961 representou o ponto central da História colonial portuguesa, quer para os Angolanos que marca o começo de uma nova era de luta pela independência e autodeterminação do povo; como para os Portugueses, que será o princípio do término de vários séculos de colonialismo Africano.¹¹³ Consequentemente e até a data da independência (o dia da Dipanda), o território angolano sofreu inúmeras convulsões políticas, sociais e militares, entre os movimentos e os portugueses de forma multilateral, e que se prolongaram até mesmo depois dos Acordos de Alvor (Almeida, 2011, pp. 40-42). No entanto, a ausência de uma identidade «pan-angolana» em prol da independência de Angola, fez com que a revolta armada de 1961 não fosse suficiente para alcançar a independência, uma vez que apenas uma pequena elite demonstrou o sentimento de rejeição do regime português, traduzida na revolta da «Baixa de Cassange»¹¹⁴. Esta surge não apenas como uma revolta dos Africanos contra o sistema comercial e fiscal da administração portuguesa, mas também como o começo de uma rebelião dos nativos contra o regime (Nunes, 2005).

Porém, o dia 4 de fevereiro de 1961 marcou o começo de uma nova fase de autodeterminação dos Angolanos, pelo início da «luta armada», sendo o dia em que muitos jovens e trabalhadores de Luanda, sob a égide dos militantes do MPLA, saíram à rua de madrugada e atacaram a prisão de São Paulo, a Casa de Reclusão Militar, a rádio, entre outras unidades do Estado português, com a finalidade de libertar os presos políticos presos pelo Governo português. A UPA entra nesta luta com «duas faces», massacrando não apenas brancos, mas também mestiços, assimilados, trabalhadores ovimbundos, entre outras etnias, graças às suas origens ideológicas extremamente «tribalizadas». O dia 15 de março de 1961 surge como reflexo desta visão extremista da UPA, através de um ataque tribal, que deu origem a um massacre generalizado pelas regiões do norte de Angola (Zaire, Uíge, Cuanza Norte), com ajuda de comandos vindo de Léopoldville, permitindo alastrar assim a guerrilha (Wheeler & Pélissier, 2011).

além dos atritos de natureza tribalista já existentes entre eles, que mais tarde viriam a se estender com a UNITA, formando dois blocos (MPLA/ Coligação FNLA – UNITA).

¹¹³ Decerto, que para os portugueses este ano marcou o final da tranquilidade colonial, uma vez que, ao contrário das outras potências coloniais participantes na IIGM, Portugal sempre defendeu a manutenção dos seus territórios coloniais, uma vez que considerava estes territórios como não colônias, mas sim províncias ultramarinas.

¹¹⁴ A Sublevação da «Baixa do Cassanje (faixa territorial que vai de Malange à região das Lundas)» ocorrida entre 4 a 6 de janeiro de 1961, foi motivada pela exploração que os africanos sofriam devido a exploração e venda de algodão, pois eram obrigados a cultivar algodão para vender à companhia luso-belga *Cotonang*. Este sentimento foi motivado pela independência alcançada pelo Congo Belga (nome naquela altura), em junho do ano anterior, reavivando o sentimento nacionalista dos Angolanos (Mateus & Mateus, 2011, pp. 42-50).

Provavelmente, pelos recursos gastos nas campanhas contra os Africanos e por força da pressão externa exercida pelas outras ex-potências coloniais, nos finais da década 60 e início da década 70 desse século, o Governo português começa a sentir-se desgastado, devido aos apoios políticos externos que os movimentos conseguiram naquela altura. Inesperadamente, a situação melhora para o lado português, em virtude de problemas internos aos partidos¹¹⁵ e de algumas derrotas infligidas pelos portugueses, fazendo com que os anos de 1971 a 1974 fossem devastadores para os três movimentos. Apesar de a guerra ter atingido uma situação «pouco esperançosa» para os Angolanos, no início de 1974, o golpe militar despoletado pelos oficiais militares de carreira a 25 de abril derrubou o regime em Lisboa, através de um “Golpe de Estado militar”, levado a cabo em 16 horas, a conhecida «Revolução dos Cravos» (Anstee, 1997; Wheeler & Pélissier, 2011, p. 357), que veio pôr fim ao regime ditatorial do Estado Novo, que vigorava desde 1933, promovendo assim a implantação da democracia em Portugal¹¹⁶.

No entanto o cessar-fogo só viria a terminar em definitivo no início de 1975, quando os três movimentos se reuniram¹¹⁷ em Mombaça (Quênia), entre 3 a 6 de janeiro, ficando acordado a união dos três partidos para formar uma única frente de negociação com o Governo português. Por consequência no dia 15 de janeiro de 1975, foi assinado em Alvor (Algarve) o Acordo que estabeleceu um Governo de Transição e fixou a data de independência de Angola que ficou historicamente conhecido por «Acordo de Alvor», assinado entre os três movimentos (MPLA, FNLA e a UNITA) e o Governo português, pelo que o artigo 4.º desse Acordo consagrava que a independência e soberania nacional seriam solenemente proclamadas em 11 de novembro de 1975, em Angola, pelo Presidente da República Portuguesa ou por um seu representante¹¹⁸. Entretanto estas iniciativas «não

¹¹⁵ Importa sublinhar, os confrontos entre as forças de Agostinho Neto e as forças de Daniel Chipenda (Lider da Revolta Leste) na Frente Leste, que contribuíram para um maior enfraquecimento do MPLA, em 1972.

¹¹⁶ De acordo com a obra de Margaret Anstee (1997), a Revolução dos Cravos foi determinante para a conquista de Independência por parte dos Angolanos. Neste contexto, abre-se um novo dilema sobre o destino das colónias, já que o presidente da República indigitado, o General António Spínola, defendia a manutenção das províncias ultramarinas, enquanto os jovens militares defendiam a autodeterminação e independência das colónias. Seguiram-se assim meses de controvérsia na metrópole, devido ao desejo dos portugueses regressarem à casa, fazendo com que o presidente se demitisse, abrindo portas ao início do processo de negociações de cessar-fogo com o MPLA e a FNLA.

¹¹⁷ Nesta cimeira os três movimentos comprometeram-se a edificar Angola, como uma Nação democrática, eliminando todas as divergências étnico-culturais intrínsecas nas ideologias de cada movimento, salvaguardando a integridade territorial e considerando o enclave de Cabinda como território indivisível de Angola.

¹¹⁸ Todavia, é de todo legítimo afirmar que embora o Acordo tivesse sido muito bem idealizado, não foi suficiente para permitir uma transição pacífica e promissora para o futuro de Angola, dado que não impediu para que as hostilidades entre as forças dos partidos prosseguissem ainda em 1975, muito devido à regionalização dos partidos e à impotência de Portugal para fazer cumprir as regras do *Acordo de Alvor*. Assim, o regresso dos conflitos armados não demorou, fazendo com que em julho de 1975 em *Nakuru* (Quênia) houvesse uma nova

tiveram sucesso» porque os movimentos não quiseram ceder os seus interesses regionalistas ao defenderem as suas regiões contra os seus rivais. Essa controvérsia era alimentada pelos interesses da Guerra-Fria, pois tudo se desenrolou no contexto do confronto mundial Leste-Oeste. Dá-se assim o começo mais expressivo da internacionalização da guerra civil em Angola, agravando-se quando as superpotências começaram a apoiar ativamente as partes em conflito.

Foi neste ambiente que veio a acontecer de forma pouco comum, o 11 de novembro de 1975 e a independência de Angola, uma vez que Portugal não entregou o poder a um Governo ou partido específico, mas sim ao «povo de Angola», porque não existia entendimento entre os três movimentos que faziam parte do poder de transição. Quando Portugal anuncia a intenção de retirada do território nacional, a UNITA une-se com a FNLA contra o MPLA, fazendo com que a celebração da proclamação da independência tivesse sido feita em dois locais distintos, ou seja, o MPLA proclama a independência da República Popular de Angola, em Luanda, tendo o socialismo soviético como base ideológica, enquanto a UNITA e a FNLA proclamam a independência da República Socialista Africana de Angola, com uma base ideológica indefinida (Almeida, 2011, p. 43).

Sob o aspeto da divisão política e militar, Angola foi a última colónia portuguesa a alcançar a independência em África, que foi suportada visivelmente pelos interesses das duas grandes superpotências mundiais, e incluindo os da China que atuava na «sombra» do poderio destas duas potências. A transição¹¹⁹ menos pacífica foi associada à falta de entendimento entre os três movimentos durante o Governo de transição criado depois dos Acordos de Alvor, surgindo como uma das principais razões que estiveram na origem¹²⁰ da guerra fratricida durante largos anos depois da independência nacional. O MPLA mais bem armado e apoiado política e militarmente pela URSS aparece em vantagem, surgindo como partido único, sendo a UNITA e a FNLA considerados partidos ilegais, recorrendo de forma coligada à guerra civil

cimeira com as principais figuras dos três movimentos, com o objetivo de pôr fim aos conflitos e permitir uma transição pacífica.

¹¹⁹ Esta transição menos pacífica originou uma redistribuição dos movimentos pelas suas zonas de influência dentro do território angolano, ficando o MPLA sediado em Luanda até a faixa territorial da província de Benguela; a FNLA na região Norte até alguns quilómetros de Luanda, e a UNITA a ocupar todo território a sul de Malange, sediando-se no planalto central (região ovimbundo) (Hodges, 2002, pp. 7-8).

¹²⁰ Por outro lado, outra razão que fez com que a zona do Cone Sul do continente Africano fosse importante para as duas superpotências, e justificasse os apoios aos movimentos independentistas com vista a conseguirem zonas de influência, foi o fecho do Canal de Suez (devido às diversas crises político-militares entre árabes e israelitas, o que obrigou o Egipto a fechar essa rota marítima), entre os anos de 1967 a 1975, passando assim o Golfo da Guiné e a Rota do Cabo, no Cone Sul do continente Africano, a ser um «checkpoint» para a navegação marítima, sobretudo no transporte do petróleo do Médio Oriente por via marítima. Por este motivo, os apoios aos movimentos começou bem antes da independência de Angola (Almeida, 2011, p. 60).

no intuito de contrapor o domínio do MPLA, não tendo tido sucesso devido à intervenção militar de Cuba ao lado do MPLA, destruindo a coligação UNITA-FNLA¹²¹.

Uma vez rompida a coligação UNITA-FNLA (Hodges, 2002, p. 10), a chamada 2ª Guerra de Libertação, a Administração MPLA adotou a ideologia marxista-leninista, cortando as relações com Portugal. Contrastando com o que aconteceu nos dois primeiros anos de independência, os que se seguiram não foram nada amigáveis para o MPLA, primeiro graças à tentativa de golpe de Estado em 27 de maio de 1977, comandada por Nito Alves; e depois pela morte do Presidente Agostinho Neto. A UNITA aproveitou os apoios cedidos pela África do Sul, com vista a ter um apoiante nas lutas contra o MPLA e a *South West Africa People's Organization* (SWAPO), para retornar a guerra civil em Angola, tendo estes apoios vindo a aumentar na década de 80, propriamente a partir de 1981, com a Administração Reagan, pois esta revogou¹²² a *emenda Clark*; por ter assumido que, enquanto as tropas cubanas se mantivessem em território angolano seria impossível a Namíbia alcançar a independência, numa ótica de «*linkage politic*»¹²³; o que fez com que nos meados da década 80 a guerra civil fosse alimentada pela Guerra Fria, numa altura em que a Namíbia se apresentava como uma «*crush zone*» (Branco, 2003, p. 89).

Porém com o alastrar da situação¹²⁴, o Conselho de Segurança da ONU começa a viabilizar uma forma de pôr fim à situação, já que a batalha de «*Cuíto Cuanavale*», a 23 de março de 1988, veio favorecer a criação de condições para o início das negociações entre as quatro potências (URSS, EUA, Cuba e África do Sul), que serviam de apoio externo à guerra civil angolana (Wheeler & Pélissier, 2011, p. 365). Em 1988, foi assinado o «Acordo de Nova

¹²¹ Neste contexto de Guerra Fria, a URSS através de tropas cubanas leva a melhor sobre as indicições da Administração Kennedy, então a braços com os problemas no Vietname. Saiem prejudicados a FNLA e a UNITA, que já tinham perdido o apoio da República Popular da China, e começam a perder o apoio dos EUA, pois depois do Congresso norte-americano foram restringidos os apoios dos EUA à guerra civil de Angola, que já vinha desde as administrações Nixon e Ford, implicando que as Forças sul-africanas saíssem do território angolano (Wheeler & Pélissier, 2011, p. 362).

¹²² Em julho de 1985, a revogação da *Emenda Clark* significou que a Administração dos EUA poderia reatar um apoio aberto aos movimentos angolanos, mais propriamente à UNITA (Guedes, 2011, p. 45).

¹²³ A política *Linkage* foi a política adotada pelos EUA, defendida por Richard Nixon e Henry Kissinger (Conselheiro sobre os Assuntos de Segurança dos EUA), durante a década 70 do século XX – meados da Guerra fria – tendo como principal tese a ligação existente entre os aspetos políticos e militares, e a interdependência dos progressos de determinada região em função da outra (Pinto, 2013, pp. 715-717).

¹²⁴ Importa lembrar, que os primeiros Acordos de Lusaka assinados só previam a retirada das forças em confronto da província do Cunene e não às que se encontravam no Cuando-Cubango, representando uma grande falha desta tentativa de apaziguamento da guerra, e dando azo para o reabastecimento em termos bélicos da UNITA nos anos de 1984-85, marcando o começo de um novo ciclo para a UNITA, no qual Savimbi começou diretamente a assumir a liderança da organização, durante a realização do IV Congresso da UNITA na Jamba, ocupando o posto de alto-comando das FALA. Paralelamente, com ajuda dos organismos norte-americanos, presidiu em 1985 a Conferência «*Jamba Jamboree*», tendo reunido vários líderes dos movimentos anticomunistas, contra a causa soviética (Guedes, 2011, p. 47).

Iorque», com o intuito de pôr término ao conflito armado em Angola e na Namíbia, tendo sido estabelecida a primeira Missão de Verificação das Nações Unidas em Angola (*United Nations Angola Verification Mission I-UNAVEM I*), entre 20 de dezembro de 1988 e 30 de maio de 1991, através de três resoluções do Conselho de Segurança da ONU, a fim de acompanhar a retirada das tropas cubanas de Angola (United Nations, 2000; Branco, 2003, p. 90).

Neste contexto enquanto a Namíbia viu reconhecida a sua independência em março de 1990, o cessar-fogo em Angola, apenas foi estabelecido em 15 de maio de 1991, sendo seguido pela assinatura dos «Acordos de Paz de Bicesse»¹²⁵ (Chimanda, 2010, p. 10), em 31 de maio de 1991, assinados pelo MPLA, UNITA, EUA e URSS, com a mediação de Portugal e através do Ministro dos Negócios Estrangeiros Durão Barroso, no Estoril em Portugal no Hotel Bicesse.¹²⁶ Embora se pensasse que após os Acordos de Bicesse o futuro de Angola viesse a ter outro rumo, tal facto não se concretizou, fazendo com que o período de paz tivesse sido tragicamente curto, levando com que a unificação das FA só fosse conseguida a escassos dias antes das eleições gerais, que decorreram nos dias 29 e 30 de setembro de 1992. Todavia os resultados da 1ª volta das eleições não foram decisivos, não tendo nenhum candidato alcançado a maioria absoluta, ou seja o Presidente em exercício, José Eduardo dos Santos, obteve 49,6% e Jonas Savimbi 40,1%. Seria necessário uma segunda volta, que não foi possível porque a UNITA declarou imediatamente fraude eleitoral, retomando a guerra (Embaixada da República de Angola em Portugal [ERAP], 2012, p. 32).

Consequentemente seguiram-se anos de grandes conflitos, com vantagem inicial para a UNITA, dado que as forças do MPLA se tinham desmobilizado em maior escala, favorecendo o avanço das forças da UNITA. Retomados os esforços diplomáticos de forma a pôr término à situação, surgiu a 20 de novembro de 1994 o «Protocolo de Lusaka» reiterando algumas cláusulas dos «Acordos de Bicesse», com o compromisso de realizar novas eleições depois dos conflitos armados cessarem por completo, tendo a ONU enviado a UNAVEM III. No entanto, os conflitos não cessaram, fazendo com que fossem aplicados vários pacotes de sanções contra a UNITA (Wheeler & Péliissier, 2011, p. 369). Após várias tentativas

¹²⁵ Com os *Acordos de Bicesse*, deu-se o fim do *regime monopartidário* da I República, através da Lei constitucional nº12/92, em maio de 1991, acompanhada por outras leis, fazendo com que fosse alterado o nome de «República Popular de Angola» para «República de Angola». Paralelamente aos acontecimentos que antecederam os *Acordos de Bicesse*, o MPLA (liderado pelo presidente José Eduardo dos Santos) abandona o marxismo-leninismo, enquanto ideologia central do partido, devido também às possíveis mudanças no contexto interno e a constatável alteração na conjuntura externa.

¹²⁶ No intuito de viabilizar de forma célere o processo de implementação de paz, o Governo angolano convidou a ONU a ter uma participação ativa neste processo, permitindo o cessar-fogo e o cumprimento das cláusulas que posteriormente seriam assinadas nos *Acordos de Bicesse*. Como resultado, a 30 de maio de 1991 foi assinada a resolução n.º 696 do Conselho de Segurança da ONU, criando a UNAVEM II (Matos, 2010).

frustradas de resolução dos conflitos, a ONU retira a maior parte das suas forças do território angolano, devido ao fracasso da missão de *peace-keeping*, deixando apenas uma força residual, a Missão de Observação da ONU em Angola (MONUA).

Assim e em 1998 o MPLA declarou guerra à UNITA, exigindo o fim do «Protocolo de Lusaka» e a retirada da MONUA, a partir de 19 de fevereiro de 1999 (Pavia, 2011, p. 34). Seguem-se mais anos de confronto entre as duas partes. O MPLA começa a ganhar terreno relativamente à UNITA, nos campos de batalha e nos apoios externos, tendo como resultado no início de 2002 as FAA encurralarem a UNITA na província de Moxico, o que afastou Jonas Savimbi e as suas tropas do Bailundo e Andulo. Como resultado e através de uma emboscada perto de *Lucusse* (Moxico) levada a cabo por comandos das FAA, a 22 de fevereiro de 2002, Jonas Savimbi foi morto. A 4 de abril de 2002, em Luanda, foram assinados os «Acordos de Paz», marcando assim o fim da guerra civil em Angola e a trégua entre o MPLA e a UNITA, no intuito de atingir os objetivos delineados no Protocolo de Lusaka. As palavras do Presidente da República, José Eduardo dos Santos, durante a assinatura dos Acordos refletiram o significado que esta data teve e teria para o País:

“Durante muitos anos o nosso dia-a-dia foi marcado pela tristeza da guerra. Uma guerra que ceifava vidas, destruía bens e consumia grande parte dos nossos recursos...hoje estamos na véspera de um acontecimento histórico. Os angolanos ansiavam desde há muito tempo pela chegada deste momento de paz e de certeza no futuro” (ERAP, 2012, p. 21).

Em síntese e no que se refere à História de Angola, considera-se que não será este o momento de referir maiores detalhes, mormente porque estes acontecimentos enquadram a fase posterior a 2002 numa outra página da sua existência como República. Esta nova fase de reconstrução nacional tem favorecido este novo capítulo de Angola, enquanto Estado soberano, numa altura em que o país começa cada vez mais a ser ator de maior relevo no vasto xadrez que define a atual conjuntura internacional. Ultrapassado este período e acima do fator histórico, estariam agora o fator físico e o fator recursos naturais, os quais através da Política Externa de Angola, definem o lugar que o Estado ocupa na arena internacional.

3.2. O FATOR FÍSICO

A Geografia do território angolano surge como um elemento de poder no âmbito da Política Externa, de Segurança e Defesa, e numa ótica de afirmação. De acordo com o «legado de Friedrich Ratzel», o Poder é o somatório do espaço com a posição geográfica¹²⁷

¹²⁷ De acordo com Dikshit (2006, p. 13), «*territory is in many ways the ultimate resource in the life of modern man, so that it constitutes the core cohenement in a wide range of inter-community conflict*». Ou ainda, no

(citado por Dias, 2005, pp. 70-71), porquanto António Marques Bessa defende que, a posição e extensão, o recorte e as facilidades marítimas e continentais, são fatores geopolíticos que se repercutem no poder do Estado, fazendo com que seja fundamental, antes de qualquer abordagem sobre as potencialidades marítimas de Angola, o estudo das suas características territoriais, pelo todo que representam. Tal como Napoleão Bonaparte defendeu, «a política de um Estado está na sua geografia», pois o conjunto das características geográficas pode conferir oportunidades ou ameaças relevantes.

Paralelamente e admitindo que desde os primórdios, os Mares e Oceanos em conjunto com outros elementos físicos naturais constituíram barreiras, mais ou menos estanques para os movimentos humanos, que só a evolução técnica, com toda a sua capacidade de transpor obstáculos, permitiu vencer, a caracterização do mar angolano surge como um pilar-chave, para efeitos desta investigação. Existem uma série de fatores, designadamente morais e materiais, que são essenciais para a sobrevivência de um país, sendo estes influenciadores de todas as dinâmicas e história das populações, tais como os recortes geográficos, acesso ao mar ou o clima (Wheeler & Pélissier, 2011, p. 30).

3.2.1. O ESPAÇO TERRESTRE

Geograficamente, Angola fica situada no cone sul do continente Africano, mais especificamente na costa ocidental da África Austral, a sul do Equador, situando-se entre os paralelos 4° 22' e 18° 02' sul e os meridianos 11° 41' e 24° 05' leste. No que se refere aos seus limites geográficos, Angola faz fronteira a norte, pela República do Congo, a nordeste pela República Democrática do Congo (RDC), a leste pela Zâmbia, a sul pela Namíbia e a oeste pelo Oceano Atlântico. Angola tem a configuração de bloco maciço de forma sensivelmente quadrangular, sendo constituída atualmente por 18 províncias, entre elas o enclave de Cabinda situado na costa a do rio Zaire, ocupando uma área de cerca de 1 246 700 Km² na região da África Central Ocidental, com uma fronteira terrestre de 4 837 Km, o que faz com que seja considerado o quinto país com maior dimensão na África subsariana (*vide*. Apêndice A1). Com base nestes pressupostos verifica-se que, Angola é o Estado com a maior extensão territorial¹²⁸ na África Austral, pelo que de acordo com a «Conceção de Ray Cline», citado por Fernandes e Borges (2005), constitui o modelo territorial de um Macro Estado.

entendimento de Spykman, onde «a geografia é o factor mais fundamental da política externa dos Estados, porque é o mais permanente», assim definindo a posição geopolítica de um Estado (Defarges, 2012, pp. 53-65).

¹²⁸ Jeffrey Herbst separa em três categorias os países do continente Africano, com base na distribuição demográfica do país, ou seja: países cujas geografias políticas dificultam a consolidação do poder; países do

O clima de Angola é tropical a norte e subtropical a Sul, onde existem duas estações principais: a estação das chuvas, que começa nos finais de setembro até ao início de Maio, sendo quente e com muita pluviosidade; e a estação de frio e da seca, vulgarmente conhecida por «cacimbo», que corresponde ao restante período do ano; os meses de maio e de setembro surgem como meses de transição. Por último, no que toca aos acessos marítimos, o país está dotado de três portos principais¹²⁹ de grande dimensão: o Porto de Luanda, do Lobito e do Namibe. Do mesmo modo, o país também tem outros portos auxiliares, cais e marinas (Ambriz, Cabinda, Luanda, Malongo, Moçâmedes, Porto Amboim e Soyo). A importância dos portos principais de Angola surge graças ao facto, de no passado, as regiões de Luanda, Benguela e Namibe terem sido consideradas zonas nucleares, que se estendiam a partir da costa para o interior através das ligações ferroviárias, o que fez com que se tornassem pontos terminais das rotas comerciais de longa distância da África Central (Wheeler & Pélissier, 2011, p. 27).

3.2.2. O ESPAÇO MARÍTIMO

Antes de qualquer abordagem das temáticas subjacentes a esta parte do presente trabalho, entendeu-se sublinhar a ilustre frase do General Abel Cabral Couto, quando disse que “importa saber o que se conhece do mar, para saber se ele merece a devoção da Nação”¹³⁰, porque para se empreender esforços e recursos ilimitados, como o mar exige, deve-se ter a plena consciência da sua relevância para a prossecução dos interesses e objetivos nacionais. Com efeito e ao longo do tempo, as sucessivas arbitrariedades nos traçados das fronteiras marítimas sempre demonstraram a importância estratégica das orlas marítimas, quer em termos económicos como em termos de segurança e defesa territorial, pelo que costumam representar o melhor exemplo de fronteiras naturais, pelo seu carácter de delimitação, divisão e intransponibilidade (Marchueta, 2002, p. 22).

Angola é banhada em toda sua fronteira oeste pelo Oceano Atlântico, numa linha costeira de cerca de 1 650 km de extensão, com um mar territorial que vai até as 12 MN e uma ZEE que vai até as 200 MN, numa área de cerca de 540 390,95 km², estando limitada a norte pelo paralelo 5° S e a sul pelo paralelo 17° 10' S (MINUA, 2006, p. 1). A plataforma continental

Hinterland e os países com geografia favorável (2000, pp. 145-159). O problema de Angola reside no facto da capital ser periférica e estar excêntrica à totalidade do país, o que não favorece a unidade nacional.

¹²⁹ No que toca a construção dos portos de Luanda e de Lobito, existe um dado interessante, relacionado com o alinhamento em termos de latitudes com dois portos importantíssimos na outra margem do oceano, ou seja, no Brasil (porto do Recife e porto da Baía, respetivamente).

¹³⁰ Durante o I Congresso Nacional de Segurança e Defesa, com o tema, «Para uma Estratégia de Segurança Nacional», entre 24 e 25 de julho de 2010, Armando Dias Correia fez referência as palavras de Abel Cabral Couto.

interior¹³¹ é larga a norte, com limites entre as 40 e 50 MN de Cabinda até Lobito; do Lobito ao sul do Namibe torna-se mais estreita, com menos de 20 MN. Nas áreas do norte e centro o talude continental tem limites de 120 – 140 MN, e menos de 60 MN a Sul (MINUA, 2006, p. 63). Por sua vez, a profundidade marítima na orla marítima angolana tem uma variação mínima média entre os 3 aos 5 metros de profundidade, enquanto as profundidades na zona do talude continental atingem os 5 000 – 5 500 metros nas zonas Centro e Sul (MINUA, 2006, p. 63).

Portanto, o mar angolano apresenta-se na maior parte da sua extensão como espelhado e calmo, com velocidades médias dos ventos que rondam os 0,3 m/s e correntes marítimas que ao longo da costa raramente atingem um nó e com uma ondulação suave; para além de ser navegável durante todo ano e permitir o trânsito submarino, visto que a partir das 5 MN da costa as profundidades rondam os 100 metros. A localização geográfica do país permite que o seu mar seja próspero em biodiversidade, especialmente pelo cruzamento de duas correntes marítimas importantes, a «Corrente Fria de Benguela» e a «Corrente Quente da Guiné», fazendo com que o país albergue um rico ecossistema de mangais, funcionando como a base do ciclo de vida e um *habitat* para a sua flora e fauna¹³² (FAO, 2011, p. 108).

Assim e assumindo como «fio condutor» o enunciado das teses que veem no mar a principal força de preservação e manutenção do poder, o «enquadramento geopolítico de Angola» como Estado ribeirinho assume algumas particularidades, sobretudo por se situar numa região do Atlântico muito rica em recursos naturais e de considerável importância no contexto geopolítico e geoestratégico regional, apresentando a «6.ª maior ZEE do Atlântico Sul» e sendo detentor de potencialidades de vária ordem. Dentre essas potencialidades, sublinha-se: a centralidade no contexto da África Subsariana, pertencendo simultaneamente a duas sub-regiões africanas (África Central e Austral); a abundância em termos de recursos hídricos, sendo um dos, senão o, mais privilegiado na África Austral; as riquezas no seu mar e plataforma continental, surgindo como principal produtor de petróleo a sul do Equador; a excelente localização dos seus portos principais a nível do Atlântico Sul, com excelentes

¹³¹ Atualmente encontra-se em curso um projeto que visa a extensão da plataforma continental para além das 200 MN, tendo sido criada uma comissão interministerial, de forma a elaborar uma proposta que deverá ser submetida à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC).

¹³² O ecossistema da Corrente Fria de Benguela é subdividido em duas áreas, uma considerada a zona Norte do ecossistema e outra correspondente a zona Sul, sendo a sua separação tecnicamente situada ao largo de Lüderitz, cerca de 300 quilómetros ao norte da fronteira entre a Namíbia e África do Sul, no sentido em que normalmente quando se fala sobre a zona Norte refere-se à Angola e a Namíbia, uma vez que a zona Sul corresponde a África do Sul.

portos de águas profundas, servidos de várias ligações logísticas (rodoviárias e ferroviárias), rivalizando apenas com a Namíbia; a vantagem geoestratégica dos corredores transversais, nomeadamente a do «Corredor de Benguela», no quadro do abastecimento dos países encravados da África Austral. Todos estes fatores se bem valorizados, podem funcionar como um catalisador do desenvolvimento dos países da região austral, sendo já considerado como um "pulmão" da África Austral; em que se soma a privilegiada posição geográfica, o que lhe permite controlar os acessos da RDC e da Zâmbia ao Oceano Atlântico. Procurando traçar um esboço geopolítico de Angola, enquanto Estado ribeirinho, enunciam-se as suas particularidades geopolíticas:

1. Faz parte do «*Rimland* africano» de Nicholas Spykman¹³³;
2. Faz parte do Mapa geoestratégico do «*Trade Dependent Maritime World*» de Saul Cohen;
3. Possui a maior parte das características que Alfred Mahan considerava fundamentais para o desenvolvimento de um Poder Marítimo;
4. Projeta-se inequivocamente para o Atlântico Sul;
5. Faz parte do triângulo estratégico lusófono do Atlântico Sul (Brasil – Angola – São Tomé e Príncipe);
6. Pertence à região do Golfo da Guiné, uma região estrategicamente rica em recursos naturais, designadamente de recursos fósseis, importantes para as "grandes potências mundiais";
7. Estabelece relações amigáveis com as maiores potências mundiais, nomeadamente, os EUA, a China, a Rússia, o Brasil, a Alemanha, a França, o Reino Unido, a Índia, e outros Estados;
8. Tem potencial, como Estado ribeirinho, para desenvolver um Poder Marítimo Regional;

3.3. FATOR HUMANO E SOCIAL

O elemento demográfico é sem dúvida um dos elementos essenciais do Estado, não apenas pelo que representa, mas sobretudo pelo valor acrescentado que a população atribui a

¹³³ Existe na África Subsaariana um *Rimland*, seguindo a definição do Spykman por derivação da Teoria do Heartland e da Ilha Mundial de Mackinder, contínuo, que começa a sul da foz do Congo e termina na foz do Zambeze. É um anel anfíbio que envolve o cone austral do continente Africano e que, pelas suas particularidades pode ser altamente condicionante do desenvolvimento político daquela região, servindo de plataforma de cerco ao *Heartland do Sul*, na qual Angola e Moçambique fazem parte simultaneamente deste *Heartland* e do referido *Rimland* (Almeida, 1994, p. 118).

um determinado Estado, pelo que de acordo com Adriano Moreira, “uma população extensa é que permite o recrutamento dos quadros necessários e o florescimento das iniciativas indispensáveis para promover a capacidade de um Estado, através da formação e da capacitação” (2002, p. 255). Alguns autores defendem que independentemente da tecnologia utilizada para a defesa do território, o excesso de população é sempre um fator de poder. Neste contexto, Laurence Smith na sua obra o "Novo Norte" considerou a demografia «como uma das quatro forças para o período até 2050».

De acordo com as estimativas feitas pelo «*The World Factbook*», em julho de 2013, a população angolana rondava os cerca de 18 565 269 milhões de habitantes, com uma taxa de crescimento anual de 2,78%, dentre os quais 43,5% (0-14 anos), 20,3% (15-24 anos), 29,2% (25-54 anos), 4% (55-64 anos) e 2,9% (> 65anos). A última vez que foi realizado um censo geral da população foi ainda na década de 1970, numa altura em que o país tinha apenas cerca de 5 673 milhões de habitantes, o que fez com que o Executivo lançasse um programa que visa a elaboração de um censo geral da população e da sua habitação até ao final do ano 2014 (ERAP, 2012, p. 149). No que se refere ao desenvolvimento social sustentável, de acordo o relatório anual da PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), Angola enquadra-se nos países com um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) Baixo, ocupando o 148º lugar no *ranking*, com uma taxa de natalidade de 39,16/ 1000 habitantes e uma taxa de mortalidade de 11,86/ habitantes, num cenário onde 77,4 % da população angolana é pobre, com 54,8% a viver em situação de pobreza extrema; e onde a expectativa de vida média ao nascimento são 54,95 anos de idade (CIA, 2013).

Por sua vez, no que tange à origem antropológica, a influência do meio geográfico, clima, modo de vida e a influência linguística dos povos originários, fazem com que existam em Angola vários grupos etnolinguísticos. A população de Angola é maioritariamente originária dos povos *Bantu* (integrando um grupo que ocupa cerca de 1/3 do continente Africano) (Olderogge, 2010, pp. 295-303), embora não tenham sido os primeiros povos a habitarem neste território, o que faz com que atualmente seja uma sociedade plural, composta por vários grupos culturais¹³⁴ (Vansina, 2010, p. 625; Wheeler & Péliissier, 2011, p. 51; Santos, 1969). No entanto, apesar desta diversidade étnico-cultural quanto aos habitantes

¹³⁴ De acordo com a história, os primeiros habitantes de Angola eram de origem *Koisan* (bosquímano-hotentote), os quais foram depois sido expulsos pelos povos *Bantu*, vindo do Norte e Leste de África, refugiando-se a sul do continente. Deste modo, os povos *bantus* têm demonstrado a sua histórica capacidade de expansão, tendo os mesmos vindos das zonas nucleares do leste da Nigéria e posteriormente da África Central, tendo migrado para sul após 1000 anos d.C. (1300-1600), conforme demonstram alguns cientistas nestas matérias, fazendo com que o primeiro reino *bantu* de Angola agrupado em sociedade fosse o Reino do Congo.

deste território, estes encontram-se interligados quer em termos culturais como raciais, sendo que 95% da população tem origem *Bantu*, porquanto existem fundamentalmente nove grupos etnolinguísticos: os *Bacongo*, os *Quimbundos*, os *Ovimbundos*, os *Lunda-quioco*, os *Nganguela*, os *Nyaneka-humbe*, os *Herero* e os *Ambo* (Wheeler & Péliissier, 2011, pp. 32-36; Vansina, 2010, pp. 625-630).

3.4. FATOR ECONÓMICO

O ano de 2010 fica marcado na História da economia global como um ano de inflexão da situação económico-financeira desfavorável, após a economia global ter atravessado no período de 2008-2009 uma grave crise financeira com origem nos EUA. Com efeito, em 2009 houve uma contração no PIB agregado na ordem dos 0,7% (*Financial Services KPMG*, 2011, p. 5). Perante este cenário, os anos de 2010 e 2011 foram anos de recuperação económica, sendo que e de acordo com o relatório «*World Economic Outlook*», elaborado pelo FMI em de 2011, observou-se um crescimento da economia global na ordem dos 5,1%, graças ao crescimento das economias emergentes.

Angola faz assim parte desse grupo de economias em crescimento acima da média global, surgindo como um dos maiores casos de sucesso dos últimos quatro anos, e posicionando-se acima de países como a China e o Brasil, com um crescimento médio de cerca de 13%, o que a credita como uma economia emergente (FMI, 2013, p. 121). Na atualidade e de acordo com as estimativas feitas pelo Banco Mundial o PIB atual ronda os 114,2 biliões de USD. Em Angola, o ano de 2010 fica marcado pela aprovação da nova Lei do BNA que procura fazer convergir a ação do Banco Central com a nova Constituição da República, através da adoção de um «programa de desenvolvimento estratégico». Neste contexto, o sistema financeiro, encontra-se atualmente estruturado segundo uma dinâmica público-privado, num contexto formado por um Banco Central, bancos comerciais de direito angolano, bancos comerciais privados estrangeiros, sociedades financeiras, bem como instituições de representação e instituições especiais de crédito (BNA, 2010, p. 18).

Esta estrutura deve-se muito ao expressivo crescimento do setor bancário nos últimos anos; à evolução positiva dos principais indicadores macroeconómicos; e às reformas estruturais implementadas pelo Governo, o que levou as principais *Agências Internacionais de Rating* (Agências de Avaliação de Risco) a reverem em alta o *Rating da República*, em 2011, com a *Moody's* a subir o *Rating* do país de B1 a Ba3 e a *Standard & Poor's* e a *Fitch* a passarem de B+ para BB- (*Financial Services KPMG*, 2012, p. 9). Com isso, a economia

nacional é hoje considerada uma das economias mais fortes e promissoras do continente Africano, muito devido à evolução de todos os indicadores de crescimento macroeconómico, com um crescimento do PIB na ordem dos 8,1% e uma desaceleração da taxa de inflação que pela primeira vez foi inferior aos dois dígitos 9% em 2012 (World Bank, 2013, pp. 1-7), num cenário em que, de acordo com o Relatório da «*Economist Intelligence Unit*», se vislumbra que a economia angolana poderá ultrapassar a nigeriana e sul-africana até 2016.

Enquanto isso e para 2013, projetou-se um crescimento do PIB nacional na ordem dos 7,1% em termos reais, valor ligeiramente inferior ao ano de 2012, mas superior ao crescimento verificado em de 2011 (BNA, 2012a, p. 15). Este processo de reformas nas políticas macroeconómicas tem sido apoiado pelo programa do FMI, «*Stand-By Arrangement (SBA) 2009-12*», que visa ajudar o país a atingir a estabilidade macroeconómica, melhorar a situação orçamental, aumentar as suas reservas em divisas, estabilizar a taxa de câmbio da sua moeda e a fazer recuar a inflação (African Economic Outlook, 2013, p. 1). Neste quadro, a constituição da Comissão de Reestruturação e Gestão da Comissão do Mercado de Capitais, em janeiro de 2011 e posteriormente a aprovação de vários diplomas legais, em 30 de janeiro de 2012, representam um passo importante na criação do «Mercado de Capitais», com suporte na Bolsa de Valores e Derivados de Angola (BVDA), o que constitui uma mais-valia para o sistema financeiro nacional e consecutivamente para o financiamento da economia pública, promovendo as capacidades de crédito a nível do mercado nacional e facilitando o processo de atração de investimento estrangeiro. De igual modo, a criação do Fundo Soberano de Angola (FSA) em 2008, atualmente Fundo Soberano de Desenvolvimento Económico de Angola (FSDEA), visou sobretudo a proteção da economia nacional relativamente às vulnerabilidades externas e aos ciclos económicos conturbados (Andrade, 2011, p. 3; Sonangol, 2012b, pp. 29-30).

As metas macroeconómicas da economia nacional, associadas aos ganhos do país na última década, tornaram Angola numa "plataforma de crescimento e de estabilidade económica", merecendo destaque dentro dos «*tigres africanos*»¹³⁵; a entrada das «*BIG4*»¹³⁶ no mercado angolano vem espelhar a maior importância que este mercado emergente vem tendo na economia mundial. Em termos globais a economia angolana é constituída, fundamentalmente, por três setores principais, a saber: “setor primário” (petróleo, agricultura,

¹³⁵ O gupo dos «Tigres Africanos ou das protopotências africanas» engloba Angola, África do Sul, Nigéria, Quênia e o Senegal (Almeida, 2011, p. 150).

¹³⁶ Termo utilizado para se referir às quatro maiores empresas especializadas em auditoria e consultoria do mundo (*Price waterhouse Coopers*, a *Deloitte Touche Tohmatsu*, a *KPMG* e a *Ernst & Young*).

pescas e derivados, diamantes e outros minerais); “setor secundário” (indústria transformadora, construção e energia); e o “setor terciário” (serviços mercantis, etc.) (BNA, 2011, p. 13); onde surgem como principais catalisadores económicos, o setor da agricultura, setor das pescas, setor energético (Petróleo, Biocombustíveis e Gás natural), setor turístico, setor mineiro e o setor da prestação de serviços (BNA, 2012, p. 21).

Todavia, “existem ainda em Angola alguns setores da atividade económica que são considerados reserva do Estado” (Gonçalves, 2011, p. 85), onde existe uma excessiva intervenção do setor público, atrasando de certo modo a ação dos investidores privados, visto que estas reservas são ainda muito extensas, abrangendo um vasto leque de setores e levando a que a maioria dos projetos de investimento tenha que ser submetida a aprovação central. Tendo em vista a alteração deste cenário, o Executivo comprometeu-se¹³⁷ “...a reforçar e ajustar as políticas públicas de apoio e incentivo ao crescimento, por forma a dar uma cobertura institucional mais eficaz à valorização dos recursos do país, através da promoção do investimento estrangeiro e nacional...”, num cenário onde se espera que a riqueza em recursos naturais surja como um fator de diferenciação.

3.5. FATOR RECURSOS NATURAIS

Nesta tese, foi considerado que a referência aos recursos naturais se devia centrar naqueles mais relevantes e mais de acordo com as temáticas abordadas, considerando sobretudo o contexto geopolítico e geoestratégico onde o país se encontra inserido, visto que a existência ou a falta de recursos naturais tem um papel determinante no valor de determinado espaço territorial e no poder do Estado que aí exerça soberania (Dias, 2005, p. 245). Diante disso achou-se que, para além dos espaços e recursos líquidos, o petróleo e os diamantes surgem como os principais recursos naturais de Angola, que dispõe de importantes reservas destes minerais e hidrocarbonetos¹³⁸.

O petróleo é o principal recurso estratégico de Angola, tendo em conta a sua importância na economia nacional, sendo a principal fonte de receitas para o país. A sua influência como fator da política externa de Angola, representa um elemento de importância geoestratégica para o país, sobretudo numa altura em que aumentam as necessidades mundiais

¹³⁷ Vide. Discurso do presidente da República de Angola José Eduardo dos Santos, por ocasião da sua investidura em 26 de setembro de 2012, em Luanda.

¹³⁸ De acordo com o Instituto de Altos Estudos Militares a importância dos recursos naturais deriva essencialmente da sua escassez, da sua necessidade nos mercados mundiais e da sua distribuição. Estes fatores podem ser classificados como críticos, essenciais e estratégicos.

ao nível do setor energético. Essa maior centralidade energética surge devido à necessidade de abastecimento das principais potências mundiais. Neste particular e de acordo com os dados da EIA (*Energy Information Administration*), Angola é atualmente o segundo maior produtor de petróleo no continente Africano, com reservas que ultrapassam os 12 biliões de barris (EIA, 2013, p. 1).

A nível do continente Africano, o país é um dos únicos Estados com grandes reservas de petróleo e gás natural¹³⁹ (Centro de Estudos e Investigação Científica [CEIC], 2010, pp. 37-38). Com efeito, as recentes descobertas de petróleo na camada do pré-sal¹⁴⁰ e as previsões de produção para o ano de 2014 apontam para uma produção que poderá atingir os 2 milhões de barris/dia. Por isso, operam atualmente em Angola inúmeras empresas multinacionais do setor da Energia, fazendo com que em 2011 a produção de petróleo e os negócios relacionados com a indústria petrolífera representassem quase metade do PIB total do país (48,9%) e as exportações de petróleo 92,2% na estrutura das exportações nacionais (BNA, 2011, p. 13).

Num outro prisma, encontra-se o setor diamantífero ainda com uma baixa contribuição para o PIB nacional (0,9%) (BNA, 2011, p. 11); mas detém um considerável potencial de crescimento, pois Angola é um país muito rico neste recurso, com reservas aluviais estimadas em 40 a 130 milhões de quilates, com uma capacidade de produção prevista pela *Escom Mining* de cerca de 6 a 7 milhões de toneladas de mineiro/ano, desde o ano de 2008. A fraca participação deste setor nas receitas internas do Estado deve-se principalmente ao prolongado período de guerra civil, em que muitas das minas sob a gestão da Empresa Nacional de Diamantes de Angola (ENDIAMA) foram deixadas ao abandono, ou ainda exploradas por entidades privadas (Teixeira, 2012, p. 19; MINUA, 2006, p. 152).

Assim o maior controlo do setor diamantífero, apoiado pelo programa das Nações Unidas para o combate dos «Diamantes de Sangue» no continente Africano e pelas novas políticas que regulam o setor e mercado diamantífero (Estratégia de Desenvolvimento do

¹³⁹ De acordo com o estudo elaborado pelo CEIC da UCAN e no que toca as reservas de petróleo, Angola é o 3º país com as maiores reservas de petróleo no continente, cerca de 12,6 mil milhões de barris (Bb) (est. 2010); ao contrário da Nigéria e da Argélia, em Angola a maior parte destas reservas encontram-se no mar, em águas profundas e ultra profundas. Todavia, dados mais recentes do *The World Factbook* indicam que Angola tem reservas de petróleo na ordem dos 15 biliões bbl (estimativas de 2013), e cerca de 310 (cu m) de gás natural, posicionando-se nas posições 16 e 39 do *ranking* mundial, respetivamente (CIA, 2013).

¹⁴⁰ As recentes descobertas de petróleo na camada do pré-sal, confirmadas pela SONANGOL em 2012, vieram aumentar a importância geoestratégica do petróleo angolano, tendo atraído muitas empresas multinacionais para a licitação de participação em blocos *offshore* angolanos. O pré-sal forma-se em condições paleogeográficas especiais no Atlântico Sul, na margem angolana forma-se entre os 2 000 – 5 000 metros abaixo do nível do mar, sob lâminas de água entre mil e dois mil metros com potencial para armazenamento de hidrocarbonetos.

Subsetor Diamantífero até 2010), tem permitido um crescimento gradual nas receitas do Estado, já que existe um maior controlo por parte das autoridades. Atualmente Angola é o 4º maior produtor de diamantes no mundo, numa altura em que de acordo com uma investigação e reportagem realizada pela televisão brasileira Tv Globo, os maiores diamantes do mundo são extraídos em Angola¹⁴¹ (TV Globo, 2012).

Por último, numa altura em que o acesso à água e às grandes reservas hidrográficas já constitui um fator geoestratégico, devido sobretudo à escassez deste recurso que se agrava por causa do «boom demográfico» em muitas regiões do mundo¹⁴² (Smith, 2011, pp. 147-151). Assumindo que as bacias hidrográficas representam um fator estratégico essencial, pois os grandes reservatórios hídricos se encontram nas áreas tropicais e subtropicais, será de assinalar a configuração hidrográfica de Angola, país muito rico em recursos hídricos com uma rede fluvial extensa, com leitos na sua maioria irregulares, não faltando os rápidos e as inclinações, mas cujo leito se alarga nas zonas costeiras da foz. Todavia nos últimos anos o País tem sido afetada por longos ciclos de seca, nomeadamente na região Sul. Neste particular, existem em Angola 47 bacias hidrográficas, direcionadas para 5 vertentes principais: Zaire que representa cerca de 22% (verde); Atlântico representa 41%; Zambeze que representa 18%; Ocavango que representa 12%; e Etosha (MINUA, 2006, p. 171).

Portanto e além destes recursos o território angolano é igualmente rico noutros minerais e recursos naturais (ouro, bauxite, urânio, ferro, zinco, manganês, além de outros), pois a maior parte das províncias tem forte potencial em minerais e outros recursos naturais, pelo que converter este potencial em poder efetivo requer boas políticas estratégias por parte dos decisores políticos e implica o prévio conhecimento do que se encontra em jogo (Henriques & Paradelo, 2006, p. 109).

¹⁴¹ Esta informação foi publicada sete meses depois do Presidente Executivo de Operações de Prospeção da multinacional "De Beers", Charles Skinner, ter afirmado que «Angola tem potencial para ser o maior produtor de diamantes no mundo», durante um encontro com o Ministro da Geologia e Minas e da Indústria, Joaquim David, no Centro de Conferências de Cape Town, na África do Sul, onde se realiza o Fórum Internacional de Investimentos Mineiros. Vide. <http://fantastico.globo.com/Jornalismo/FANT/0,,MUL1681660-15605,00-MAIORES+DIAMANTES+DO+MUNDO+SAO+EXTRAIDOS+NA+ANGOLA.html>

¹⁴² Atualmente, a crise da água já constitui um facto, sendo o seu estudo alvo de muitas atenções, sobretudo em regiões como o Médio Oriente, Norte de África, México e China, zonas particularmente afetadas pela seca. No seu livro «*When the Rivers Run Dry*», Fred Pearce descreve a crise de água eminente em mais de 30 países no mundo. Nesta perspetiva, importa lembrar um caso evidente de manifestação do fator estratégico das redes fluviais, aquando da influência que no passado a Turquia desempenhou no Médio Oriente, pelo facto de no seu território se encontrarem as nascentes dos Tigres e Eufrates, tendo feito com que Ankara apresentasse aos países Árabes daquela região um plano de abastecimento coletivo (Carvalho, 1992, p. 48).

3.6. FATOR POLÍTICA EXTERNA E SEUS INSTRUMENTOS

A História dos países em geral e a de Angola em particular encontra-se marcada pela competição externa das grandes potências mundiais, das antigas potências coloniais e de novas potências emergentes, visto que os interesses económicos sempre fizeram parte do centro da política internacional e consecutivamente da Política Externa dos estados, enquanto unidades soberanas. O término da Guerra Fria veio "dar lugar" a um novo ciclo nestas relações, num contexto mundial dominado por um sistema de interdependências e sustentado pela globalização resultante de um exaustivo processo de transformações no interior das estruturas económicas, políticas, sociais e tecnológicas dos Estados e no próprio plano internacional, enquanto sistema.

Em vista disso, tudo parece indicar que a anterior Geopolítica tem vindo a ceder o espaço à Geoeconomia¹⁴³, fazendo com que as dinâmicas económicas, de crescimento e desenvolvimento, estejam no centro das interações entre os Estados. Assim perante a atual conjuntura internacional onde se observa, cada vez mais, a diminuição da importância das fronteiras físicas, à Angola se exige uma adaptação das estratégias geopolíticas, geoestratégicas, geoeconómicas e até ideológicas, em nome dos interesses coletivos. Sobretudo porque a nova realidade das fronteiras convencionais, dá lugar a novos laços de amizade, baseados numa Estratégia Coletiva (Ribeiro, 2009), onde a «Política Externa Angolana¹⁴⁴» surge como o «fio condutor» da ação externa do Estado, de que a diplomacia é um dos seus principais instrumentos.

¹⁴³ Segundo Philippe Defarges, o surgimento da Geoeconomia no final do século XX deve-se à combinação de três fenómenos fundamentais: a multiplicação das interdependências das redes mundiais; a queda da Cortina de Ferro, com o término da Guerra Fria; e a multiplicidade dos atores no sistema internacional (Defarges, 2012, p. 133).

¹⁴⁴ A política externa de qualquer Estado visa sobretudo a conservação e proteção dos valores e laços existentes ou na obtenção de novos laços, sendo que de acordo com Hans Morgenthau (1993), existem dois tipos de políticas internacionais típicas, isto é, um primeiro tipo de política externa onde o Estado prioriza a manutenção das relações de forças e da situação de equilíbrio já existentes no plano internacional – *política de «status quo»*; e um segundo tipo onde as ações do Estado visam uma modificação a seu favor da relação de forças e controlo político de novas áreas e zonas, a chamada «política expansionista». Com isso, nunca devem ser confundidos os conceitos de Política Externa e Diplomacia, uma vez que o primeiro está relacionado com o *conjunto das decisões e ações de um Estado relativamente ao panorama externo ao seu território*, enquanto o segundo surge como um instrumento do primeiro, sendo um dos seus principais alicerces, com o objetivo de estabelecer e promover relações pacíficas entre os Estados, através de vetores e meios mutuamente reconhecidos, nomeadamente relações de cooperação, o qual criam áreas de consenso, onde a estratégia diplomática possa atuar favoravelmente, explorando áreas onde as potencialidades nacionais são maiores (Nunes, 1993, p. 276). Na sua conceção tradicional, a "diplomacia" surge como a arte de convencer sem empregar a força, através da persuasão, negociação ou arbitragem, sendo que a mesma termina quando começa a *guerra*, surgindo ambos como fatores estratégicos para a prossecução dos interesses dos Estados (Levy e Thompson, 2010, p. 9).

Anteriormente, as principais diretrizes da Política Externa angolana eram relacionadas com a diplomacia de inteligência e contrainteligência, e da diplomacia política de alianças políticas, nomeadamente a nível do setor da Segurança e Defesa. Com o término da guerra civil essas perspetivas foram separadas do contexto de guerra, pois houve um alargamento dos interesses nacionais em conformidade com as alterações na conjuntura internacional. A partir de 2002, Angola ganhou um maior protagonismo e visibilidade na promoção dos seus interesses no «plano internacional», designadamente a nível regional e continental, graças também à diminuição dos esforços de guerra¹⁴⁵, preocupando-se assim com o desenvolvimento socioeconómico do país, como principal objetivo do Estado. Como resultado, nunca antes a diplomacia económica tinha assumido um papel de tão grande relevância, enquanto vetor essencial da política externa angolana, tal como é hoje. Neste quadro, deverá ser a diplomacia a maior responsável pela valorizarização dos ganhos internos no plano externo (Almeida, 2012, p. 239).

Contudo e tal como a maior parte dos países africanos, os Angolanos confrontam-se ainda com a falta de instrumentos nacionais, sejam científicos ou meramente informativos, que se dediquem à abordagem das principais perspetivas da Política Externa¹⁴⁶. Com este condicionamento em vista e de acordo com o que se definiu para o presente trabalho, importará realçar as dinâmicas movidas pelo Estado na atualidade, evitando desse modo assumir o papel de historiador, até porque o traçado histórico do país já foi anteriormente abordado. Por conseguinte, a análise será centrada nos aspetos relacionados com o período pós guerra-civil, não descurando os aspetos historicamente mais remotos, que de alguma forma influenciaram a Política Externa do Estado até a atualidade¹⁴⁷.

Em suma, na atualidade, as principais forças motrizes da política externa angolana estão desenhadas a fim de conquistar um maior espaço de interação, expansão, atuação e de

¹⁴⁵ De acordo com os relatórios do FMI, em 1999 cerca de 41% do OGE de Angola estava afeto à Segurança e Defesa.

¹⁴⁶ No entanto, dado que a política externa de um país está relacionada em todos os campos com as principais linhas de atuação do Estado no plano internacional (relações mantidas com outros atores internacionais), a abordagem sobre a política externa de Angola encontra-se facilitada, perante a nova forma de atuação do Estado angolano, cada vez mais notória no âmbito do plano internacional, perspetivando a conquista de novas alianças e laços de cooperação e uma maior intervenção externa, por forma a permitir a maior afirmação no teatro internacional ao mesmo tempo que promove o desenvolvimento sustentado do país.

¹⁴⁷ Assim, ao contrário de muitos Estados africanos em que o universo externo dos negócios estrangeiros (*the external universe of foreign policy* de Christopher Clapham) se resumia ao grupo formado pelo ex-colonizador, os seus vizinhos regionais e as duas grandes superpotências, Angola, tal como defendeu Patrick Chabal, desde sempre manteve relações intensas com diversos Estados, sobretudo com Estados que detinham concessões petrolíferas em Angola, que de acordo com o mesmo “*Angola’s predicament was, from the beginning, [...] significantly affected by international considerations*” (citado por Guedes, 2011, p. 27). Momentos como a celebração dos Acordos de Lusaka, os Acordos de Nova Iorque, os Acordos de Bicesse ou mesmo a implosão do Bloco Soviético, estarão sempre indissociáveis da História de Angola e por sua vez da sua política externa.

intervenção na conjuntura internacional (Espaço Estratégico), num cenário em que os seus principais vetores são as FAA, com uma projeção a nível regional e continental; e o Grupo Sonangol, com uma forte atuação e expansão mundial a nível do setor energético. A Política Externa Angolana tem assim como principal objetivo, o reforço dos laços de cooperação com outros Estados e organizações nos diversos domínios, designadamente nas áreas em que o país ainda tem vulnerabilidades. Nesta ótica, percebe-se que essa Política deve continuar fielmente ligada à Política de Defesa Nacional¹⁴⁸ (Marchueta, 2002, p. 103), contanto que a prossecução dos objetivos da primeira depende muito da existência da segunda e, muito mais da grandeza dos seus instrumentos, porque conforme Frederico II "o Grande" da Prússia afirmara, a “*diplomacy without force is like music without instruments*” (citado por Levy & Thompson, 2010, p. 9).

Portanto uns dos principais instrumentos que servem de linhas mestras para a orientação da atividade diplomática dos Angolanos no exterior, bem como para a prossecução das metas da sua Política Externa, são: a Agenda Nacional de Consenso¹⁴⁹, que surge como o primeiro documento que divulga todos os teatros de atuação e metas da política externa angolana; e o Decreto Presidencial n.º 209/11, de 3 de agosto, que no fundo regula atividade diplomática, realçando sobretudo o papel dos negociadores na ação do Estado.

3.6.1. O SOFT POWER ANGOLANO

Como anteriormente exposto, com o término da guerra civil em Angola a «Política Externa Nacional» tem como principal linha de ação o fomento da economia, tendo em conta o melhor posicionamento geopolítico do país, através de uma maior interação com os países vizinhos e com as maiores potências mundiais, viabilizando assim uma maior dinamização e valorização da diplomacia. O Estado angolano através do seu Ministério das Relações Exteriores, tem alargado os seus organismos centrais de representação político-económica, permitindo por um lado a manutenção dos laços de amizade e cooperação com todos os Estados com os quais já se relacionam, e por outro lado a formalização de laços com outros

¹⁴⁸ Importa sempre lembrar, que para as grandes potências mundiais, o poder militar surge não só como um elemento de Segurança e Defesa, mas também como um elemento essencial da Política Externa, tendo em conta a sua possível aplicação como instrumento de dissuasão, persuasão, coação, gestão de crises, demonstração de força, apoio indireto a países aliados, entre outras formas de aplicação. Por sua vez, no que toca à Defesa ou mais explicitamente a Política de Defesa, onde as fronteiras assumem importância para a segurança dos Estados, a política externa angolana deve incorporar um conjunto de medidas e de meios, cuja execução pode ir desde a dissuasão militar à ameaça da guerra, ou em última instância, à própria guerra, mas como elemento aglutinador da Nação e potenciador da identidade nacional.

¹⁴⁹ A Agenda Nacional de Consenso apresenta, no domínio regional, um conjunto de estratégias concretas, sendo que neste âmbito o país pretende se afirmar como um parceiro económico privilegiado, permitindo a sua inserção na economia mundial.

países, cujos laços de amizade são mais afastados¹⁵⁰ (Chikoti & Vines, 2012, p. 3). Nesta ótica e considerando a atual dinâmica das relações internacionais, reconhece-se que existe a necessidade de adequar a atividade diplomática à atual conjuntura internacional, a fim de defender o Interesses Nacional, num cenário em que nos últimos anos a atuação de Angola tem-se mostrado imprescindível a nível regional e continental.

No intuito de tornar a abordagem sobre o poder diplomático de Angola mais clara, abrangente e ao mesmo tempo direcionada ao objetivo, estabeleceu-se um paralelismo no que toca à taxonomia piramidal na qual a Estratégia se subdivide (Total, Gerais e Particulares), para fazer a descrição sobre a diplomacia de Angola de acordo com as áreas fundamentais da «nova diplomacia» (diplomacia económica, diplomacia securitária, diplomacia humanitária e diplomacia ambiental) (Silva, 2009, p. 637). Para efeitos deste estudo, o centro da abordagem incide apenas na dimensão securitária e económica da diplomacia nacional ou seja, foca-se na análise dessas duas perspetivas por considerar que são os dois principais fundamentos da mais recente Política Externa Angolana.

3.6.1.1. A DIPLOMACIA SECURITÁRIA

Atualmente observa-se que o fator segurança é um elemento económico, em virtude da economia estar diretamente dependente do sentimento de segurança e de estabilidade, bem como dos instrumentos de defesa. Assim sendo, com o término da guerra civil as FAA têm surgido como um forte suporte ao nível da política externa e da diplomacia geral, nas mais variadas dimensões, no sentido que a “Diplomacia securitária surge atualmente como uma componente da Diplomacia Geral do Estado e/ou das OI, que se dedica aos assuntos relacionados com a Segurança e Defesa¹⁵¹” (Silva, 2009, p. 637; Couto, 2002, p. 15).

Neste contexto, as dinâmicas da globalização levam à utilização das FA como instrumento da Política Externa e obrigam a uma maior reflexão e reorientação estratégica dos contextos de intervenção, em nome dos interesses conjunturais permanentes e não permanentes do Estado, nos quais o elemento segurança constitui um dos principais fatores

¹⁵⁰ Assim, de forma a haver uma melhor implementação da política externa angolana, preconizando a defesa dos interesses nacionais, sobretudo a nível político, securitário e económico, Angola detém atualmente mais de 72 embaixadas e representações consulares, espalhadas em vários países, por todos continentes, permitindo uma maior aproximação a todos os países parceiros. De facto, o chamado «*soft power*» angolano tem-se mostrado cada vez mais forte, no que toca à sua intervenção a nível da esfera internacional, permitindo dar uma nova dimensão ao país, sobretudo nos aspeto geopolítico, geoestratégico e geoeconómico, sendo o último a principal aposta do país, depois do final da guerra civil.

¹⁵¹ Nesta perspetiva, Abel Cabral Couto defende, “frequentemente as intervenções das Forças Armadas em territórios terceiros, mesmo que para fins pacíficos, abrem naturalmente o caminho para outros interesses, em especial de natureza económica, com a tarefa de estabilização económica e social associadas”, fazendo com que a dimensão estratégica das operações das FAA não seja ignorada.

para a consolidação do desenvolvimento nacional. Num período de paz e estabilidade nacional tem-se observado um aumento das missões das FAA no exterior de Angola, devido à necessidade de defender os interesses nacionais e alargar os laços de amizade com outros países, dado que as operações de paz desenvolvidas pelas FAA, ao longo da sua história, têm permitido ao país uma maior afirmação e visibilidade externa, e de reforço ao seu prestígio internacional, valorizando assim a sua imagem como Estado soberano e as suas FA, enquanto braço armado do Estado.

Diante disso, as FAA constituem um instrumento essencial para a prossecução dos fins do Estado, nomeadamente garantindo a Segurança e a Defesa Nacional, nas diversas fronteiras e espaços estratégicos, preferencialmente o mais afastado possível do território dos Estado numa perspetiva de atuação de «*operations out of área*», sobretudo porque a estabilidade regional é essencial para o desenvolvimento nacional. Neste cenário, existe a noção no seio dos decisores políticos, sobre a necessidade do redimensionamento da fronteira nacional, com vista a dar resposta aos inúmeros desafios que se colocam ao país nestes novos tempos. Por isso, o empenhamento das FAA em «Missões de Paz» no continente Africano representam uma missão ao nível da «Política Externa», com incontornáveis dimensões e significados estratégicos, visto que o "Conceito Estratégico de Defesa Nacional" reflete a importância crescente de atuação no quadro das intervenções internacionais, onde na última década importa sublinhar a relação privilegiada mantida com a Guiné-Bissau, num primeiro plano, sobretudo no âmbito militar, com contornos profundamente económicos¹⁵² (Saraiva, 2011, p. 96); e noutro com a RDC e São Tomé e Príncipe.

O emprego das FA em Missões de Paz vem assim consolidar a consciência de que a utilização do poder militar no âmbito da diplomacia e em missões de paz é sempre preferível à guerra, ou ainda Reportando aos tempos de Churchill, citado por David (2001, p. 281) “...*to jaw-jaw is always better than to war-war...*”, fazendo com que as FAA representem hoje um elemento agregador e estruturante na sociedade civil, com relevância para a coesão nacional,

¹⁵² A atuação das FAA no âmbito da CEEAC, nos últimos anos, tem pesado bastante para a participação de Angola na agenda continental sobre a segurança e estabilidade, em que a sua presença em vários teatros de operações despertou a consciência de outros Estados africanos, quanto a sua importância no continente. Por outro lado, conscientes de que o MoU assinado por Angola e pela Guiné-Bissau envolve também a exploração de recursos naturais (petróleo, bauxite, etc.), percebe-se os ganhos económicos da «diplomacia securitária». Assim, a Guiné é um destino inevitável dos esforços Angolanos de política externa e de investimento, visto ser claro o desejo de afirmação de Angola no continente. Todavia, as relações de Angola com a Guiné-Bissau têm vindo de forma constante a perder importância e as ligações têm sido marcadas por um esmorecimento e desgaste, devido também a fatores políticos, que determinam o confronto entre as autoridades angolanas e as autoridades guineenses. Basta lembrar os incidentes ocorridos entre os finais de março e princípio do mês de abril de 2012, em que os soldados angolanos foram acusados por algumas autoridades guineenses de protegerem o Primeiro-ministro Carlos Gomes Júnior, durante uma tentativa de golpe.

na política interna, e com crescente importância na Política Externa. O processo de reestruturação, redimensionamento e de reequipamento (3R) em curso surge em conformidade com esta sua missão, enquanto instrumento da ação político-estratégica do Estado (Leão & Rupiya, 2005, pp. 36-40).

Deste modo, parece provável que enquanto as estruturas regionais no âmbito da Segurança e Defesa não forem consistentes, Angola, com a apetência que tem demonstrado em intervir além-fronteiras, muito devido ao potencial das suas FA, continue a ganhar espaço para a sua intervenção, tendo em vista a contenção dos conflitos regionais internos que se multiplicaram logo após o fim da bipolarização¹⁵³. Neste particular e tendo em conta a dimensão que as FAA vêm adquirindo nos últimos anos, o Estado precisará de estar efetivamente preparada em termos militares para o cumprimento da sua missão, enquanto elemento da Política Externa, onde será necessário continuar a fortalecer os laços de amizade com outros Estados, Organizações e *fora* internacionais, com vista a adaptar o seu poder castrense ao quadro geopolítico, nomeadamente no âmbito da componente naval.

3.6.1.2. A DIPLOMACIA ECONÓMICA

Após a queda do Muro de Berlim as relações diplomáticas deixaram de estar viradas exclusivamente às questões políticas e de Segurança e Defesa, passando a envolver com maior rigor as questões económicas, fazendo com que a “diplomacia económica” não constitua uma novidade no espectro da «Diplomacia Geral», já que ao longo da História mundial os interesses económicos e comerciais estiveram quase sempre no centro dos conflitos. Por isso, ainda hoje, a «diplomacia económica» surge como um importante instrumento da política externa de qualquer país, sendo uma forte influenciadora da Geoeconomia e da Geofinança¹⁵⁴ (Tomé, 2011, p. 25).

No entanto tal como acontece com a «definição clássica de Diplomacia», não existe uma definição consensual de Diplomacia Económica, pelo que neste trabalho se considera como objetiva e sintética a definição apresentada pela «Resolução do Conselho de Ministros

¹⁵³ Conforme apontou P. Chabal, «*Angola is undoubtedly acting as if it considers itself to have become an arbitre of these potentially dangerous regional conflicts*» (citado por Guedes, 2011, p. 33).

¹⁵⁴ Em boa verdade, na atualidade a atividade da diplomacia na cena internacional recorre em maior ou menor grau às formas de pressão económica e psicológica, fazendo com na realidade os Estados recorram a diplomacia económica como parte integrante da estratégia económica nacional. Esta dualidade existente entre a estratégia e a economia está também relacionada com a natureza dos objetivos últimos e inalienáveis do Estado (Couto, 1988, p. 44). Portanto, considerando a necessidade de diversificação e ampliação dos setores geradores de riqueza, a fortificação dos laços de diplomacia económica angolana com os seus parceiros internacionais faz parte da «Estratégia Económica de Angola», constituindo um objetivo estratégico nacional.

de Portugal n.º152/2006», que indica que a Diplomacia Económica¹⁵⁵ é “a atividade desenvolvida pelo Estado e pelas suas instituições públicas fora do território nacional no sentido de obter os contributos indispensáveis à aceleração do crescimento económico, a criação de um clima favorável à inovação e à tecnologia, bem como a criação de novos mercados e à geração de emprego de qualidade” (RCM 152/2006, Série I-DR 216). Dessa forma no caso de economias pequenas, como é a economia angolana, com um mercado de pequena dimensão e uma grande dependência do mercado externo, a ação diplomática surge como um vetor essencial, sobretudo na adaptação deste mercado à economia internacional e na criação de novas oportunidades de IDE. Hoje os Estados já não são autossuficientes, num cenário em que cada vez mais se observa o surgimento de novos atores na estrutura económica global¹⁵⁶.

Nesta perspetiva, em Angola crescem cada vez mais as preocupações do Governo, quanto ao estímulo da atividade económica nacional, quer «abrindo portas» para as empresas estrangeiras investirem no país, quer promovendo oportunidades aos empresários nacionais de investirem no estrangeiro, como desenvolvendo o mercado interno e contribuindo para o crescimento da economia nacional. Tendo em vista a melhor condução da diplomacia económica, o Estado tem partilhado esta missão com o setor privado, com vista a atingir os objetivos económicos nacionais e a permitir uma maior afirmação das empresas nacionais no estrangeiro, evitando assim possíveis tensões entre os dois setores¹⁵⁷.

Consequentemente e tendo a plena noção da importância geoestratégica do petróleo, Angola tem apostado nos últimos anos na diversificação económica através dos recursos provenientes das receitas do petróleo. O Grupo Sonangol¹⁵⁸ surge atualmente como a

¹⁵⁵ A diplomacia económica compreende duas vertentes principais: a Política Externa (económica e comercial) que visa os elementos essenciais para o relacionamento bilateral, regional e multilateral; e a promoção internacional das exportações de bens e serviços e de IDE.

¹⁵⁶ Em Angola esta nova lógica mundial, acelerada pela globalização e favorecida pela queda do soviétismo, foi visível pela maior multilateralidade da economia angolana, logo após a fundação da II República, em que observou-se uma erupção combinada de numerosos atores não-estatais no universo exterior da política externa angolana. Pelo que, de acordo com Clapham, citado por Guedes (2011, p. 28), “*changes in the structure of international politics after end of the Cold War helped to increase both the scope and the legitimacy of non-governmental relief operations. The decline in respect for national sovereignty, coupled with the removal of the constraints imposed by superpower competition*”.

¹⁵⁷ No caso de Angola, as relações económicas, estabelecidas a nível internacional, têm sido pautadas de acordo com a Agenda Nacional de Consenso. As estratégias económicas do Estado visam a sua maior inserção e afirmação na economia mundial, aparecendo como um parceiro privilegiado dos seus parceiros económicos. O principal órgão de coordenação da política externa e da diplomacia económica bilateral de Angola é o Ministério das Relações Exteriores (MIREX), com a ajuda da Agência Nacional para o Investimento Privado (ANIP) e com envolvimento direto do presidente da República.

¹⁵⁸ A SONANGOL – Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola – foi criada pelo Decreto n.º 52/76, de 9 de junho, com um estatuto provisório posteriormente revogado pelo Decreto n.º 97/80 de 2 de setembro (Teixeira, 2012, p. 19). A Sonangol foi apenas criada em junho de 1976, como concessionária do petróleo

Instituição pivô pública do setor petrolífero e também como o principal instrumento da estratégia e diplomacia económica nacional, porquanto a sua atuação tem sido respeitado pelos seus homólogos africanos, o que faz com que a mesma estabeleça laços de partilha de experiência no setor da energia com outros países, ajudando desse modo no estabelecimento de algumas empresas do ramo em países parceiros, a saber a SNPC – Congo Brazaville (*Société Nationale des Pétroles du Congo*). Neste quadro, a Sonangol além de ser a empresa responsável pelas atividades de *Upstream* no país surge como «o principal fomentador do desenvolvimento nacional», estando responsável pela viabilização da maior parte das parcerias público privadas no país e pela internacionalização de muitas empresas nacionais.

É notável o impacto económico que a Sonangol tem para o setor petrolífero e não petrolífero, tendo parceria com a maior parte dos grandes grupos empresariais angolanos, surgindo como a principal "arma" da diplomacia económica nacional e o motor para o desenvolvimento nacional. Na atualidade, a Instituição encontra-se fortemente apostada em investir no mercado português, detendo grandes contribuições e parcerias em grandes grupos empresariais, dentre os quais: Enacol, Galp Combustíveis, Millennium BCP, EDP Energia, Amorim Energia, Caixa Geral dos Depósitos, Banco Santander Totta, Mota Engil, Escom, Rio Forte, entre outras empresas de vários setores (Carvalho, 2011a). Até ao ano de 2015 a Sonangol tem em carteira o objetivo de se tornar numa empresa de energia integrada, competitiva e de projeção internacional, com alto nível de desempenho na base das melhores práticas de governação do setor petrolífero (Sonangol, 2012, p. 5), de forma a ter uma maior participação na afirmação do Estado no xadrez internacional, como elemento chave da Política Externa de Angola.

3.6.2. PONTOS FORTES DA POLÍTICA EXTERNA DE ANGOLA

Desde a sua independência, Angola tem sistematicamente vindo a recalibrar as suas relações externas, procurando sempre estabelecer relações de amizade com as principais potências mundiais. Perante o atual contexto internacional, torna-se necessário haver uma maior abertura dos vetores de desenvolvimento, para uma perspetiva mais ampla (Roque, 2005, pp. 84-100; Malaquias, 2011), tendo em vista a maior abrangência dos atores e

angolano, regulador do setor, e agente de recolha de impostos (Carvalho, 2011a, pp. 130-132). Esta Instituição pública, que a partir de 1991 vê-se transformada numa *holding*, através do Decreto 8/91 de 16 de março, sendo agregada por várias subsidiárias, com interesses em diversificados setores de atividade. A Sonangol conta atualmente com mais de 30 subsidiárias, estando presente nos quatro cantos do planeta terra, sendo de destacar a presença nos Estados Unidos da América, China, Inglaterra, Singapura, Brasil, Cabo Verde, S.Tomé e Príncipe, Portugal, Cuba, Iraque, entre outros países (Sonangol, 2012, p. 4).

parceiros internacionais nos problemas do país, num cenário global em que o pensamento de “orgulhosamente sós” faz parte do passado¹⁵⁹.

Interessa pois, colocar um acento tónico nas principais e atuais vertentes da política externa nacional, sobretudo por evidenciar o caminho trilhado por Angola, bem como a sua maior afirmação (*Angolan Ownership*) na arena internacional, pois a partir da 2.^a República a Política Externa Angolana tornou-se cada vez mais multilateral comparativamente ao período anterior¹⁶⁰ (Guedes, 2011, p. 28; Hodges, 2002, pp. 123-124). Nesta ordem, as relações externas de Angola podem ser resumidas em três etapas: a primeira foi marcada pelas relações clientelares mantidas em nome da antiga «amizade socialista» com a URSS e seus parceiros até ao final da bipolarização; a segunda marcada pela aproximação à China¹⁶¹, como principal aliado para a reconstrução e desenvolvimento nacionais; por último a terceira e mais atual, e ainda menos evidente, começa a ser ditada pelo processo de maior democratização do país, em que este começa a fortificar os laços com outros parceiros internacionais, como os EUA¹⁶² e com os países Europeus (Malaquias, 2011).

Nenhuma abordagem ao universo da interação angolana com outros atores internacionais seria completa sem focar as ligações tidas no seio da União Europeia, sendo esta marcada desde cedo pelo respeito aos Direitos Humanos¹⁶³. Se por um lado o Governo de

¹⁵⁹ Tendo em conta esta necessidade global, John Kennedy, aquando da sua eleição a presidência em janeiro de 1961, defendia que as fronteiras dos Estados já não estavam confinadas aos territórios nacionais, numa altura em que já se tornava difícil dissociar os problemas de estabilidade interna com os problemas de estabilidade externa, devendo estas alargar-se em todos os continentes, evidenciando a necessidade dos Estados expandirem as suas fronteiras (segurança e defesa, económicas, culturais, entre outras), para além das fronteiras administrativas internacionalmente reconhecidas (citado por Moreira, 2002, p. 108). Muito mais para um país como Angola, que atravessou um longo período de guerra, não tendo sido possível o desenvolvimento de vetores como o das tecnologias, da indústria de defesa, das infraestruturas, dos transportes, etc., que são essenciais para o desenvolvimento económico e para a manutenção da estabilidade nacional.

¹⁶⁰ Esta diferença residu no facto de que os alinhamentos no período após a independência de uma forma geral não dependiam das autoridades angolanas, como passou a depender depois da implosão da URSS com a II República (Guedes, 2011, p. 28).

¹⁶¹ A ascensão da China como potência mundial exigiu uma expansão dos seus laços de amizade e parceria com os países produtores de petróleo, sobretudo com os países africanos, como é o caso de Angola que já é o maior fornecedor e parceiro comercial da RPC no continente Africano (Pavia, 2011, p. 13), de forma a assegurar que a sua dependência energética seja satisfeita, em nome do «Consenso de Pequim». Esta dependência funcional da China, relativamente ao petróleo angolano, torna Angola num «inimigo improvável» para a China. Atualmente, 25% das suas importações de petróleo vêm do continente Africano, na medida em que o comércio entre Pequim e o continente duplicou para mais de 18,5 biliões de USD, ainda entre 2002 e 2003, sendo que em 2008 atingiu um recorde histórico de 106, 8 biliões de USD. Do mesmo modo aumentam os empréstimos e o investimento chinês nos países africanos, suplantando todos os países ocidentais e Instituições financeiras, sendo que o FOFAC (*Forum on China-Africa Cooperation*), criado em 2000, tem sido um sucesso (Pavia, 2011, p. 13).

¹⁶² O reconhecimento de Angola pelos EUA a 19 de maio de 1993, na altura através do presidente Bill Clinton, representou o início de um novo ciclo para o país, num mundo não mais definido pelas lógicas da bipolarização (Guedes, 2011, p. 49).

¹⁶³ Embora incerto, alguns historiadores defendem que a penetração dos Direitos Humanos na África pós-colonial, deu-se a partir da adesão dos Estados africanos às Nações Unidas, até sensivelmente ao final da década de 1970, aquando da Convenção de Lomé II, tendo influenciado para a Criação da Carta Africana de Direitos do

Angola sempre teve uma relação diplomática moderada com muitos dos países da UE através desta Organização, a maior interação deve-se à entrada de Portugal na Comunidade, visto que este sempre surgiu como um forte eixo de ligação entre a UE e o país¹⁶⁴, na medida em que a UE passou a constituir-se num «*player*» fundamental no universo da política externa na área dos Direitos Humanos, ajuda humanitária e desenvolvimento. Por razões da dependência dos apoios políticos e militares da parte de Moscovo verificou-se que ao longo da História nacional, a primeira ligação bilateral forte foi a estabelecida com a URSS. A ligação estabelecida com Portugal era de certa forma unilateral e aquando do contato estabelecido com os holandeses e Boeres, Angola ainda não era um Estado soberano¹⁶⁵. Assim, apesar do término da Guerra Fria e embora tivesse havido um esmorecimento da relação bilateral entre a URSS e Angola, nunca houve uma rotura evidente da ligação Moscovo-Luanda.

Inevitavelmente com o término da guerra civil em 2002, o posicionamento geopolítico e geoestratégico do Estado na região, no continente e no mundo alterou-se, sobretudo pela maior visibilidade que o país vem ganhando a nível internacional, tendo a sua ação externa com os seus vizinhos e com as potências internacionais desempenhado um papel fulcral para este novo posicionamento. O País compromete-se então a servir de plataforma de cooperação e desenvolvimento em África e onde a China desempenhou e continua a desempenhar um papel fundamental¹⁶⁶ (Malaquias, 2012, pp. 10-12). Angola tem aproveitado a sua inserção em organizações e comunidades internacionais para dar uma melhor resolução aos problemas do seu interesse, não apenas numa perspetiva de desenvolvimento, mas

Homem, em 1981, em Nairobi. Assim, importa sublinhar, ainda que de maneira muito ligeira, a importância da ONU no desenrolar histórico da presença de Angola na cena internacional, sobretudo devido o papel político-militar fundamental das Nações Unidas logo a seguir a independência para a legitimação do Governo do MPLA, ou ainda pela sua importância em termos económico-financeiros, que embora sendo menos claro, permitiu desde os finais da década de 1980, que Angola comesse de maneira sistemática a recorrer a dadores internacionais e as Instituições de *Bretton Woods* (Guedes, 2011, p. 34).

¹⁶⁴ Com a entrada de Portugal na comunidade intensificaram-se os apoios da UE à Angola, fazendo com que em novembro de 1991 o Conselho Europeu aprovasse uma Resolução que indexava a sua ajuda aos Estados africanos, tendo em vista o respeito destes pelos Direitos Humanos, na sua Democratização, liberdade de imprensa e a maior transparência (Guedes, 2011, p. 38). Esta ligação entre Portugueses e Angolanos que já é longa encontra-se numa fase mais madura, em que os benefícios são mútuos e a autonomia também, por mais que atualmente esta relação se encontre um pouco abalada.

¹⁶⁵ Por sua vez, se por um lado a URSS foi o primeiro Estado a estabelecer uma relação bilateral forte com Angola, por outro lado o Brasil foi o primeiro Estado a reconhecer formalmente Angola, pela independência unilateral declarada pelo MPLA a 11 de novembro de 1975, em Luanda (*idem*, p. 58).

¹⁶⁶ Esta aliança estratégica com a China logo após o término da Guerra civil, deveu-se sobretudo pela necessidade urgente que o país teve em receber apoio externo, para a reconstrução nacional, conforme Malaquias afirmou quando disse que «*The West's rebuff forced the Angolan government into what turned out to be the ideal partnership for this specific phase of post-conflict reconstruction. China was in a position to provide what the West could not – cheap money and even cheaper labour – in exchange for oil. China made no demands that could be construed as interference in its internal affairs, which was equally important for Angola*»

também numa tendência de afirmação no contexto internacional¹⁶⁷. Inegavelmente, um dos mais importantes feixes de ligação multilateral tem sido o constituído, numa primeira fase com a anterior Organização de Unidade Africana¹⁶⁸ (OUA) (Guedes, 2011, pp. 30-32), depois transportada para a sua sucessora União africana (UA), que por sua vez é subsidiada pelos laços entretidos com as ORA, onde importa realçar a relação estabelecida dentro dos espaços comunitários, onde se destacam naturalmente as relações estabelecidas no âmbito da CEEAC, SADC e da Comissão do Golfo da Guiné¹⁶⁹.

Num outro prisma, as últimas deslocações do Executivo angolano, nomeadamente as do Presidente da República, têm confirmado as intenções e aspirações nacionais, verificando-se o esforço em promover uma maior atuação na senda internacional, quer pela efetiva aproximação do seu mercado às instituições globais, nomeadamente às instituições do «Sistema de *Bretton Woods* (FMI, Banco Mundial, etc.)» (Smith, 2011, p. 41), quer pela maior afirmação da causa angolana no continente Africano. As últimas visitas do Presidente da República aos EUA (2004), China (2008), Alemanha (2009), Portugal (2009), ao Brasil (2010), a participação na 35.^a reunião da cimeira do G-8 (2009), entre outras deslocações¹⁷⁰ (ERAP, 2012, p. 162), refletem de alguma forma a importância geopolítica e geoestratégica que Angola vem ganhando nos últimos anos, atraindo o interesse de grandes potências a nível mundial, muito mais para um país que, na visão do grande teorizador de geopolítica Saul Bernard Cohen, há cerca de 30 anos se situava nas *Shatterbelts*¹⁷¹ (cinturas fragmentadas –

¹⁶⁷ Deste modo, Angola é membro permanente da CEEAC (Comunidade Económica de Estados da África Central), da CPLP (Comunidade dos Países de Língua Portuguesa), da SADC (*Southern African Development Community* – Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral), da OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo), da UA (União Africana), da ZOPACAS e da Comissão do Golfo da Guiné.

¹⁶⁸ A OUA, fundada em 1963, tem desde cedo uma ligação muito forte com a causa angolana, embora sem músculo e autoridade suficiente, desde o início esteve a favor do processo de descolonização. Todavia, os poucos recursos para apoiar o Estado angolano colocou este organismo fora das principais linhas de orientação da política externa, que só voltou a entrar em cena após a criação do Mecanismo para a Prevenção, Gestão e Resolução de Conflitos, na Cimeira do Cairo em 1993.

¹⁶⁹ A relação com a Guiné Bissau afige assim de uma posição privilegiada, tendo em vista os interesses económicos e de afirmação de Angola, sendo que para tal, basta lembrar a cooperação económica estabelecida entre os dois países, desde julho de 2007, tendo sido materializada pela assinatura de um MoU, durante a visita do então Primeiro-ministro angolano Fernando da Piedade Dias dos Santos, naquele país (Gonçalves, 2011, pp. 96-97). Atualmente a relação atravessa um período menos bom, tendo levado ao término da MISSANG.

¹⁷⁰ As temáticas relativas a segurança coletiva constituíram o centro das temáticas abordadas na 35.^a do G-8. Este grupo de países teve a sua origem com uma estrutura de seis países (França, URSS, União Soviética, Japão, Alemanha e Grã-Bretanha) na primeira cimeira em França, sendo que em 1977 cresceu para G-7 com Canadá e em 1994 para G7+1, com a participação do presidente Boris Yeltsin. A sigla G-8 só surge em 1997.

¹⁷¹ Na sua conceção inicial, Saul Cohen não incluía a África a Sul do Saara em nenhuma das duas regiões geoestratégicas que definiu, uma vez que essa região não apresentava indicadores que viessem a configurá-la como uma Unidade Geopolítica continental, todavia com as alterações da realidade internacional, na edição da sua obra «*Geography and Politics in a Divided World*», de 1980, refere que a região tornara-se uma terceira região da *Zona do Shatterbelts*, na década de 1970 – em conjunto com a região do Médio Oriente e do Sudeste

espaços geográficos de menor importância geopolítica no mundo) (citado por Dikshit, 2006, p. 208; Cohen, 2003), mas que no confronto geopolítico mundial aumentou a sua importância. A retribuição dos seus homólogos traduz uma nova Era para a política externa e diplomacia angolana, sobretudo no aspeto económico, refletindo a maior visibilidade que o país vem ganhando na conjuntura internacional, onde interessa realçar a visita de personalidades importantes como Hillary Clinton (2009), Cavaco Silva (2010), Xi Jinping (2010), Dimitri Medved, Jacob Zuma, Sarkozy, Ângela Merkel (2011), Dilma Russeff (2011), Cristina Kirchner (2012) e do Secretário-geral da ONU (Ban Ki-Moon) em 2012.

Por tudo isso, parece que esta maior dimensão estratégica e económica que Angola vem ganhando nos últimos anos tem feito com que o Estado tenha uma maior atuação nos mais variados centros de decisão política-estratégica a nível internacional, onde se destaca a presença pela primeira vez da sua História no Conselho de Segurança da ONU (2002-2003); a primeira Presidência da Comissão de Consolidação da Paz das Nações Unidas (2006-2007); a eleição como membro do Conselho dos Direitos Humanos (2007); a entrada na OPEP (2007) e a Presidência da OPEP (2008-2009); a Presidência da Comissão do Golfo da Guiné (2008-2009); a Presidência da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (2007-2009); a Presidência da CPLP (2010-2012); e a Presidência do Conselho de Segurança da UA (2012) (ERAP, 2012, pp. 153-170). Num quadro em que se considera que o Mar pode e deve fazer parte desta nova lógica geopolítica e geoestratégica de Angola, pesando o facto de que «pelo mar chegou a civilização do povo angolano através do colonialismo» e que pelo Mar deve ser projetada a causa angolana, fundamentalmente porque para a afirmação do Estado não se pode ignorar a relevância de um elemento multidimensional como é o Mar, designadamente a sua importância enquanto instrumento da Política Externa¹⁷².

3.6.3. A INFLUÊNCIA DO MAR NA VERTENTE DIPLOMÁTICA

Ao nível dos acontecimentos internacionais, a importância do Mar no sistema internacional, como fator económico e de segurança dos Estados, tem revitalizado a antiga relação entre as Marinhas e a política externa dos países, enquanto peças-chave deste sistema onde as mudanças e transformações que marcaram o final do século XX já não permitem

Asiático –, devido ao apoio militar do Bloco soviético, por intermédio de Cuba e de outros países da Europa do Leste pertencentes ao bloco, à Angola, Namíbia, Moçambique e Etópia.

¹⁷² Perante a conjuntura internacional onde se observa uma diminuição da importância das fronteiras físicas, torna-se necessário uma reformulação nas estratégias geopolíticas, geoestratégicas, geopolíticas e até ideológicas, no âmbito da defesa interna e externa do país, visto que as tradicionais fronteiras cada vez mais se encontram diluídas, abrindo portas aos Grandes Espaços e promovendo a maior permeabilidade e mobilidade dentro, fora e entre elas.

fazer uma clara distinção e definição dos quadros geopolítico e geoestratégico; especialmente numa altura em que os meios navais desempenham cada vez mais funções no âmbito da política externa (Cajarabille, 2002a, p. 4). A «Diplomacia Naval» surge assim como um conceito que abrange o uso dos instrumentos navais em apoio da política externa, sem o real uso da força e apenas pela exibição dos meios, encontrando-se subjacente que a Marinha representa o principal utensílio de que um país se pode servir para demonstrar esta sua dimensão na concertação político-diplomática dos mares e oceanos (*idem*, p. 13). Na atualidade, assiste-se a uma utilização dos meios navais em benefício da segurança no mar no plano internacional¹⁷³, em nome dessa diplomacia naval¹⁷⁴ (Cajarabille, 2011, p. 7; Mendes, 2011, pp. 26-27).

No caso angolano, não constitui nenhuma novidade o facto de o seu povo não ter tradição marinheira, apesar de ao longo da sua História Angola ter uma forte ligação ao mar. Esta falta de tradição histórica não deve fazer com que toda a sua envolvente continue a fazer parte da periferia dos interesses nacionais, já que grande parte da sua economia depende do mar; a "Economia do Petróleo *offshore*", que surge como uma parcela da chamada Economia do Mar. O que demonstra que a cooperação na concertação político-diplomática marítima é uma matéria que deve fazer parte da «linha da frente dos Grandes Objetivos da Política Externa Angolana», não apenas pelo potencial estratégico do seu mar e pelas funções estratégicas que este pode desempenhar, quer ao nível da Estratégia Integral ou ao nível das diferentes Estratégias Gerais e Particulares, constituindo-se num «elemento geopolítico e geoestratégico importante» para as dinâmicas de desenvolvimento do país¹⁷⁵ (Fernandes & Borges, 2005, p. 85). Neste sentido, o maior envolvimento de Angola com o Mar dependerá essencialmente da execução política, contanto que a Estratégia depende exclusivamente da ação política.

A ação militar na sua componente naval, como uma das expressões típicas do Poder Nacional, assume substancial importância para a prossecução da política externa de qualquer Estado, sendo um elemento decisivo na ação externa dos Estados, mesmo em tempo de paz,

¹⁷³ No plano internacional, a segurança no Mar integra-se nas atividades de Defesa Nacional e consiste, em tempo de paz, em assegurar a regularidade do tráfego marítimo e combater a criminalidade transnacional, contribuindo certamente para a estabilidade global.

¹⁷⁴ Apesar da "diplomacia naval" não ser um tema recente, pela sua história muito antiga e relevante, o seu estudo científico, como componente essencial da Diplomacia de Defesa e das funções das Marinhas de Guerra contemporâneas, é de certo modo recente. O pioneiro nestas matérias foi o Embaixador Britânico Sir. James Cable. As Marinhas fazem parte do quadro da política geral de qualquer Estado ribeirinho, pois permitem que o Estado utilize o mar para alcançar os seus fins, enquanto impede que outros o utilizem de forma indevida.

¹⁷⁵ Não apenas pelas riquezas nele contidas, mas também pelo seu posicionamento, podendo e devendo servir como uma plataforma de dissuasão, prevenção, projeção, proteção e afirmação do país.

por representar o «pano de fundo» da ação diplomática do Estado¹⁷⁶ (Cajarabille, 2002a, p. 7). Considerando que a diplomacia se situa no âmbito mais geral da política externa e que visa essencialmente a defesa dos interesses nacionais no sistema de relações internacionais, no Mar essa política externa pode exercitar-se de muitas maneiras, incluindo os meios violentos (Cajarabille, 2004, p. 85).

O atual panorama da "Diplomacia Naval" é assim constituído fundamentalmente por missões no âmbito da «diplomacia da canhoneira (*gunboat diplomacy*)» e das missões de «presença naval simples (*show the flag*)». No primeiro grupo de missões destacam-se as negociações em posição de força, aquando da dissuasão convencional, da dissuasão nuclear, da dissuasão e defesas alargadas; onde as demonstrações do potencial das esquadras navais assumem atualmente um papel importante (*idem*, pp. 88-89). No segundo grupo destacam-se as missões de influência, aquando da simples presença naval, das visitas de rotina, das visitas de boa vontade, da Cooperação Técnico-Militar (CTM), da capacidade de negociação no âmbito das alianças internacionais, do apoio às indústrias de defesa, etc.; e de prestígio, através da exposição pública das principais políticas, missões e do potencial previsto para o futuro, através de visitas em portos estrangeiros, participação em encontros internacionais e missões internacionais; num cenário onde o *Show the Flag* transforma-se em *Gunboat Diplomacy* quando necessário (Cajarabille, 2002a, pp. 17-21).

Nesta perspetiva o Poder Naval revela-se a partir dos seus meios navais, da aviação orgânica, das unidades de fuzileiros e mergulhadores, bem como através das respetivas infraestruturas de transporte e segurança, onde as funções de defesa, dissuasão e cooperação naval devem constituir as principais parceiras das ações de «diplomacia naval», para um país na situação de Angola, em tempo de paz (*idem*, pp. 10-13). No âmbito da diplomacia naval, é desejável que o Estado através da sua Marinha de Guerra e dos seus meios navais desenvolva a sua missão de influência e de prestígio nacional, ao projetar a sua imagem de presença por meio de visitas às áreas de maior preferência para o Interesse Nacional. Para uma efetiva participação diplomática-naval dentro do quadro geopolítico e geoestratégico em que Angola se insere, torna-se necessário que detenha uma força naval adequada, capaz de responder às variadas solicitações que são apresentadas ao país, sobretudo no âmbito das participações em

¹⁷⁶ Na verdade, a existência de FA credíveis e flexíveis, com capacidade para intervir, apoiando e reforçando a diplomacia, constitui um fator preponderante na balança do Poder Nacional, mesmo que em tempo de paz, constituindo uma condição demonstrativas do poder do Estado.

forças conjuntas e/ou combinadas a nível regional e continental¹⁷⁷, por o “aspecto fundamental que caracteriza o Poder Naval no âmbito da diplomacia ser a sua capacidade de projeção, ou seja, exercer o poder em qualquer área marítima e até projetá-lo em terra” (Cajarabille, 2004, p. 90). Sem essa capacidade não haverá diplomacia naval.

Em síntese, ainda se verifica uma falta de articulação institucional entre a Política Externa e a Política de Defesa Nacional, no âmbito da segurança marítima; o que compromete o sucesso das ações militares da Marinha, prejudicando assim a visibilidade e o prestígio nacional e comprometendo a sua efetiva segurança, sobretudo num quadro geográfico onde a participação nos vários *fora* internacionais ligados à segurança marítima – como a ONU, Organização Marítima Internacional (OMI), e no âmbito da ZOPACAS, UA, CGG, SADC, CEEAC e CPLP, e outras iniciativas bilaterais ou multilaterais – ajuda na afirmação e projeção do Estado angolano a nível internacional (Fonseca & Duarte, 2010, p. 221). É neste quadro de maritimidade que importa realçar algumas linhas de ação que delineiam o papel e os contributos de Angola no sistema político internacional.

3.7. ANGOLA NO SISTEMA POLÍTICO INTERNACIONAL

“O mundo está a encolher. O Mayflower levou três meses a atravessar o Atlântico. Em 1924, o voo de Charles Lindberg levou 24 horas. O Concorde de hoje pode fazê-lo em três horas; mísseis balísticos em 30 minutos.”

Joseph S. Nye Jr. (2002).

“Num período de grande interdependência de nações e de crescente importância dos blocos regionais na economia global, nenhuma Nação de África poderá prosperar isolada dos seus vizinhos.”

Nelson Mandela.

Com o final da Guerra Fria as OI ganharam um maior protagonismo no sistema político internacional, nomeadamente a ONU que embora tenha perdido algum protagonismo durante as últimas décadas, continua a ser responsável em teoria de toda a conjuntura mundial, enquanto Organização supranacional. Em vista disso, a conjuntura político-estratégica pós Guerra-Fria veio criar maiores oportunidades para o desenvolvimento de laços de cooperação e de diálogo entre os Estados, através de relações bilaterais e multilaterais

¹⁷⁷ Algumas das características que fazem das Marinhas instrumentos essenciais no âmbito da política externa estão relacionadas com a flexibilidade do espaço marítimo, favorecendo as ações de prontidão operacional, projeção de força, destacamento de forças (*deployability*), acesso, mobilidade, versatilidade, autossustentação, graduação de respostas, resiliência, adaptação a forças conjuntas e combinadas, retirada de Força, etc. (Cajarabille, 2002, pp. 23-24). Considerando o quadro geopolítico em que o país se insere, as ações de vigilância e controlo; de presença naval; de apoio à paz e estabilidade internacionais, encerram o vasto leque de ações em apoio a política externa do Estado, que só serão concretizáveis se existir uma Força naval capaz.

visando a congregar um maior número de apoiantes e uma maior abrangência nas áreas em discussão (Pereira & Menezes, 2005, p. 94).

Num cenário cada vez mais marcado pela globalização e pelas interdependências, os Estados já não estão preparados para enfrentarem de forma isolada os dilemas da nova conjuntura internacional, visto que os atentados de 11 de setembro de 2001 contra as *Twin Towers* (Nova Iorque) e contra o Pentágono (Washington) marcaram o início de uma nova dimensão assimétrica¹⁷⁸ dos conflitos no mundo, levada a efeito por um ator não estadual, num ambiente em que as relações de forças se alteraram completamente, devido também à evolução tecnológica, resultando num incremento do *Know-How* da «Arte da Guerra» dos adversários considerados menores (Kegley & Blanton, 2013). Esta data marca a passagem de um tempo kantiano, razoavelmente otimista, pacífico, com predomínio do liberalismo individualista, para um tempo hobbesiano, pessimista, conflitual, determinado por uma ameaça de grandes proporções mas dificilmente localizável (Pinto, 2013, p. 850).

Porém, os vários condicionalismos históricos dos países africanos não foram suficientes para impedir que estes países comessem a dar passos significativos para a unificação dentro das suas sub-regiões, muito graças à situação atual da conjuntura internacional, marcada pela globalização cada vez mais transnacional, onde as parcerias entre os Estados, as integrações regionais e as OI, constituem instrumentos essenciais para a segurança dos países e para a promoção do desenvolvimento socioeconómico sustentável das nações. Para Angola existe claramente a necessidade de reencontrar e de desenvolver antigas solidariedades, perdidas ou latentes, numa conjuntura internacional marcada pela perda acelerada de muitos dos conhecidos valores éticos e ideológicos, que a regeram num passado próximo e demasiado submetida às atuais leis dos mercados e das economias, cada vez mais globais, de forma a não perder a sua autonomia como Estado, permitindo assim a emergência de novas estratégias defensivas capazes de garantir o seu desenvolvimento e aumentar a sua capacidade de influência e negociação.

Daí que, admitindo a dimensão do Mar como elemento estratégico do Poder Nacional de qualquer Estado e de Angola em particular, e tendo em vista a maior rentabilização deste espaço, as ameaças, os desafios (sobre ele travados) e as oportunidades

¹⁷⁸ Nesta perspetiva, Gary Hart, depois dos ataques de 11 de setembro contra as torres gémeas de Nova Iorque, escreveu numa sua publicação no jornal Times que “a América não está preparada, nem defensiva nem ofensivamente, para os conflitos do séc. XXI. Somos a potência militar mais forte do mundo, mas no século errado. Os conflitos opõem agora civis contra civis. Os perpetradores não pertencem a um Estado, não usam farda e a guerra, para eles, não existem regras (...). Outros ataques se seguirão, provavelmente em breve”. O conceito de “Guerra assimétrica” nasceu na Força Aérea dos EUA, a partir da Guerra do Golfo e dos *raids* NATO na Sérvia e Kosovo, derivado do conceito de “*overwhelming force*” e de “guerra indireta”.

(por ele proporcionadas) devem ser considerados, como elementos estratégicos de segurança, defesa e afirmação, servindo como elo entre países, continentes e organizações. Os Oceanos são, pela sua natureza e dimensão, espaços de cooperação multidimensional, de partilha e de utilização coletiva, onde se exige o desenvolvimento e a implementação de instrumentos de gestão e de utilização adequadas à multiplicidade de atividades com eles relacionadas, sobretudo pela diversidade de intervenientes nestes espaços e pelas próprias especificidades de cada Estado ou região. Portanto, hoje, as relações inter-regionais e a cooperação transfronteiriça constituem o mais elevado expoente da atuação política das regiões, onde as organizações inter-regionais de cooperação multilateral existentes e os convénios de cooperação regional bilateral tendem a transformar-se em *fora* de reunião, de concertação política e de afirmação, surgindo como espaços ideais para desenvolver a chamada «Elasticidade do Interesse Nacional» (Tomé, 2011, p. 81).

Alimentada e protegida pelas várias vertentes do regionalismo, a chamada «fronteira da cooperação»¹⁷⁹ dedica-se à superação e/ou à supressão das barreiras físicas, administrativas e económicas, numa situação de maior porosidade das fronteiras administrativas, de acordo com os conteúdos políticos, culturais, sociais, étnicos, afetivos e psicológicos, podendo provocar uma alteração do mapa geopolítico das regiões e do mundo como um todo. As novas «fronteiras técnicas» consolidadas pelas alianças e integrações têm assim promovido o crescimento económico associado ao desenvolvimento humano nos países africanos, sendo este um dos maiores obstáculos para o desenvolvimento deste continente.¹⁸⁰

Em resumo, o fenómeno das «OI e dos Grandes Espaços» parece revelar que as instituições políticas internacionais de segurança e de economia do futuro, tendem a desenvolver-se no seio das tradicionais fronteiras civilizacionais, e não entre elas ou fora delas. Neste sentido, países como Angola começam agora a demonstrar um maior interesse pelos oceanos, e veem na cooperação marítima e no seio das OI, o melhor senão único caminho a seguir para atingir as suas metas nacionais, sobretudo no âmbito da Segurança e

¹⁷⁹ Os países vêem na cooperação inter-regional uma forma privilegiada para a sua projeção transnacional e transcontinental, através da otimização das suas áreas de atuação e influência externa e da gestão exclusiva dos respetivos vínculos, tendo em vista o desenvolvimento integrado (Marchueta, 2002, pp. 144-145).

¹⁸⁰ Todavia, a consolidação dessas integrações não serve para resolver os problemas internos aos Estados, mas sim para fortalecer os meios de resolução dos problemas coletivos dos Estados que delas fazem parte. Assim, a resolução dos problemas individuais dos Estados pelas coligações, representa uma transposição dos problemas individuais para uma nova dimensão, pois os problemas deixam de ser territoriais e passam a ser organizacionais. Conforme referido no relatório de 2005 do PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento) “*they have primary responsibility. No amount of international cooperation can compensate for the actions of governments that fail to prioritize human development, to respect human rights, to tackle inequality or to root out corruption*” (citado por Pinto, 2009, p. 67).

Defesa, pela sua complexidade e dimensão. Assim, as integrações regionais, os parceiros internacionais e as OI, são e têm sido vetores essenciais para a promoção do desenvolvimento socioeconómico, do crescimento económico sustentável e da segurança regional no continente, com Angola a reconhecer a importância destas associações, tendo em vista a prossecução dos seus interesses nacionais.

3.7.1. OS PARCEIROS INTERNACIONAIS

A noção de «Aldeia Global» derivada da ideia de globalização, como produto dos avanços da Era da informação, fez emergir um novo padrão de interação a nível das relações internacionais, marcado por uma maior interdependência dos atores internacionais. Mais tarde, com o término da Guerra Fria, a conjuntura internacional altera-se, essencialmente no aspeto "geoestratégico dos recursos naturais no mundo", passando as grandes potências mundiais a prestar mais atenção no controlo dos recursos naturais estratégicos, como forma de preservar o poder efetivo na «Nova Ordem». Neste novo padrão de interação a Geoeconomia¹⁸¹ ganhou mais espaço, uma vez que foram rompidas as fronteiras nacionais e se estabeleceram uma relação de interdependência económica com raízes muito profundas, consolidando a chamada economia global; e determinando as consecutivas alianças de cooperação entre os países do Primeiro Mundo e os países do Terceiro Mundo¹⁸².

Deste modo, o aumento da produção de petróleo e as necessidades internacionais dos países mais desenvolvidos assegurarem recursos energéticos de que dependem, tem alterado a posição de Angola no mercado e nos negócios internacionais, fazendo com que esta esteja cada vez mais ativa nas ORA e assuma frequentemente novos acordos bilaterais nos diferentes setores da política internacional. Nesta perspetiva e considerando os laços históricos, Angola estabelece relações económicas privilegiadas com Portugal e com o Brasil, num primeiro patamar, nomeadamente ao nível da CPLP; o que tem representado relações essenciais para o desenvolvimento económico e para a afirmação nacional na senda internacional, mormente por esses países fazerem parte de dois grandes "focos estratégicos para o Estado angolano".

Neste contexto, considera-se que a relação com Portugal é estratégica para Angola, pois surge como um mercado de investimento essencial para o país, servindo como via de

¹⁸¹ A Geoeconomia, como o nome indica, examina as interações entre o *homo economicus* e o espaço ou seja, o peso dos fatores espaciais na produção e nas trocas humanas, a utilização do espaço pelo homem, para o deslocamento das suas atividades económicas (Defarges, 2012, p. 133).

¹⁸² Este contexto tem propiciado a aceleração da interdependência que conduz a uma evidente erosão da soberania (Moreira, 2011, p. 203).

entrada para outros mercados mundiais, nomeadamente no maior sistema financeiro e mercado de capitais; o que tem permitido a expansão da economia nacional¹⁸³. Paralelamente Portugal, para além de incrementar a entrada de *know-how* e de avançadas tecnologias, surge como o quarto maior investidor estrangeiro¹⁸⁴ em Angola, porquanto e excluídos os setores petrolífero e diamantífero, os portugueses fazem parte dos principais investidores no mercado local, com uma cadeia empresarial com mais de 200 empresas, onde sobressaem os setores da banca e da construção civil (Gonçalves, 2011, p. 79). O segundo foco centra-se na relação com o Brasil, que vem permitir uma maior consolidação das relações Sul-Sul e fortalecer a «*Lusofonia*»; representando um vetor essencial no panorama internacional, dado a sua importância como potência do Hemisfério e do Atlântico do Sul e que integra o "clube" das potências emergentes. Nesta perspetiva, o Brasil aparece como um dos maiores parceiros de Angola no setor industrial, alimentar, agrícola, entre outros setores essenciais para o desenvolvimento económico do país, tendo sido o primeiro país a aceitar o Estado angolano logo a seguir à Independência.

Assumindo crescente importância e dimensão geoestratégica reconhecida ao continente Africano, também aumentou o interesse das grandes potências mundiais (República Popular da China, EUA, UE, Índia, Japão, etc.) em estabelecer relações de cooperação com os países africanos, especialmente com Angola (Jover, Pinto, Marchand, 2012, pp. 12-15). Surge assim a relação mantida atualmente entre o Estado angolano e a República Popular da China, fomentada pela cedência das linhas de crédito¹⁸⁵ da última ao Governo angolano a partir do ano de 2003, no quadro do «Consenso de Pequim» em convergência com a política de expansão "*Going Out policy*" da China. Esta aproximação deu um outro rumo às relações historicamente mantidas entre os dois países, e fez com que a China se tornasse no principal parceiro para o "desenvolvimento económico e a reconstrução de Angola" (Pavia, 2011, pp. 9-17). Por sua vez, a China com o seu crescimento exponencial e consecutivamente com o aumento da sua dependência em termos de recursos naturais,

¹⁸³ Tal como para muitos portugueses, Angola é vista como o «oásis dos negócios» ou como muitos apelidam «o *el dourado*»; para os Angolanos, Portugal é um mercado importante para investir, com vista a maior expansão da economia nacional (Gonçalves, 2011, p. 74).

¹⁸⁴ Continua a ser atual o facto de que Angola considera "...de grande importância a intervenção da cooperação portuguesa em todas as áreas que possam significar diversificação da estrutura produtiva nacional e constituição de núcleos de modernização da atividade económica" (Mingas, 1992, p. 49).

¹⁸⁵ A ajuda chinesa surge depois do FMI se ter negado em oferecer o apoio financeiro a Angola, devido a não concretização, em 2002, das reformas exigidas ao país pela instituição, que consagrava uma reforma no setor petrolífero, pelo maior rigor no controlo das receitas e pela maior transparência (Ganesan, 2004, p. 2). Esta exigência surge da prática comum das instituições do sistema de *Bretton Woods* que exigem que os países em vias de desenvolvimento aceitem as reformas neoliberais, tipificadas pelo «Consenso de Washington», para se habilitarem à empréstimos do FMI ou do Banco Mundial (Smith, 2011, p. 42).

derivada também pelo elevado consumo energético, faz de Angola um "inimigo improvável" para a China, sendo atualmente um dos seus principais fornecedores de petróleo (*idem*, p. 15). Nesta ótica, o relacionamento económico e comercial entre os dois países têm sido pautados, por um lado pela obtenção de créditos e investimento sem condicionalidades políticas por Angola, e por outro lado pelo acesso aos recursos minerais angolanos pela China, evidenciando a importância estratégica desta relação bilateral entre os dois Estados¹⁸⁶.

Nestas relações também os EUA, que só vieram a reconhecer Angola em 1993 após as primeiras eleições multipartidárias, surgem atualmente como um parceiro estratégico de Angola com negócios avaliados acima dos 18 mil milhões de USD, o que faz com que cerca de 9% a 11% do petróleo dos EUA seja proveniente de Angola, estando a mesma no centro da Estratégia Energética dos EUA. Acrescenta-se o facto de que atualmente as atenções começam a incidir mais nos países do Golfo da Guiné, o que tem ditado o aprofundamento nas relações entre os dois países. De igual modo, o País estabelece relações amigáveis com outros Estados, onde se destacam países europeus (Alemanha, França, Noruega, Espanha, Itália, Reino Unido, etc.); países africanos (África do sul, Namíbia, Moçambique, Senegal, etc.); países asiáticos (Coreia do Sul, Índia, Emiratos Árabes Unidos, etc.); bem como com outras OI (UE, ONU, FDA, OMI, OPEP, etc.). Numa síntese do explanado, verifica-se que este leque de aproximações na cena internacional não pode deixar de representar um ganho para um Estado ribeirinho como Angola, sobretudo porque se considera que neste momento se exige uma avaliação das potencialidades estratégicas para o futuro de uma economia que precisa criar novos fatores de atratividade, com processos de mudança adaptados ao novo contexto global e parceiros políticos e económicos do Estado vão servir de catalisadores para este novo patamar de modernização onde, tudo indica, que o mar se encontrará no centro de um cenário dominado pelas OI.

3.7.2. AS ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

As relações internacionais sempre foram marcadas por rivalidades e conflitos, por representarem uma arena de disputa de interesses por poder ou pela conquista de territórios e pelos espaços no sistema internacional, pondo em causa os equilíbrios de poder e o Direito

¹⁸⁶ Contudo, haverá que ter atenção nesta relação as atuais tendências pragmáticas de expansão global da China em todos os continentes, em particular em África, porque nos últimos anos têm surgido muitas críticas sobre a excessiva dependência de Angola face aos créditos de Pequim, fazendo com que fossem retomadas as negociações com o FMI em 2009, como forma de diversificar as entidades credoras para o desenvolvimento nacional, sendo que paralelamente algumas empresas chinesas têm sido preteridas no mercado angolano (Michel & Beuret, 2009, p. 293).

Internacional¹⁸⁷ (Neves, 2010, p. 5). Embora o «pensamento estratégico» reconheça hoje a «estratégia do fraco ao forte» (Abreu, 2000, pp. 85-86), é cada vez menos frequente grandes potências, quanto à capacidade militar, serem derrotadas por potências mais frágeis, ou seja verifica-se ainda a supremacia do *hard power*, num cenário em que o poder continua a fazer parte do centro das dinâmicas das relações internacionais (Fernandes & Borges, 2005, p. 19).

Nada impede porém que os Estados em ascensão, dentro dos diferentes quadros geopolíticos comecem a desenvolver esforços conjuntos para que esta estratégia constitua cada vez mais uma realidade, visto que perante a atual conjuntura internacional surge a necessidade de existir uma maior abertura dos vetores de desenvolvimento, para uma nova perspetiva, tendo em vista a maior abrangência dos atores e parceiros externos em apoio aos problemas locais (Roque, 2005, pp. 84-100). É dentro deste quadro de aproximações que se observa atualmente, nomeadamente no continente Africano, um aumento das tendências de cooperação, complementaridade e de integração, promovendo as parcerias que permitem defender os interesses coletivos, sobretudo os ligados às questões de segurança e defesa, que tendem a estender-se para outras áreas, como a economia e o desenvolvimento científico e tecnológico.

Para um país como Angola, que atravessou um longo período de guerra civil, não permitindo o desenvolvimento de vários setores como o tecnológico, o industrial, o da segurança e defesa, os das infraestruturas de transportes e comunicação, entre outros setores; estes surgem como vetores essenciais para o desenvolvimento e para a manutenção da estabilidade nacional. Pelo que se torna fundamental continuar a aproveitar a sua inserção nas organizações e comunidades internacionais por forma a permitir uma melhor resolução dos problemas do seu interesse, não apenas numa perspetiva de desenvolvimento mas também na intenção de uma maior afirmação no contexto internacional, sobretudo nas sub-regiões da quais faz parte, evidenciando que as dinâmicas marítimas de Angola devem depender não só de lógicas locais mas também das lógicas regionais e globais, designadamente em matéria de Segurança e Defesa. Como Estado-membro da União Africana, SADC, CEEAC, CGG e da CPLP, Angola tem defendido a adoção de uma estratégia de segurança marítima que seja consistente com a situação prevalecente na região onde se encontra e responda às implicações internacionais do problema da insegurança marítima, que por si só impedem o crescimento regional (Chatham House, 2012, p. 11).

¹⁸⁷ A igualdade jurídica dos Estados não corresponde a uma igualdade real, porquanto no sistema das relações internacionais há sempre uns mais iguais do que outros, a chamada hierarquia das potências que independentemente dos formatos e constituição sempre determinou o estatuto internacional dos Estados.

3.7.2.1. ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

A Organização Marítima Internacional é uma agência especializada das Nações Unidas, fundada em Genebra através da assinatura da Convenção da OMI em 1948, com o nome de Organização Consultiva Intergovernamental Marítima. A Organização foi criada com o objetivo de fornecer mecanismos de cooperação entre os Estados no âmbito da regulamentação e dos procedimentos relacionados com os Assuntos marítimos, nomeadamente em matéria de segurança marítima (Chatham House, 2012, p. 24). Em 1982 passou a denominar-se Organização Marítima Internacional (OMI).

Para um país como Angola, cujo setor marítimo encontra-se em ritmo de ascensão e reestruturação, considera-se fundamental haver um alinhamento permanente e constante com o trabalho desenvolvido pela OMI, sobretudo porque desde 1977 Angola é Estado-membro desta Organização. Neste racional, em agosto de 2004 foi estabelecida a Representação Permanente de Angola na OMI (REPANG/OMI), através de um Despacho do MIREX, sendo um organismo sob tutela técnica, administrativa e financeira do Ministério dos Transportes, à qual compete coordenar e defender os interesses marítimos nacionais junto à OMI (Sobrinho, 2013, pp. 7-10). O estabelecimento desta Representação teve como base o compromisso assumido pelo Estado na 11ª Sessão da Assembleia da Organização Marítima da África do Oeste e do Centro (OMAOC), em que este foi convidada para assumir a Representação Acreditada da OMAOC junto à OMI, enquanto Organismo Intergovernamental (*idem*, p.10). Todavia, apenas em finais de 2007 a REPANG é acreditada, depois de serem cumpridas todas as formalidades relativas ao estabelecimento e acreditação da Representação Permanente como Estado-membro¹⁸⁸.

A criação de uma Representação junto à Organização representa uma manifestação do posicionamento de Angola na arena marítima internacional, uma vez que expressa a importância que o Estado tem atribuído às questões relativas ao Mar (Sobrinho, 2013, p. 9). Neste contexto, a OMI possui um quadro alargado de instrumentos que visam apoiar a criação de capacidade em termos dos recursos humanos e materiais, necessários para a reestruturação do setor marítimo nos Estados-membros. Para o caso concreto de Angola, importa realçar a existência do Programa Profissional da OMI (Programa de Refresco ou Capacitação), o qual oferece oportunidade para os Estados treinarem e capacitarem os seus quadros juniores. De igual modo, o País pode também, em conjunto com a OMI, nomeadamente com as

¹⁸⁸ O Estatuto jurídico-legal desta Representação ainda não está consagrado na legislação angolana, mas considera-se que com a promulgação da Lei n.º 27/12 de 28 agosto estejam criadas as condições bases para a criação do Estatuto jurídico-legal da REPANG.

Instituições de Educação Marítima desta Organização, e no âmbito do "Programa Integrado de Cooperação Técnica da OMI (ITCP – *Integrated Technical Co-operation Programme*)", assegurar a planificação e a mobilização de financiamento para um “Plano de Formação dirigido e específico para dotar o País de quadros capazes para conduzirem a implementação efetiva e eficientemente, dos instrumentos e convenções obrigatórias da OMI a nível nacional” (*idem*, p. 8).

Num outro prisma, importa sublinhar o papel do Sistema de Auditoria Voluntária da OMI (*Voluntary IMO Member State Audit Scheme* – VIMSAS), por ser fundamental para a avaliação abrangente e objetiva de como os Estados-membros administram e implementam os instrumentos e convenções obrigatórias¹⁸⁹ da IMO. Até outubro de 2013 Angola ainda não tinha aderido a esta iniciativa, fazendo parte dos Estados não auditados do continente Africano. No entanto, de acordo com a Representante Permanente Adjunta de Angola e Representante Acreditada da OMAOC na OMI, Rosa Sobrinho, a Autoridade Marítima Nacional pretendia apresentar o seu pedido oficial durante a 28ª Assembleia da OMI (2013), para que no ano 2014 o país possa ser auditado, no intuito de sair da "Lista Negra" da OMI. A presença de Angola nessa lista, deve-se essencialmente ao facto do país não ter quadros técnicos habilitados para certificar marinheiros, escolas e cursos marítimos internacionais nos termos estabelecidos pela OMI, o que não lhe permite cumprir com as regras defendidas pela Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW).

Semelhantemente, embora o País faça parte da *International Convention on Maritime Search and Rescue* (SAR 79), ainda não assinou o Acordo decorrente da Resolução de Florença, designado "Acordo Multilateral SAR", sendo o único Estado no mundo que ainda não assinou este Acordo e em consequência disso ainda não tem operativo o seu sistema de comunicações SAR, e nem foi inaugurado o Sub-centro SAR Angola. Este centro em fase terminal de operacionalização foi criado no âmbito da Rede continental de Centros sub-regionais e Sub-centros definida pela IMO, a fim de proporcionar uma cobertura de SAR, eficiente e em permanente prontidão para atender as responsabilidades marítimas dos Estados africanos a nível da *maritime security* e *maritime safety* (Sobrinho, 2013, p. 14).

Neste quadro de avanços e indicisões, a REPANG tem constituído o principal vetor de interação no quadro dos programas da OMI, num cenário em que a curto prazo se espera

¹⁸⁹ (1) SOLAS 1974, (2) SOLAS Protocolo 1977, (3) SOLAS Protocol 1988, (4) MARPOL 73/78, (5) MARPOL Protocol 1997, (6) STCW 1978, (7) LL 66, (8) LL Protocolo 1988, (9) Tonnage 1969, e (10) COLREG 1972 (Sobrinho, 2013, p. 16).

um maior engajamento do Estado nos Assuntos do Mar, em nome do compromisso que o país tem com o Mar, com a segurança coletiva e com o desenvolvimento sustentável. Em suma, esta Representação junto à OMI é já por si uma manifestação do posicionamento de Angola na arena marítima internacional, por demonstrar a importância que o país deposita nas questões relativas ao Mar.

3.7.2.2. UNIÃO AFRICANA

Na Reunião Extraordinária da OUA em Sirte, em 1999, foi tomada a decisão de estabelecer a UA, tendo o seu Ato Constitutivo sido assinado em julho de 2000 em Lomé (Togo), durante a 36ª Sessão Ordinária da Assembleia da OUA. Em julho de 2001, durante a 37ª e última Sessão Ordinária da OUA, foi oficialmente lançada a UA (UA, 2001). A criação da UA foi assim motivada por uma série de fatores relacionados com a estrutura socio-política dos Estados africanos, nomeadamente no âmbito da integração socio-económica no continente e da geopolítica dos conflitos a nível continental.

Neste pressuposto e considerando que “a transnacionalidade dos problemas securitários na região subsariana deriva em grande parte da permeabilidade das fronteiras do Estado e da sua exiguidade como garante da segurança regional” (Bernardino, 2013, p. 170), surgiu a necessidade de começarem a ser tomadas algumas medidas relativas à prevenção e gestão de conflitos no continente. Surge assim a chamada "Arquitetura de Paz e Segurança Africana", que nasce de um conjunto de ações desenvolvidas pelos Estados africanos, com vista a contribuir para a garantia da paz, segurança e da estabilidade continental, firmando-se num mecanismo gerador de paz para o desenvolvimento, em que os Estados e as ORA assumem um papel fundamental na sua dinamização e operacionalização¹⁹⁰ (Coning, 2010, p. 8; Vines, 2013, p. 90).

Com efeito, a União Africana (UA), conjuntamente com os seus Estados-membros, criou um conjunto de estruturas e mecanismos, de forma a permitir o sucesso da APSA. Assim sendo, durante a 1ª Sessão Ordinária da Assembleia de Chefes de Estado e de Governo da União Africana (UA), nos dias 9 e 10 de Julho de 2002 em Durban (África do Sul), adotou-se o «Protocolo Relativo à Criação do Conselho de Paz e Segurança (CPS)¹⁹¹», que veio a ser lançado oficialmente em 25 de maio de 2004, durante a cerimónia solene de

¹⁹⁰ Pela primeira vez, África tem uma posição política-estratégica comum e um plano de ação para o desenvolvimento da sua paz e estabilidade, uma vez que esta estrutura visa a implementação de instrumentos que permitam um fortalecimento das capacidades de Segurança e Defesa dos Estados Africanos.

¹⁹¹ O CPS surge de um processo de reforma do Mecanismo de Prevenção e Resolução de Conflitos (*Mechanism for Conflict Prevention, Management and Resolution*), criado pela Assembleia de Chefes de Estado e de Governo da OUA em junho de 1993.

lançamento em Addis Ababa (Etiópia) (UA, 2004, p. 2). Esse protocolo estabeleceu entre outros mecanismos a criação da «*Africa Standby Force (ASF)*»¹⁹² também conhecida por «Força Africana em Alerta (FAeA)», a fim de permitir a materialização das metas que o CPS se predispôs a cumprir, tendo em vista a consolidação e o fortalecimento da APSA (UA, 2010, p. 1; Kasumba & Debrah, 2010).

Posteriormente, entre maio de 2003 e julho de 2004 os Chefes Africanos de Defesa e Segurança (CADS)¹⁹³ aprovaram o estatuto político da *Africa Standby Force*¹⁹⁴ e da Comissão de Estado-Maior, entrando em vigor alguns meses mais tarde o Conselho de Paz e Segurança (CPS) e a ASF, tendo ficado estabelecido a implementação de cinco brigadas a nível regional (Kasumba & Debrah, 2010, p. 14): *North Africa Regional Standby Brigade (NASBRIG)*; *East Africa Standby Brigade (EASBRIG)*; *Force Multinationale de l'Afrique Centrale (FOMAC)*; *Southern Africa Standby Brigade (SADCBRIG)*; e *ECOWAS Standby Brigade (ECOBRIg)*. Seguindo a mesma intenção, foi aprovado em março de 2005 um roteiro de operacionalização para a ASF (ASF ROADMAP I), a nível regional e continental, onde constavam medidas concretas a serem implementadas durante um período de 5 anos, em duas fases (ASF ROADMAP I e ROADMAP II), para que até ao ano de 2010 a ASF se encontrasse em fase operacional (UA, 2010, p. 2). Por seu turno, tendo em conta o quadro geopolítico da conflitualidade no continente, o CPS estabeleceu um sistema de alerta continental, o «*Continental Early Warning System (CEWS)*», também conhecido como

¹⁹² A fim de permitir que o Conselho de Paz e Segurança desempenhe as suas responsabilidades em relação ao envio Forças nas missões de apoio à paz e de intervenção nos termos do artigo 4º (h) e (j) do Ato Constitutivo, deve ser estabelecida uma Força continental que esteja em permanente alerta. Assim, de acordo com o exposto no artigo 13 do Protocolo de criação do CPS, a ASF é composta por contingentes multidisciplinares constituídas por militares e civis, em seus países de origem, estando pronto para a rápida implantação no terreno, mediante aviso prévio, no sentido em que para o efeito, os países devem tomar medidas para estabelecer contingentes em prontidão para a participação em missões de apoio à paz, decidida pelo Conselho de Paz e Segurança ou intervenção autorizada pela Assembleia (União Africana, 2010). Durante a 5ª reunião dos Chefes dos Estados-Maiores dos países africanos, que decorreu em Addis Abeba de 24 a 26 do mês de março de 2008, o Antigo CEM/FAA, General Francisco Furtado, defendeu que «do ponto de vista de Segurança e Defesa, o continente é forçado a participar em Missões de Operações de Manutenção de Paz, tendo em conta os constantes focos de instabilidade em África», pelo que o continente não pode esperar que sejam apenas as Nações Unidas a decidirem ou a enviarem forças para poderem garantir paz e a estabilidade no continente (Revista Defender, 2008, p. 13).

¹⁹³ Os CADS correspondem aos Ministros ou responsáveis pela Defesa dos Estados-membros. Na realidade, a aprovação do estatuto político da ASF só aconteceu em julho de 2004, em Addis Abeba, durante a 3ª Sessão Ordinária da Conferência dos Chefes de Estado e de Governo, sendo que o estatuto estabeleceu que a ASF constituísse brigadas pelas cinco regiões africanas, em duas fases, até ao ano de 2010, em que deveriam estar montadas todas capacidades quer a nível regional como continental (UA, 2010, p. 1).

¹⁹⁴ No entanto, para a eficaz coordenação e controlo da ASF torna-se necessário a instalação de um comando interoperável e apropriado em todo o continente, integrado num Sistema de Infraestruturas de Comando, Controlo e Comunicação (SIC3), que sirva de rede de ligação entre as unidades implantadas no terreno; bem como outros elementos envolvidos no planeamento das missões no âmbito da APSA, como sublinhou Billy Batware da *MA Peace and Conflict Studies – European Peace University*, no seu artigo sobre a ASF.

«Sistema de Alerta Rápido da União Africana», ligado às unidades implantadas no terreno que acompanham e monitorizam a situação localmente, em conjunto com outros mecanismos operacionais a nível sub-regional (centros de decisão supranacionais, entre outros meios), que visam garantir a segurança no continente¹⁹⁵.

Neste contexto, o artigo 2.º do Protocolo do CPS define os principais pilares da APSA, que materializam as metas traçadas pelo Conselho de Paz e Segurança da UA, dentre os quais: o próprio Conselho de Paz e Segurança, o Painel de Sábios, o *Continental Early Warning System* (CEWS), a *Africa Standby Force*, o Comité Militar, o Centro Africano de Estudos e Pesquisas sobre o Terrorismo (CAERT) e o Fundo Especial para a Paz (Williams, 2011, p. 6-13; Batware, 2011, p. 6). Para além destes instrumentos comunitários, existem outros órgãos relativos à Segurança e Defesa, no âmbito da União Africana, a saber: o Centro de Gestão de Conflitos (1992) e o Comité dos Chefes de Estado-Maior no CPS (2003) (Bernardino, 2008b, p. 256).

Todavia e apesar dos esforços desenvolvidos, existem ainda alguns obstáculos que têm dificultado o completo sucesso deste projeto, designadamente os relacionados com a uniformização do modelo e da estrutura das diferentes ASF, embora a UA tenha definido em tempo oportuno os parâmetros de atuação de cada força. Consequentemente e embora estivesse previsto de início a efetiva operacionalização das brigadas até o ano de 2010, os documentos atuais apontam a sua concretização para o ano 2015 (IISS, 2013, p. 479). Neste particular e numa tendência «interessada e interesseira» de apoiar sistematicamente a edificação da APSA, e por sua vez melhorar a segurança no continente¹⁹⁶, foram criadas iniciativas como o *Peace Support Operations Facility for the African Union* da UE; o *International Military Educational and Training Program* (IMETP), o *National Security Strategy for África* e o USAFRICOM dos EUA; o *G8 Africa Action Plan*; entre outros programas; que refletem o apoio das grandes potências mundiais em ajudar na consolidação

¹⁹⁵ Este mecanismo permite prever e acionar medidas, de forma a prevenir ou minimizar o desencadear de conflitos regionais, sendo que ajuda a avaliar qual os melhor meios a utilizar tendo em vista a manutenção da paz e estabilidade nas regiões do continente. Esta rede continental de alerta, embora incompleta, pretende ser o indicador mais fiável da APSA, uma vez que surge como o primeiro mecanismo na cadeia de deteção, gestão e resolução de conflitos (Bernardino, 2011b, p. 116).

¹⁹⁶ No rescaldo das decisões políticas tomadas pela UA, na Cimeira de Maputo em 2003, a UE no âmbito da sua Política Externa e de Segurança Comum (PESC) e através da Política Europeia de Segurança e Defesa (PESD) estabeleceu uma iniciativa a que chamou «*Peace Support Operations Facility for the African Union*» que implica o uso de recursos financeiros do FED (Fundo Europeu de Desenvolvimento) para apoio às Operações de Paz realizadas pela UA em África e que constituiu a forma de apoiar diretamente a edificação e a operacionalidade da APSA (Bernardino, 2013, p. 216). Os EUA através da AFRICOM no âmbito da *Africa Partnership Station* (APS) tem apoiado os países da região do Golfo da Guiné e do Golfo do Éden, envolvendo-se em exercícios conjuntos com as marinhas locais e financiando as mesmas para a melhor edificação e preparação das forças locais, já tendo gasto mais de 35 milhões de USD neste projeto.

do "*Africa Ownership*", contribuindo principalmente na edificação e formação das estruturas e forças de segurança no continente (Furley & May, 2001; Williams, 2011, pp. 23-25).

A nível continental, foi também lançado em julho de 2001 o "*New Partnership for Africa's Development* (NEPAD)", pelos líderes africanos, constituindo um programa orientador da renovação social e económica de África e uma ferramenta importante para uma parceria construtiva entre África e a comunidade internacional, em nome da prossecução dos interesses africanos de desenvolvimento e segurança. Neste quadro, em 2002 foi implementado o mecanismo "*African Peer Review Mechanism* (APRM)", surgindo como um fórum de diálogo, persuasão e trocas de experiências sobre as questões políticas, militares e económicas da governação nestes Estados (NEPAD, 2001; Abegunrin, 2009, pp. 173-190). No plano interno, importa realçar a estratégia intitulada "*Angola-EU Joint Way Forward* (JWF)", "que tem por objetivo reforçar o relacionamento entre as duas partes através de um diálogo político que terá por base os princípios fundamentais de *ownership* e pretende apostar numa responsabilidade conjunta" (Bernardino, 2013, p. 221), bem como criar estratégias reforçadas sobre matérias de interesse comum como a paz e segurança.

Nestas circunstâncias, Angola procura afirmar-se a nível continental, especialmente no âmbito das organizações sub-regionais onde se insere (CGG, CEEAC e SADC), contribuindo claramente para a definição e a consolidação da sua Política Externa¹⁹⁷. Por isso e tendo em conta a necessidade de manter a interoperabilidade das forças a nível regional, as FAA criaram dois núcleos no âmbito das Operações de Paz, um de nível estratégico-operacional – que funciona na Escola Superior de Guerra (ESG) – o Núcleo Estratégico-Operacional (NEO) e outro de carácter tático – a funcionar no Centro de Instrução de Operações de Paz (CIOP) – ligado à Brigada de Forças Especiais (BFE), situada na região de Cabo Ledo, unidade geradora de forças para as missões de paz (Bernardino, 2013, pp. 534-535). Portanto, tudo indica que a estrutura da APSA constitui uma óptima oportunidade para Angola se afirmar no contexto da cooperação para a paz neste continente, nomeadamente na região subsariana, através da operacionalização dos Centros de Situação e pela partilha de

¹⁹⁷ No quadro da SADC, Angola tem apostado no empenhamento e participação das suas forças no treino regular da SADC BRIG, sendo que o exercício «Dolphin», em 2009, reflete esta intenção, em que Angola empenhou cerca de 500 efetivos das FAA, da Polícia Nacional e da sociedade civil, num cenário operacional repartido em três fases (MAPEX- exercício de planeamento operacional; CPX - exercício de Posto de Comando; LIVEX- articulação dos dois anteriores, com as tropas no terreno), em que a região do Cabo Ledo foi o palco para a primeira fase. Do mesmo modo, Angola tem contribuído vigorosamente para o estabelecimento da paz e segurança regional, com intervenções muito recentes na República Democrática do Congo, apoiando à implementação da SADC *Regional Peacekeeping Training Centre*, em Harare – Zimbabwe, entre outras ações que ajudam no estabelecimento da paz e tranquilidade regional.

informação estratégica, que só será possível através de uma rede de comunicação regional e continental.

No entanto, nos últimos anos em virtude da ausência de uma coordenação institucional, de um maior comprometimento entre as instituições africanas com atuação no mar e da inexistência de uma abordagem marítima eficaz dentro do quadro da APSA, têm proliferado as atividades criminosas nos espaços marítimos. Diante disso, observa-se que os Estados ribeirinhos africanos estão a beira de um precipício de insegurança marítima, que só poderá ser travado com o esforço conjunto, pelo que devem aproveitar os interesses das grandes potências mundiais em apoiar o amadurecimento da APSA, de forma a fazer face ao vasto leque de ameaças que enfrentam, onde os EUA e a União Europeia¹⁹⁸ têm contribuído ativamente para a segurança marítima nestes países (Onuoha, 2012, p. 10).

Considerando que o Domínio Marítimo Africano (DMA) tem um considerável potencial para criação de riqueza e para a preservação da estabilidade regional, os Estados africanos têm prestado maior atenção aos assuntos relativos ao ambiente marítimo, nomeadamente ao nível da *maritime security* e da *maritime safety*. Neste particular, durante a 2ª Conferência dos Ministros dos Transportes da União Africana em outubro de 2009, foi adotada a «*Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the marine environment in Africa*», que vem afirmar o compromisso dos Estados-membros com a Convenção de Montego Bay; com o Ato Constitutivo da União Africano para a soberania, integridade territorial, independência política e unidade continental, incluindo os seus direitos em relação aos recursos naturais marítimos; com as suas responsabilidades no âmbito da segurança marítima, bem como a proteção do meio ambiente marinho; e a importância da necessidade de fortalecer as administrações marítimas dos países da UA para estar na vanguarda do desenvolvimento do pelouro dos transportes marítimos em África (UA, 2009).

De igual modo, durante a 1ª Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelos Assuntos Marítimos, foi adotada a "Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (*2050 AIM Strategy*)" que consiste em planos de longo prazo abrangentes, concertados e coerentes, com múltiplas ações que permitem alcançar os objetivos da UA para melhorar viabilidade marítima para uma África próspera. A *2050 AIM Strategy* surge como uma ferramenta para

¹⁹⁸ O «novo diálogo euro-africano» baseado na vertente da cooperação e da sua Política Externa teve o início institucionalizado no quadro da UE em 2000 na Cimeira do Cairo, sendo que na "Declaração do Cairo" e no consequente Plano de Ação, a UE se mostrou disposta a realizar essa cooperação por via do apoio à edificação e operacionalização da UA, e apontando para a necessidade de cooperar na adoção de mecanismos de prevenção e resolução de conflitos, como fator fundamental do garante do desenvolvimento sustentado e da segurança humana em África.

enfrentar os desafios marítimos da África para o desenvolvimento sustentado e para competitividade continental, com vista a fomentar a criação de mais riqueza dos oceanos, mares e águas territoriais africanas, através do desenvolvimento de uma Economia marítima florescente e valorizando o potencial de atividades marítimas, de forma sustentável (UA, 2012, p. 11). Neste particular, com apoio de várias organizações, a UA está a trabalhar para o rápido estabelecimento de uma rede integrada de Centros de Coordenação de Resgate Marítimo (*Maritime Rescue Coordination Centres – MRCCs*) (UA, 2012, p. 19). O Presidente Paulo Biya dos Camarões, durante a Cimeira de Chefes de Estados e de Governo da OUA sobre a Segurança Marítima no Golfo da Guiné, exortou os Países africanos a fortificarem a consolidação da "2050 AIM Strategy" (UA, 2013, p. 2).

No quadro da *Africa- EU Joint Strategy* foi criada a «*African Maritime Safety and Security Agency (AMSSA)*», visando o fortalecimento da parceria estratégica entre o continente Africano e o continente Europeu, com o objetivo de servir de uma plataforma de cooperação no âmbito da segurança marítima, protegendo o transporte marítimo e salvaguardando a vida humana. No seu seguimento, durante a 15ª Sessão Ordinária da Assembleia da UA em 26 de julho de 2010 em Kampala, foi adotada a «*African Maritime Transport Charter*», como reflexo das metas traçadas pela AMSSA. Paralelamente têm sido desenvolvidas outras ações com vista a consolidar a arquitetura de segurança marítima a nível regional e continental.

Em suma, considera-se que chegou o momento para os africanos repensarem a forma como gerir as suas águas interiores, os seus oceanos e mares, sobretudo porque eles representam um pilar fundamental económico e do desenvolvimento social para todos os Estados-membros da UA, sendo vitais na luta contra a pobreza e o desemprego. Portanto, Angola e as FAA têm ao seu dispor instrumentos proativos de cooperação regional que lhe permitem participar ativamente nesta estrutura, sobretudo ao nível regional no âmbito da SADC, CEEAC e CGG¹⁹⁹.

3.7.2.3. COMUNIDADE PARA O DESENVOLVIMENTO DA ÁFRICA AUSTRAL

A Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral – *Southern African Development Community (SADC)* – surge como uma organização sub-regional de integração económica dos países da África Austral, originária da antiga SADCC (*Southern African*

¹⁹⁹ Os países africanos precisam de estratégias marítimas e planos operacionais para enfrentar as ameaças, na medida em que cada região precisa também de pôr em prática uma estratégia que estabelece um quadro para a cooperação interestadual sobre as questões marítimas (Malaquias, 2012, ¶ 15-18).

Development Coordination Conference) e esta por sua vez dos "Países da Linha da Frente". Foi criada sobretudo para abolir o regime do *Apartheid* na República da África do Sul (Branco, 1997; Morais, 1998). Nessa altura era viável a eliminação do *Apartheid* e da opressão colonial nos países colonizados, de forma a melhorar o relacionamento entre os Estados da região tendo em vista o desenvolvimento da região e a eliminação da opressão, exploração e da discriminação racial²⁰⁰.

Com a pacificação das relações na região, a seguir aos acordos de 22 de dezembro de 1988 em Nova Iorque, passaram a existir condições oportunas para a implementação de um novo projeto de integração, no intuito de permitir a prossecução de alguns objetivos anteriormente delineados, nomeadamente os de carácter económico (Morais, 1998, p. 18). Assim depois da assinatura do Tratado de Windhoek em 1992 (Pinto, 2005, p. 194), a SADC foi fundada por 10 países²⁰¹, a saber: Angola, Botswana, Lesoto, Malawi, Moçambique, Namíbia, Suazilândia, Tanzânia, Zâmbia e Zimbabué. Dois anos mais tarde a África do Sul aderiu finalmente ao bloco regional da SADC, depois da abolição do *Apartheid* (Branco, 1997, p. 122).

Mais tarde e para responder às necessidades securitárias no continente, a SADC estabeleceu a 14 de agosto de 2001, no âmbito da Segurança e Defesa, o "Protocolo de Cooperação nas Áreas de Política, Defesa e Segurança", com vista a servir de mecanismo de resposta aos vários desafios políticos e de segurança e defesa na região austral, tendo sido criado o "Comité Inter-Estatal de Defesa e Segurança", que reúne os Ministros de Defesa dos Estados-membros, como órgão de direção deste protocolo²⁰² (Bernardino, 2013, p. 250). No seu seguimento, surge o estabelecimento do «Pacto de Defesa Mútua», em 2003, e a iniciativa de estabelecer a Brigada regional, a nível do *African Standby Forces*, ou seja a "SADC

²⁰⁰ No seguimento destas necessidades, Keneth Kaunda afirmou que “nós concordámos em boicotar a África do Sul e a Rodésia quando as Nações Unidas decidiram o boicote à Rodésia. Não poderíamos ter feito se estivéssemos presos à economia” (citado por Branco, 1997, p. 13), o que originou a ideia de uma Conferência de Coordenação da Ajuda para a África Austral, mas que só foi concretizada na reunião de Lusaka, em 1 de abril de 1980, após a independência do Zimbabwe, como uma consolidação do espírito de coesão política, económica e cultural, fundado, em 1979, pelo agrupamento designado Países da Linha da Frente (PLF).

²⁰¹ Os principais objetivos deixaram de ser políticos, dado que a situação na África do Sul se encontrava politicamente resolvida, concentrando assim os esforços para as áreas que permitiam um maior desenvolvimento e crescimento económico e a segurança regional. Atualmente, a SADC é constituída por 15 países membros, com funções específicas, ou seja: África do Sul; Angola; Botswana; Lesoto; Malawi; Moçambique; Namíbia; Suazilândia; Zâmbia; Zimbabué; Maurícias; Tanzânia; República Democrática do Congo; Madagáscar e as Ilhas Seychelles. As Seychelles depois de ter saído do bloco em 2004, devido à uma crise financeira, reintegrou em 2008, enquanto o Madagáscar foi suspenso da Organização em 2009, devido a uma crise política.

²⁰² Assim, este protocolo estabelece os instrumentos, metodologias e estratégias a utilizar na prevenção, gestão e resolução de conflitos por meios pacíficos, e prevê ainda o estabelecimento de um sistema de alerta. Atualmente, a SADC é uma das organizações sub-regionais com maior sucesso no continente, sendo que a nível das questões de Segurança e Defesa congrega um conjunto de programas e planos de atuação, que visam apoiar o desenvolvimento dos Estados-membros, garantindo a melhoria dos níveis de segurança da região.

Standby Force Brigade – SADCBRIG", onde Angola tem participado ativamente²⁰³ (*idem*, 2011c, p. 114).

Nestes termos e por forma a revitalizar a arquitetura de paz e segurança a nível da região, foi implementado o "*Strategic Indicative Plan for the Organ*"²⁰⁴ (SIPO) ou Plano Estratégico Indicativo do Órgão de Cooperação Política, Defesa e Segurança da SADC, em 2004; revitalizado o "Centro de Formação Regional de Manutenção da Paz" (RPTC), em Harare, Zimbabwe, que se encontrava quase desativado após a Dinamarca e outros doadores retirarem o apoio financeiro em 2002; e estabelecido um "Centro de Planeamento" (PLANELM) no secretariado da SADC, em Gaborone. Por sua vez no âmbito da segurança marítima a nível regional da África Austral, a SADC há mais de uma década que tem envidado esforços destinados ao estabelecimento de um regime integrado de segurança e defesa que proteja os seus interesses marítimos, conforme o estabelecido no artigo 5º do Tratado de 1992. Institucionalmente importa ainda sublinhar a existência do "*Organ for Politics, Defence and Security*", transformado em Órgão de Política Defesa e Segurança Comum (OPDSC) em 2001; do "*Interstate Politics and Diplomacy Committee*" (ISPDC); e do "*Inter-State Defence and Security Committee*" (ISDSC), destinados a prevenção e resolução de conflitos entre Estados (Ferreira, 2001, p. 179).

Deste modo, para além do Protocolo Regional sobre a Pesca (*SADC Fisheries Protocol*), concluído em 2001 e que vigora desde 2003, o "Protocolo da SADC sobre Transportes, Comunicações e Meteorologia de 1996", em vigor a partir de 1998, determina os objetivos estratégicos marítimos e de cooperação no domínio dos oceanos e das Marinhas, sendo atribuída às Marinhas de Guerra a maior importância no campo de atuação através dos trabalhos desenvolvidos pelo Comité Permanente Marítimo da SADC (*Standing Maritime Committee – SMC SADC*)²⁰⁵ (Thomashausen, 2008b, pp. 26-27). Cumulativamente, a Declaração da SADC sobre a pesca IUU, assinada em 4 de julho de 2008 em Windhoek,

²⁰³ Um ano mais tarde, em 2004, foi adotado o «*Strategic Indicative Plan for the SADC Organ*» (SIPO), que identifica as principais vulnerabilidades da Organização e na região em termos de Segurança e Defesa, tendo estabelecido dois órgãos que cruzam as comissões inter-estatais de política e diplomacia, isto é: o *Interstate Politics and Diplomacy Committee*, integrando os Ministros dos Negócios Estrangeiros ou das Relações Exteriores; e o *Interstate Defense and Security Committee*, onde estão representados os Ministros da Defesa dos Estados-membros.

²⁰⁴ O SIPO é um órgão facilitador da agenda de desenvolvimento da SADC e foi fundado no quadro do Plano Estratégico Indicativo de Desenvolvimento Regional (RISDP) e tem como objetivo central proporcionar um clima político de segurança pacífico e estável na região (SADC, 2013b). Desde a sua implementação, o SIPO tem definido as metas da Organização no setor da Segurança e Defesa (Barros, 2012b, pp. 7-8).

²⁰⁵ Este Comité foi estabelecido conforme as recomendações aprovadas em março de 1995 em Gabarone, Bostwana pelo Comité de Defesa e Segurança Inter-Estadual (*Inter-State Defence and Security Committee – ISDSC*) O SMC teve a sua primeira reunião em julho de 1995 e tem o estatuto de sub-subcomité do Comité Operacional do ISDC. O ISDC faz parte do Órgão Para a Defesa e Segurança da SADC.

visou tomar medidas sobre a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, reafirmando o compromisso dos Estados-membros desta região para cooperar na regulação e aplicação de leis de pesca (Baker, 2011, p. 49). O Comité tem feito trabalhos importantes incluindo a elaboração de manuais de trabalho para a harmonização das questões de Segurança e Defesa no mar, tais como: procedimentos no âmbito de *search and rescue*; orientações para a Defesa Multilateral da Legalidade no Mar e em todos os espaços líquidos (*SADC Guidelines for Multilateral Law Enforcement at Sea and Large Inland Water Bodies*); ou ainda estudos no âmbito das Ciências do Mar²⁰⁶ (Thomashaussen, 2008b, pp. 27-28). Neste quadro, a nível nacional encontra-se em fase de aprovação a legislação relativa ao pacote de Defesa marítima da SADC.

3.7.2.4. COMUNIDADE ECONÓMICA DOS ESTADOS DA ÁFRICA CENTRAL

A Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) é originária da união de duas comunidades anteriores, nomeadamente a UDEAC/UAEAC (*Union Douanière et Économique de l'Afrique Centrale/ União Aduaneira e Económica da Africa Central*) e da CEPGL/GEPGL (*Communauté Économique des Pays des Grands Lacs/ Grupo Económico dos Países dos Grandes Lagos*), como fruto do "Plano de Acção de Lagos", elaborado em 1980, que visou o desenvolvimento económico, social e cultural dos países e a criação de um mercado comum, tendo iniciado as suas atividades em outubro de 1983 (Almeida, 2011, p. 128). Angola é membro permanente da CEEAC²⁰⁷ apenas desde 1999, não obstante ao estatuto de Estado observador que já tinha desde 1983.

A política da CEEAC que inicialmente se centrava nas questões económicas, nomeadamente em consolidar o livre movimento de pessoas, bens e serviços, com o passar dos anos começou a abordar com maior interesse as questões relacionadas com a Segurança e a Defesa, uma vez que as primeiras passaram a depender cada vez mais das segundas. Nesta ótica e no âmbito da segurança, foi aprovado em Malabo, em junho de 2002, o "Conselho de Paz e Segurança da África Central" (COPAX), órgão a quem cabe garantir a paz e segurança regionais; e estabelecido o "Protocolo de Ligação Parlamentar da África Central". Neles, comprometeu-se a participar nas causas continentais, garantindo a paz e segurança regional,

²⁰⁶ A África do Sul tem surgido como a grande promotora para a Segurança Marítima Regional e Continental, pelo que tudo tem feito para o estabelecimento de um centro de excelência de formação naval, reforçar a área de coordenação naval e navegação de navios, acelerar a formação da componente marítima da SADC e exploração da área das capacidades de evacuação aérea do mar necessitadas para as operações de manutenção da paz na região e de busca e salvamento (SAR).

²⁰⁷ Os membros desta comunidade são: Angola, República Democrática do Congo, Burundi, Camarões, Chade, Ruanda, Guiné-Equatorial, Gabão, São Tomé e Príncipe, República Centro Africana e a Republica do Congo

para o qual foram estabelecidos como instrumentos operacionais: a "Comissão de Defesa e Segurança" (CDS), responsável pela planificação, organização e aconselhamento sobre as operações militares da organização; o "Mecanismo de Alerta Rápido da África Central" (MARAC), destinado a detetar e analisar elementos relativos aos conflitos regionais, tendo em vista a deteção, controlo, análise e prevenção dos mesmos; e a "Força Multinacional para a África Central" (FOMAC)²⁰⁸, que representa uma força não permanente, ao nível de brigada, destinada a executar Missões de Manutenção da Paz e Segurança e de ajuda humanitária (Edgar Ribeiro, 2010, p. 16). Entretanto, apesar dos esforços a comunidade ainda não tem o MARAC e a FOMAC operacionais, dificultando bastante a gestão de crises a nível da região.

Por conseguinte, em 2004, foi assinado o "Pacto de Segurança Mútua para a África Central" (*Mutual Security Pact for Central Africa*), que foi seguido pela assinatura do Protocolo relativo à criação de um Centro de Gestão de Conflitos, em 24 de agosto de 2006, como órgão de planeamento e gestão das participações da organização na sua área de intervenção. Mais tarde e no âmbito da segurança marítima a nível da CEEAC, foi estabelecido o "Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central" (CRESMAC), através de um protocolo assinado em 24 de outubro de 2009 em Kinshasa, acompanhado por uma Estratégia Regional. Foi também instituído um "Centro Multinacional de Coordenação" (CMC), junto dos Estados Maior das FA dos países coordenadores das diferentes áreas (Angola, RDC, Gabão e Camarões), e um "Centro Operacional da Marinha" (COM) em cada Estado. Neste quadro, as questões ligadas à segurança e defesa marítimas têm sido tratadas frequentemente através da partilha conjunta de esforços entre os Estados da CEEAC e da ECOWAS, no âmbito da OMAOC²⁰⁹ e da Comissão do Golfo da Guiné (CGG).

No âmbito da *Global Maritime Security Integrated Technical Co-operation Programme* (ITCP), a OMI e a OMAOC assinaram um *Memorandum of Understanding* (MoU) em julho de 2008 para estabelecer uma Guarda Costeira sub-regional na África

²⁰⁸ Todavia, no âmbito da FOMAC – sendo uma força integrada por contingentes nacionais, composta por componentes policiais e módulos civis, tal como nas outras Organizações Sub-regionais Africanas –, até os dias de hoje não se verificou o empenhamento operacional de Forças angolanas. Em 2004, o país veio a consolidar a parceria para a paz regional conjuntamente com os outros países-membros, tendo assinado o «Pacto de segurança Mútua para a África Central», e posteriormente em 2006 assinado um protocolo relativo à criação de um «Centro de Gestão de Conflitos», constituindo o órgão de planeamento e gestão das participações da Organização da sua área de intervenção (Bernardino, 2011b, pp. 112-113).

²⁰⁹ Perante todas as debilidades operacionais que se refletem na ausência de unidades navais no mar e aliadas às dificuldades financeiras, os Países de África Ocidental e Central decidiram criar uma organização marítima com o objetivo de aglutinar os esforços de cada País para uma defesa integral da região denominada OMAOC – Organização Marítima dos Países de África de Oeste e Centro (Chatham House, 2013).

Ocidental e Central, e o respetivo quadro de cooperação e orientação para a implementação dessa rede integrada. Este entendimento, assinado por 15 Estados costeiros da região, visou empreender esforços conjunturais no domínio marítimo, com vista a proteger a vida humana, fazer cumprir a lei no mar, contrariar as atividades criminosas no mar, melhorar a segurança marítima e proteger os recursos do mar (Chatham House, 2012, p. 16). Neste contexto, como parte de uma abordagem integral da vertente marítima da segurança, a IMO tem desenvolvido exercícios²¹⁰ com e entre os Estados-membros na África Ocidental e Central para colmatar as principais lacunas e inconsistências nas suas instituições e estratégias marítimas locais (IMO, 2013, p. 3). Até junho de 2012 Angola ainda não tinha assinado esse MoU.

Recentemente, durante uma reunião na capital de Camarões (Yaoundé) no dia 25 de junho de 2013, foi adotado um Código de Conduta em matéria de combate à pirataria, ao assalto à mão armada contra navios e à todas atividades ilícitas nos oceanos, tendo sido assinado por representantes de 22 Estados. Semelhantemente, durante a 92ª sessão do Comitê de Segurança Marítima, em junho de 2013, o Comitê expressou o seu apoio aos esforços conduzidos pela IMO na edificação da capacidade marítima nos Estados da região. O Secretário-geral instou os Estados-membros a contribuírem para o recém-lançado «*África Central Maritime Security Trust Fund*» (IMO, 2013), num contexto onde se observa uma cada vez maior interação no âmbito dos Assuntos do Mar entre os Estados, e que se espera uma maior atuação de Angola, em nome da sua afirmação marítima na região e no continente.

3.7.2.5. COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ

A Comissão do Golfo da Guiné, formalmente instituída em 26 de agosto de 2006 no Gabão (Libreville) e criada como órgão autónomo em 1999, engloba Estados de duas sub-regiões africanas²¹¹, a CEEAC e a CEDEAO (Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental) situados na margem sudoeste do continente Africano. Esta comissão foi criada com o propósito de desenvolver uma cooperação estratégica comum alargada entre os Estados-membros no âmbito da segurança regional, nomeadamente na vertente marítima, uma vez que a segurança marítima constitui uma das principais vulnerabilidades da região (Almeida & Bernardino, 2013, p. 44). Com a sede situada em Angola, a região do Golfo da

²¹⁰ Em 2012 a IMO realizou exercícios de apoio e cooperação técnica no Gana, Liberia, Gâmbia e na Serra Leoa. Por sua vez, em 2013 graças ao apoio da Noruega conseguiu estender essa iniciativa com a República do Congo, a Costa do Marfim, a RDC, a Guiné Equatorial, Senegal e com o Gabão. Deste modo, a IMO espera que no futuro possa englobar mais países neste projeto, dentre os quais Angola.

²¹¹ Na verdade a região do Golfo da Guiné engloba países da África Ocidental e Central, designadamente, Angola, Benin, Camarões, República Centro Africano, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Nigéria, República do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo.

Guiné tem uma superfície marítima com uma área total de cerca de 1 224 912, 9 km², que se estende em cerca de 3.307 km, partindo da fronteira de Angola com a Namíbia ao Sul (lat. 17° 28' 27" S longitude 11° 45' 09"E) até à fronteira entre os Camarões e a Nigéria (lat. 04° 43' 15" N longitude 08° 31' 41"E).

Após os incidentes de 11 de setembro, devido às repercussões destes acontecimentos no Médio Oriente, a região do Golfo da Guiné reforçou a sua importância graças às suas reservas de gás natural e petróleo de boa qualidade no *offshore*, com vias de comunicação marítimas em oceano aberto e a uma distância com menos 14.000 km relativamente ao Golfo Pérsico. A região ganhou então preferência dos principais consumidores de crude a nível mundial (EUA, China, Índia, etc.), porquanto passou também a ser uma zona mais concorrida para a criminalidade marítima (Iheme, 2008, p. 1). Em vista disso e mais do que a segurança marítima, localmente encarada como essencial, o valor estratégico dos recursos desta região, como fonte de aprovisionamento de recursos energéticos para as grandes potências, representa uma das principais razões para a criação do tratado da CGG em 2001, na consciência de que se torna cada vez mais necessário proteger os recursos contra eventuais ameaças (Gilpin, 2007).

Assim sendo e de forma a garantir o eficaz controlo e vigilância dos espaços da região, a zona de operação marítima foi dividida em quatro subzonas: A, B, C e D. Angola encontra-se localizada nas zonas A e B, pelo que é responsável pela coordenação das operações de vigilância, controlo dos espaços marítimos e pela coordenação das missões de *Search and Rescue* (SAR) na Zona A²¹², o que também demonstra a importância que esta região tem para o Estado angolano, principalmente devido ao seu potencial em termos de recursos naturais²¹³ e à sua importância geoestratégica na consolidação da segurança e estabilidade continental. No entanto, constata-se ainda alguma falta de coordenação e comprometimento com a segurança marítima regional dos Estados-membros, originando uma

²¹² Em fevereiro de 2009 realizou-se em Brazzaville a reunião do Conselho de Ministros da CEEAC, na qual a segurança do Golfo da Guiné, de entre outros assuntos, fazia parte da agenda de trabalhos, pelo que durante esta reunião foi aprovada a estratégia de segurança dos interesses vitais dos países do Golfo da Guiné e da CEEAC, sobretudo devido a maior dimensão que o fenómeno da pirataria ganhou nos últimos anos na subzona D desta região, fazendo com que fosse assinado, em 5 de maio do mesmo ano na cidade de Yaoundé, um Acordo Técnico entre a CEEAC e as Repúblicas dos Camarões, Guiné Equatorial e de São Tomé e Príncipe, sobre a ativação do plano de vigilância para a segurança marítima do Golfo da Guiné. Em seguida realizaram-se as primeiras operações conjunta com navios da Guiné Equatorial e dos Camarões (Mendes, 2009).

²¹³ Num Relatório oficial do Gabinete de Estado norte-americano vinha expresso que "...o petróleo da África Ocidental é de grande qualidade, é facilmente acedido em *offshore* e está bem posicionado para abastecer o mercado norte-americano...", reconhecendo o potencial da região do GG no que toca aos recursos naturais (Barros, 2003, p. 5).

lacuna no exercício da autoridade²¹⁴ desses países nos seus espaços nacionais e constituindo um contradição teórica, pelo valor geoestratégico do mar para as suas economias (Chatham House, 2012, p. 15).

Apesar de tudo, Angola tem sido assim um propulsor deste projeto, exortando os outros membros a um maior compromisso para as causas da organização, sobretudo no que toca às ameaças oriundas do mar, visto que a nível regional ainda existe um longo caminho por percorrer para a construção de um «pensamento político» e de instrumentos jurídicos eficazes e claros ligados à segurança marítima (Nascimento, 2011, pp. 109-111). Neste espírito e mais recentemente, em 29 de Novembro de 2012, os países da CGG assinaram em Luanda a Declaração de Paz e Segurança da região do Golfo da Guiné (Chatham House, 2013, p. 5).

Desde a 12ª Sessão Ordinária da Assembleia Geral de Ministros da OMAOC, realizada em Luanda entre 23 a 30 outubro de 2003 (assinatura do MoU de criação da Guarda costeira OMAOC), que se verifica um aumento da coordenação e da partilha de informação e de experiências a nível das Marinhas locais, bem como algumas ações conjuntas de patrulha, com objetivo primordial de assegurar uma vigilância comum no Golfo da Guiné, através do estabelecimento de procedimentos operacionais e de métodos de vigilância e de intervenção comuns, onde a resolução pacífica de conflitos fronteiriços é um elemento chave. Por isso e no atinente à afirmação de Angola no contexto regional do Golfo da Guiné, parece que com a forte capacidade de projeção externa de Angola, o país a médio prazo poderá substituir a Nigéria enquanto interlocutor com as grandes potências mundiais, tornando-se no líder da região (Nascimento, 2011, p. 102), especialmente agora que assumiu a presidência da OMAOC para o próximo mandato (começado em 2013).

3.7.2.6. COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA (CPLP)

A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)²¹⁵ formalmente criada em 17 de julho de 1996, em Lisboa, com o intuito de reunir os povos num «transatlantismo linguístico comum» conforme referiu Adriano Moreira (citado por Bernardino & Leal, 2011,

²¹⁴ Neste sentido, Chris Trelawny, Diretor Adjunto da Divisão de Segurança Marítima da OMI, sublinhou que para a coordenação dos esforços regionais “requer vontade política, inclusividade, uma direcção estratégica clara e legislação. Além disso, é também necessário ter uma certa capacidade (apropriada), interoperabilidade, um certo apoio em comum e centros de formação e de coordenação das operações marítimas”.

²¹⁵ A CPLP é uma organização multilateral que tem por base a cooperação e o aprofundamento da amizade entre os Estados membros, sendo dotada de personalidade jurídica e de autonomia financeira, num quadro geográfico constituído por 8 Estados soberanos, com órgãos bem definidos (Cimeira de Chefes de Estado e de Governo; Conselho de Ministros; Comité de Concertação Permanente e o Secretariado Executivo, entre outros órgãos voltados para a cooperação interministerial), com a sede localizada em Lisboa.

p. 77), abrange atualmente realidades tão diversas como a do Brasil, quinto país do mundo pela superfície, ou o pequeno arquipélago de São Tomé e Príncipe. Estas disparidades dentro da comunidade não são suficientes para inibirem os laços comuns entre estes oito Estados ribeirinhos, que vivem ligados pelo Mar e pela Língua portuguesa comum. Esta comunidade espalhada por quatro continentes e unida por três oceanos, liga cerca de 250 milhões de pessoas, num espaço de 10,7 milhões de km² de terra e de 7,6 milhões de km² de superfície marítima (representando 2,5% da superfície marítima do globo). Apresenta-se como uma organização incluindo países ribeirinhos e arquipelágicos, pelo que a sua dimensão geoestratégica pode torná-la numa plataforma de cooperação e segurança, estruturada e orientada para a vertente marítima, tendo em vista o desenvolvimento sustentado e a segurança marítima nestes países e das regiões onde exercem influência²¹⁶ (*idem*, p. 20).

A componente da Segurança e Defesa da CPLP representa uma área de preocupação praticamente desde a sua criação, pois durante a I Reunião de Ministros da Defesa Nacional, em Portugal (1998), foram estabelecidas as primeiras linhas orientadoras daquela que viria a ser a «arquitetura de segurança e defesa da comunidade», tendo sido consolidadas na Cimeira de Chefes de Estado em Brasília (2002), e posteriormente formalizadas em Protocolo²¹⁷ em 2006 (Mimoso, 2012, pp. 9-11). Neste quadro, as Reuniões dos Ministros da Defesa e as Reuniões de Chefes do Estado-Maior Geral das Forças Armadas da CPLP constituem os principais órgãos de decisão e de acompanhamento das ações desenvolvidas pela comunidade no âmbito da Defesa. Paralelamente, a Comunidade dispõe ainda de outras ferramentas, a saber: o fórum de Defesa da CPLP; o Secretariado Permanente dos Assuntos de Defesa; o Centro de Análise Estratégica; os Protocolos de Cooperação no domínio da defesa; os Diretores-Gerais de Política de Defesa Nacional ou equiparados dos Estados-membros da CPLP; os Diretores dos Serviços de Informações Militares ou equiparados dos países da CPLP; e o Programa Integrado de Exercícios Militares Combinados da CPLP, no âmbito do treino e da formação militar, com vista a preparar das unidades para o

²¹⁶ Nesta perspetiva, Bernardino defende que “a gestão adequada e equilibrada (sustentada) dos recursos contribui, em larga medida, para a estabilidade das nações e para o fortalecimento das relações de soberania entre os países que constituem a Comunidade, contribuindo ainda para a consolidação da própria CPLP, como garante dos valores do desenvolvimento e da paz nos espaços da Lusofonia”

²¹⁷ O Artigo 5.º do Protocolo de Cooperação da CPLP no âmbito da Defesa define seis instrumentos para gerir as questões de Defesa (reuniões dos Ministros de Defesa Nacional; reuniões dos Chefes de Estado Maior (CEMGFA) dos Estados-membros; reuniões dos Diretores da Política Nacional de Defesa; reuniões dos Diretores dos Serviços de Inteligência Militar; Centros de Análise Estratégica; e o Secretariado Permanente dos Assuntos de Defesa). O Protocolo de Cooperação dos Países de Língua Portuguesa no Domínio da Defesa, que constitui o instrumento estruturante da cooperação elaborado pelo SPAD (Secretariado Permanente de Assuntos de Defesa), demorou cerca de três anos, tendo sido concluído depois de três meses da formalização do Protocolo, em Cabo Verde, na Reunião de Ministros de Defesa da CPLP, em 15 de setembro de 2006.

desempenho de Operações de Apoio à Paz e de Ajuda Humanitária, com a realização anual de exercícios, alternando com um formato de Posto de Comando (CPX) e de Tropas no Terreno (FTX), conforme os mecanismos acordados nas várias "Cimeiras da CPLP" (Artigo 3 do PCCPLPDD).

Na consciência da dimensão marítima dos países que constituem a Comunidade e da qual os oceanos constituem uma fonte de recursos fundamental e um desígnio para a segurança, desenvolvimento e afirmação destes estados, foi viabilizada uma "Estratégia Conjunta dos Oceanos" no quadro de uma visão político-estratégica integral para os Mares da Lusofonia e de uma maior discussão pública no interior destes Estados sobre o valor do Mar na prossecução dos seus interesses nacionais. Logo, quer seja a nível interno (Angola) ou comunitário (CPLP), houve a necessidade de começarem a ser definidas as primeiras orientações para a Comunidade, no sentido de serem estendidos os domínios da cooperação para os Assuntos do Mar, em que as orientações políticas do Conselho de Ministros da CPLP, durante a I Reunião dos Ministros dos Assuntos do Mar da CPLP (21 de março de 2010), defenderam que:

“A "Estratégia da CPLP para os Oceanos" vem responder à necessidade de concentrar esforços entre os Estados-membros da CPLP, no sentido da elaboração de uma visão integrada, com vista a promover o desenvolvimento sustentável dos espaços oceânicos sob as suas respetivas jurisdições nacionais, inclusive por meio da cooperação internacional”²¹⁸.

Portanto, esta Estratégia deve representar essa nova orientação geoestratégica da Comunidade, nomeadamente, porque a definição de uma «Estratégia conjunta para os Mares da Lusofonia²¹⁹» representa um instrumento essencial para a elaboração e implementação das políticas e estratégias setoriais no âmbito dos Assuntos do Mar, surgindo como um pilar para a consolidação dos "Grandes Objetivos Nacionais e Comunitários"²²⁰ (Bernardino & Leal,

²¹⁸ Vide. Declaração Final da I Reunião dos Ministros dos Assuntos do Mar da CPLP.

²¹⁹ No quadro da CPLP podem ser considerados como objetivos gerais para a Estratégia dos Mares da Lusofonia, as seguintes metas: promover no seio dos Estados-membros os princípios estabelecidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; Contribuir para uma boa gestão dos recursos e do desenvolvimento sustentável dos oceanos; Patrocinar a criação de áreas marinhas protegidas e jurisdição nos países da Comunidade; Promover medidas de compreensão e de adaptação à mudança do clima nas regiões costeiras; Contribuir para o reforço de uma rede de recursos humanos capacitada para desenvolver uma Política dos Oceanos integrada e promover medidas de aproveitamento económico dos recursos marinhos, incluindo parcerias multisetoriais. Os objetivos desta Estratégia dos Mares da Lusofonia abrangem e interligam os vários aspetos dos Assuntos do Mar.

²²⁰ De notar, que a Estratégia para os Oceanos aprovada no início de 2010 se encontra numa fase de estagnação, fazendo com que as principais orientações e linhas de convergência político-diplomática sejam ainda pouco visíveis. Todavia, tendo em conta a diversidade das estruturas dos Estados que constituem a comunidade, fazendo com que as diretivas dos Assuntos do Mar sejam assumidas de formas diferentes e por instituições diferentes dentro de cada Estado-membro da Comunidade, admite-se que nesta fase inicial as tendências de convergência sejam menores, pois os países encontram-se numa fase de concertação de ordem interna no que toca aos Assuntos do Mar, de forma a posteriormente facilitar o seu tratamento neste fórum internacional.

2011, pp. 59-74). Esta Estratégia rege-se por princípios e objetivos transversais aos demais vetores da cooperação no seio da Comunidade, tal como a concertação político-diplomática, a fim de reforçar a presença nos vários contextos e domínios que envolvem o Mar.

Através da mesma, a Comunidade pretende coordenar as reuniões dos Ministérios responsáveis pelos assuntos marítimos, apoiados por um Secretariado e por equipas que asseguram o apoio técnico e a operacionalização das propostas e medidas adotadas; as posições dos Estados-membros nos *fora* internacionais relativamente ao mar; e constituir um Centro de Estudos Marítimos da CPLP – Plataforma de Partilha de Informação e Conhecimento do Mar – que integre as unidades de investigação dos centros de estudos universitários dos países, criando uma rede de informação e de compatibilização de dados a nível comunitário (Branco, 2013, ¶ 22). Face a essa realidade, tem aumentado nos últimos anos a aproximação política no âmbito dos Assuntos do Mar entre os países da CPLP, permitindo assim alargar a cooperação entre os países em diversas áreas de atividades, sendo que importa sublinhar as Conferências dos Ministros das Pescas da CPLP, o Iº Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa, o Iº Encontro de Portos da CPLP (Leixões, Portugal – 2008), o IIº Encontro de Portos da CPLP (Brasil – dezembro de 2009) e a II Reunião de Ministros dos Assuntos do Mar da CPLP (junho 2012); que vieram contribuir para o maior aprofundamento das relações destes Estados, em matérias que constituem interesse para as suas economias, onde se afigura importante continuar a reunir esforços para concretizar as ações acordadas nestes encontros (Branco, 2013, ¶ 22; Bernardino & Leal, 2011, p. 64).

Nesta ótica, a partilha de conhecimentos, recursos e de informações estratégicas, relacionadas com a utilização dos espaços marítimos e com o melhor aproveitamento deste espaço, surge como um fator fundamental de controlo dos mares e da respetiva salvaguarda do Interesse Nacional de cada Estado, dado que estes mecanismos associados aos instrumentos e aos sistemas regionais e supranacionais favorecem a segurança marítima e a proteção das pessoas e dos recursos naturais, nas regiões do seu interesse. Por isso e conforme aponta Luís Bernardino, parece de todo viável a criação de um "Observatório de Informações Estratégicas Marítimas" (OIEM), já previsto na Estratégia para os Oceanos da CPLP, a fim de estabelecer as capacidades necessárias em cada Estado-membro e partilhar informação estratégica no quadro comunitário (2011a, pp. 41-65). Esta partilha deverá ser conseguida através de uma base de dados integrada em outras redes regionais e internacionais, que permita a integração dos países em redes e sistemas regionais complementares, gerando

conhecimento e contribuindo para o desenvolvimento dos sistemas de autoridade e segurança marítima.

De igual modo, é necessário dispor de uma Estratégia para os Assuntos do Mar para que seja possível explorar, proteger e preservar os seus recursos, tornando-se importante aprofundar o conhecimento das ciências e das técnicas relativas ao Mar, uma vez que esse conhecimento possibilita apoiar continuamente as operações navais de forma eficaz (Branco, 2013, ¶ 26). Nesta conformidade, a Comunidade tem o papel de continuar a desenvolver estratégias de cooperação em múltiplos domínios, em particular na vertente da Segurança e defesa marítima, no intuito de contribuir para o desenvolvimento sustentável e sustentado dos Estados-membros, dado a concertação político-diplomática no plano internacional a nível da CPLP se encontrar desde muito cedo ligada à vertente marítima. Foram criados mecanismos e órgãos específicos como as Reuniões de Ministros dos Assuntos do Mar da CPLP, o Secretariado Técnico Permanente para os Assuntos do Mar (STPAM), entre outros organismos para a prossecução dos interesses marítimos da Comunidade, quer a nível isolado como em conjunto.

No seio da CPLP, a vertente da cooperação no setor da Segurança e Defesa marítimas tem contribuído para a consolidação de estruturas dentro dos Estados e o fortalecimento de Alianças, designadamente através da CTM, aspeto que mereceria só por si uma outra reflexão num contexto mais alargado da estratégia nacional de cooperação (Bernardino & Leal, 2011, p. 25). Para Angola, a CPLP e os seus países-membros têm sido o grande suporte da sua afirmação internacional, especialmente no âmbito económico e securitário. Deste modo, a cooperação no domínio da Segurança e da Defesa marítima constitui um assunto de extrema importância, por ser ainda um assunto pouco discutido no seio da sociedade angolana e por ser uma componente que o país tem procurado desenvolver no quadro das reformas das FAA.

A vertente da cooperação da área da Defesa, no quadro da comunidade, permite a Angola fortalecer os seus mecanismos de cooperação estratégica *bimultilateral*, bem como ajuda na criação de capacidades que contribuem internamente para o fortalecimento do *African Ownership* ou no caso para o *Angolan Ownership* (*idem*, p. 600). Posto isto, a aposta no aprofundamento da cooperação em matéria de defesa e a operacionalização da vertente marítima da Comunidade por via da sua «Estratégia para os Oceanos da CPLP», aprovada em 2010, coloca a CPLP numa posição privilegiada para contribuir para a segurança do Atlântico Sul (Branco, 2013, ¶ 21), daí que as relações mantidas no seio da comunidade, mais

concretamente do «triângulo estratégico Portugal – Angola – Brasil», têm assumido certa importância para a afirmação e o desenvolvimento de Angola.

Neste contexto quanto à cooperação técnico-científica nos Assuntos do Mar, a inserção de Angola neste fórum comunitário serve como uma «alavanca» para o setor marítimo, merecendo por isso algum destaque nos *fora* internacionais relacionados com o Mar e com a respetiva exploração dos recursos marinhos. No âmbito da partilha de conhecimentos, tecnologias e meios científicos, a relação mantida com estes países em prol do desenvolvimento do setor marítimo-portuário angolano é essencial, muito mais quando se observa o fosso existente entre Angola e estes dois países no âmbito dos Assuntos do Mar em geral e das C&T do Mar em particular, porquanto não existe desenvolvimento neste setor quanto a equipamentos, meios e tecnologias que permitam conhecer e ocupar o mar²²¹. Também no processo de «submissão da proposta de extensão da plataforma continental» que deverá ser apresentado à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), o apoio destes países tem sido essencial para a sua execução, por se tratar de um projeto muito dispendioso e complexo, sobretudo pelo envolvimento de meios tecnológicos, para a identificação dos espaços marítimos, elaboração jurídica do processo de candidatura, fazendo com que as sinergias de cooperação movidas dentro deste triângulo seja uma prioridade nas dinâmicas de desenvolvimento de Angola (Bernardino, 2011a, p. 54).

Poderá então afirmar-se que, no plano científico e dos projetos no âmbito da CTM, as relações mantidas com Portugal²²² (Fonseca & Duarte, 2010, p. 225) são fundamentais, nomeadamente porque Portugal tem contribuído para o desenvolvimento das capacidades angolanas em matéria de segurança marítima e da autoridade do Estado no mar a vários níveis, onde se incluem: a elaboração de documentos conceptuais e legislação; o apoio à organização das estruturas superiores; a formação e transferência de tecnologia; a qualificação de recursos humanos em Portugal ou localmente; e entre outras áreas essenciais para a maior expansão da maritimidade angolana (Branco, 2012, ¶ 31). Angola com o apoio de Portugal tem assim apostado na formação e no desenvolvimento de infraestruturas marítimas, principalmente, porque sem uma formação exigente, meios adequados e uma

²²¹ Esta estratégia baseia-se sobretudo nas políticas nacionais de cada Estado-membro e numa visão integral de união e de partilha, representando uma oportunidade para a cooperação internacional em domínios fundamentais que podem contribuir no desenvolvimento nacional.

²²² Portugal pode levar os seus conhecimentos e experiência nos campos da delimitação da investigação oceanográfica e hidrográfica, do aproveitamento e extensão de espaços marítimos e de preservação das suas espécies, prevenção e combate à poluição, oferecendo assim um vasto domínio de cooperação.

consciencialização profunda da importância do mar para o desenvolvimento nacional, não é possível explorar os inúmeros benefícios que o mar proporciona a um país.

No outro lado do triângulo, a relação com o Brasil vem não só estreitar as relações Sul-Sul, historicamente mantidas entre os dois países, como fortalecer a lusofonia, que surge como um elemento essencial no panorama da segurança internacional, tendo em conta a sua importância no quadro e o papel que desempenha no âmbito da ZOPACAS, em concordância com as diretrizes do "Plano de Acção de Luanda" (Guerra, 2010, pp. 74-75). Este espaço constitui-se numa plataforma inter-regional de desenvolvimento, paz e de segurança no Atlântico Sul, em ordem a colmatar as necessidades de Segurança e Defesa dos Estados da Zona. Neste contexto, no âmbito da indústria marítima, o Brasil representa um centro por excelência de captação de investimento para a formação de um "*clusters* marítimo"²²³ a nível nacional e do Atlântico Sul, sobretudo pelo seu avanço nas matérias ligadas à Economia do Mar. Portanto, em todos os setores da "Economia do Mar" existe um enorme potencial por explorar, assim como um extenso quadro de oportunidades em termos de cooperação política, militar, económica científica e ambiental com o exterior, nomeadamente com o Brasil e com Portugal.

²²³ A constituição de um «*cluster lusófono*» representa um objetivo ambicioso e uma oportunidade que poderá revelar-se vantajosa, onde a capacidade tecnológica do Brasil, o conhecimento científico de Portugal e a atual ascensão de Angola na sub-região da África Austral delimitam um triângulo estratégico e constituem uma oportunidade para toda a Comunidade.

PARTE II – SEGURANÇA E DEFESA

1. ENQUADRAMENTO

“A vertente da segurança, sem a qual não há desenvolvimento económico nem político, exige a formulação de um instrumento e de uma doutrina que legitime e torne eficazes as intervenções em nome dos interesses da Humanidade.”

Adriano Moreira, 2002, p. 448.

“Perante o silêncio das armas, não posso deixar de apelar a todos os angolanos e angolanas, sem distinção, para que comunguem em toda a sua plenitude a paz.”

José Eduardo dos Santos.

O fim da Guerra-Fria que pôs termo à «Antiga Ordem Mundial», marcada pela relação de poder e de confronto estratégico entre dois grandes blocos, ditou uma viragem na História mundial recente, tendo levado a uma maior abrangência dos pilares e do conceito de Segurança e Defesa, e fazendo com que a segurança agora de âmbito alargado em relação às "novas ameaças não-tradicionais", passasse a constituir preocupação para os Estados de direito. A partir deste marco assistiu-se a uma transformação global do fator segurança, que passou a dominar as agendas internacionais, em todas as dimensões e quadrantes do mapa mundial, até mesmo em regiões e espaços que, até a altura, tinham um reduzido valor estratégico, como é o caso de muitas regiões do continente Africano. Simultaneamente, passou a existir uma revolução quanto à natureza da conflitualidade internacional, onde a mesma deixou de ser compreendida pela polemologia, que enumerava as causas de guerra e os riscos da Guerra Fria, exigindo dos Estados uma atenção redobrada quanto ao vetor segurança, por enfrentar um conjunto de novas ameaças.

Assim e numa altura em que a lógica da guerra simétrica, característica de toda a conjuntura mundial²²⁴ antes da queda do Muro de Berlim, tende a cair em desuso, visto que deixaram de existir inimigos identificados e passaram a existir adversários não assumidos; convergindo com a visão de Francis Fukuyama aquando do término da Guerra Fria, ao defender que a conjuntura conflitual dentro do «sistema mundial» estava longe do seu fim, porquanto o ambiente global começava a tornar-se cada vez mais volátil, incerto e complexo, ficando marcado pela heterogeneidade das ideologias políticas, sociais, culturais e civilizacionais, e motivando uma alteração profunda na conjuntura político-estratégica mundial. Este cenário veio a propiciar uma maior cooperação, interação e diálogo entre os

²²⁴ Na Antiga Ordem Mundial a lógica das guerras era de simetria, em que os efeitos da guerra eram contabilizados simetricamente (homens por homens; carros de combate por carros de combate), contrariamente às guerras da atualidade, em que o foco da guerra deixa de ser materializada pelos meios e passa a ser materializada pelos efeitos ou pela percepção (Gilpin, 1981).

Estados, motivando também o aumento da conflitualidade, com a multiplicação dos conflitos e dos atores envolvidos (Fukuyama, 1999; Dannreuther, 2008).

Em consequência e com esta alteração radical ocorrida no fenómeno da conflitualidade a nível mundial, sobretudo no que toca à intensidade e à tipologia dos conflitos que tendem a assumir um carácter multidimensional – Espaço, Ar, Terra e Mar – e multifacetado, assistiu-se à transição dos conflitos internacionais para as áreas oceânicas, pois o seu valor geopolítico e geoestratégico nunca antes tinha sido tão evidente, como passou a ser nesta «Nova Ordem». Com a queda da URSS, deu-se então uma maior abertura dos mercados a nível internacional, que passaram a ser dominados pelo capitalismo e pelo aprofundamento da economia de mercado, onde o Mar e os Oceanos voltaram a dominar a arena internacional, surgindo como «autoestradas para a sobrevivência e desenvolvimento das nações». Paralelamente a este *laissez-faire* e a maior expansão marítima e comercial dos Estados no início da década de 1990 (Moreira, 2011, p. 399), dá-se uma maior interação política e económica entre os países, fazendo também com que aumentassem os riscos e as ameaças globais, com consequências cada vez mais generalizadas, como previu Alfred Mahan ainda nos finais do século XIX, sobretudo porque esses foram se tornando economicamente mais dependentes entre si (Till, 2006, p. 10).

Entretanto e constituindo o lado negativo da globalização, os Mares e os Oceanos têm sido palco de desenvolvimento de atividades criminosas e ilícitas, dentre estas o narcotráfico, a pirataria, o tráfico ilegal de pessoas, a imigração ilegal, a deposição de substâncias perigosas, a criminalidade organizada transnacional, a pesca ilegal, entre outras atividades que minam a segurança e a estabilidade internacional, ao mesmo tempo que se observa um continente Africano notoriamente fragilizado, com a decadência das capacidades dos Estados e das suas estruturas sociais, políticas, económicas e militares, num cenário onde se proliferam as ameaças e os riscos para a soberania e integridade territorial dos Estados. Situação também fomentada pela incapacidade destes em garantirem a salvaguarda das suas soberanias e em combater a marginalidade e o crime no Mar. Estas circunstâncias fizeram com que os principais núcleos e organismos de decisão internacionais passassem a prestar mais atenção a esta nova realidade, considerando sobretudo a crescente importância estratégica das regiões africanas.

Num cenário em que os desafios à segurança marítima no continente têm proliferado rapidamente, as principais agendas para a consolidação da paz, segurança e estabilidade passaram a incluir as matérias ligadas aos mares e oceanos, fundamentalmente porque se

torna visível que, no continente, não haverá desenvolvimento sustentado se não for abordada a vertente da segurança em todos os seus domínios, áreas de interesse e patamares, nomeadamente porque esta fragilidade continental não penaliza apenas os Estados africanos, mas também o sistema político mundial, revelando-se como uma permanente ameaça à segurança global, num contexto em que a segurança marítima surge cada vez mais como um fator primordial a defender, por tudo o que representa para a economia global.

A atual conjuntura obriga a que os Estados²²⁵ tenham de garantir a segurança e a defesa dos seus interesses singulares e coletivos no âmbito da comunidade internacional, muito para além do tradicional conceito de Segurança, fundamentado pelas fronteiras geográficas e administrativas e mais dirigido para o seu interior; pelo que os aspetos ligados à segurança e à defesa devem constituir uma prioridade de investimento de toda uma Unidade Política, pela íntima relação que têm com os fatores de desenvolvimento económico e de estabilidade nacional; que e no caso vertente devem surgir na «linha da frente» dos Grandes Objetivos de Angola. Com o descrito, pretende-se afirmar que existe a necessidade de proceder a uma reestruturação, um redimensionamento e um reequipamento do aparelho militar das FA em geral, e da Marinha de Guerra num contexto mais específico, dentro do quadro das Reformas do Setor de Segurança²²⁶ (RSS) e das Reformas do Setor Defesa (RSD). Isto requer, um relacionamento harmonioso com o poder político e a sociedade civil, sendo determinante para o sucesso de todo o processo, pois “as Forças Armadas não existem contra a sociedade ou apesar dela, mas sim em função dela” (Vaz, 1992, p. 144; Viera, 2004).

Com efeito e se analisadas as várias conjunturas com as quais Angola se viu confrontada ao longo da sua História recente, compreende-se que toda a atividade do seu povo sempre teve como principal objetivo o alcance da independência territorial, afirmação e auto proclamação do seu povo, da paz e da estabilidade, sendo visível a preocupação com os aspetos relacionados com a Segurança e Defesa Nacional. Por isso, no âmbito da Defesa, Angola faz parte dos países africanos, que de acordo com o Military Balance, “*are restructuring with ambitions to become comparatively modern, responsive forces equipped to high standards*” (IISS, 2013, pp. 477-478), participando em “*peacekeeping operations, and have strong professional training and militar cultures, as well as modernising inventories and organizations*” (*idem*, p. 478).

²²⁵ Adaptar a capacidade de segurança marítima no continente deve ser um desígnio internacional, de forma a fazer frente a todas as ameaças emergentes, que têm implicações para a segurança continental e global.

²²⁶ O conceito de RSS alargou-se consideravelmente nos últimos anos, abrangendo atualmente um conjunto de atividades dirigidas não apenas ao setor da segurança no sentido estrito (forças militares e policiais), mas também ao setor da reforma do Estado, da Justiça e do Estado Democrático de Direito.

O funcionamento do Sistema de Segurança e Defesa, que no caso específico de Angola engloba o Sistema de Segurança Nacional, o Sistema de Defesa Nacional e outras instituições estatais, constitui uma responsabilidade primária do Estado, que requer a mobilização de todos os cidadãos direta ou indiretamente, tendo em vista à preservação da soberania nacional, da integridade territorial, da liberdade e de segurança das populações, contra qualquer ameaça ao seu bem-estar. Este será o objetivo último do Estado, onde as FAA²²⁷ ao seu serviço representam a força motora de toda a dinâmica de Segurança e Defesa (Fernandes & Borges, 2005, p. 82). Neste quadro e face aos novos desafios globais colocados à Defesa Nacional dos Estados e às várias ameaças com que estes se deparam na cena internacional, verifica-se que os mesmos têm vindo a adotar novas estratégias para a edificação e adaptação das suas Forças Navais ao atual contexto, tendo em conta o novo ambiente global em que se vive.

Para um país como Angola, que de acordo com a conceção de Políbio Almeida²²⁸ se posiciona entre uma potência pequena e uma potência média, os assuntos relacionados com a Segurança e a Defesa devem constituir uma responsabilidade de todos, representando um motivo para um *levée en masse*, dado que na atual conjuntura internacional, o melhor ou menor aproveitamento das acessibilidades marítimas e da dimensão dos mares e oceanos, como vetores de desenvolvimento, ditam o posicionamento geopolítico e geoestratégico de qualquer Estado ribeirinho²²⁹. Em síntese numa altura em que as novas ameaças não se enquadram nos parâmetros convencionais de "quem" ameaça, "como", "quando" e "onde", a eficácia da Defesa Militar no Mar, tal como dos outros espaços, tem sido posta em causa

²²⁷ Assim, paralelamente às frequentes ações de projeção de imagem das FAA, a nível regional e continental, deve ser prosseguida a política de edificação, capacitação e reestruturação das FA, em curso, pois os treinos só são de todo desejáveis e eficientes, quando são, o máximo possível, aproximados ao contexto real, tornando necessária uma adequação em termos «armamentísticos (bélicos)» das FAA, designadamente no âmbito Naval. Tendo em conta o quadro geográfico em que Angola se encontra inserida, onde as fronteiras de Segurança e Defesa já não podem coincidir com as fronteiras administrativas, e onde já não existe um inimigo ou uma ameaça definida – um contexto «extremamente assimétrico».

²²⁸ De acordo com Políbio Almeida, «uma 'pequena potência' é aquela que pode manifestar interesses que ultrapassam o âmbito nacional mas não dispõe de meios próprios para os alcançar, pelo que tem de socorrer-se de alianças», como é o caso de Angola se pensarmos em termos da capacidade científico-tecnológica, que na atualidade surge como uma capacidade fundamental para o desenvolvimento das nações, ou ainda da capacidade militar, em termos de recursos (materiais, tecnológicos, cognitivos, etc.). Por outro lado, defende que uma 'média potência' é aquela "que tem interesses que ultrapassam o âmbito nacional e dispõe de meios credíveis para negociar esses interesses", o chamado poder funcional dos Estados. Deste modo, com o passar dos anos, verifica-se uma maior consolidação de Angola como uma Média Potência, tendo em conta o atual crescimento e as sinergias que o país tem mantido com os seus parceiros internacionais (Almeida, 1994, pp. 14-17).

²²⁹ Nesta perspetiva, em 1983, William Perry já defendia "que as tendências recentes, que poderão perdurar ainda por muito tempo lançaram os problemas centrais da política internacional nos oceanos do mundo" em que «tais acontecimentos salientam (...) o peso dos assuntos marítimos e do Poder Naval (...). Mas as marinhas precisam de evoluir nas suas estratégias e na composição a fim de atender às demandas da política internacional" (citado por Berbém, 1993, p. 31).

(Sacchetti, 2008, p. 21), por a corrida armamentista já não ser suficiente para conter estas ameaças, surgindo a ideia de que a «cooperação securitária» surge como a melhor opção para a sua contenção no mar, não apenas pela maior abrangência dos atores que estas pressupõem, mas também pelo maior aprofundamento dos laços de parceria e amizade, que pesam bastante nas relações internacionais, num cenário onde existe a necessidade de se reencontrarem e se desenvolverem mais parcerias no âmbito da Segurança e Defesa, sobretudo no âmbito marítimo, levando a um redimensionamento das infraestruturas nacionais e da fronteira nacional, tendo em vista dar respostas adequadas, consoantes com as responsabilidades do Estado no espaço marítimo face à natureza desses novos perigos e riscos à integridade do Estado.

1.1. A ÁFRICA SUBSARIANA E OS DESAFIOS DE SEGURANÇA INTERNACIONAL

Na abordagem ao tema haverá que proceder a contextualização da situação continental, sobre os primeiros passos que foram dados pelos Africanos, a inclusão do continente no contexto estratégico internacional, bem como os momentos mais importantes na História do continente, com relêvo para o caso de Angola. Importará descrever alguns fenómenos da História continental, que refletem ou se encontram na base da conflitualidade neste continente. Neste pressuposto retrospectivo, a descrição feita ao longo do estudo no que se refere ao contexto de Segurança e Defesa, incidiu com maior rigor na África Subsariana, por as origens dos conflitos nesta região serem praticamente transversais a todos os Estados, e o deserto do Sahara representar a barreira geográfica entre o coração do Islão e o imenso espaço correspondente a chamada «África Negra» (Marchueta, 2002, p. 71).

Os problemas de Segurança e Defesa no continente Africano são mais antigos que a sua constituição como continente formado por Estados soberanos, uma vez que desde sempre enfrentou obstáculos, dentre eles as conquistas e as ocupações promovidas por vários povos ao longo de vários séculos, no território africano (Coker, 2007, p. 19), e mais recentemente as primeiras tentativas de conquistas levadas a cabo pelas grandes potências durante o século XIX, tendo dado lugar à «Conferência de Berlim²³⁰ (1884-1885)» (Usoigwe, 2010, pp. 33-40;

²³⁰ A Conferência de Berlim foi realizada entre 15 de novembro de 1884 e 26 de fevereiro de 1885, tendo como objetivo principal a partilha de África pelas potências coloniais, numa divisão que não respeitou a História do continente nem os laços étnicos dos africanos, tendo participado 15 países, entre eles os EUA e a Turquia. Nesta conferência foi definido que a administração do continente Africano ficaria sob a alçada das potências mais poderosas por precisarem de matérias-primas, pois o continente Europeu tinha poucos recursos, e por considerarem que as potências colonizadoras tinham feito pouco por África (Santos, 2005, p. 115).

Amaral, 2000). Neste particular, a dinâmica avassaladora dessas potências conquistadoras vulnerabilizou ainda mais outros velhos Impérios como o da China, da Índia, da Pérsia e o da Etópia, os quais ficaram sujeitos à partilha por zonas de influência dessas potências, o que representou a principal obra pecaminosa do imperialismo (Marchueta, 2002, p. 31), onde “*the europeans were therefore faced with the difficult problema of wanting to demarcate a vast but not clearly differentiated territory but having no desire to either administer it formally or fight amongst themselves over it*”²³¹ (Herbst, 2000, p. 71).

Setenta anos depois a Conferência de Berlim veio a motivar a «Conferência de Bandung» (Edmondson, 2010, pp. 1005-1051), realizada na Indonésia em abril de 1955, tendo representado uma mudança significativa na História do continente por o seu principal objetivo ser a luta contra os colonizadores, promovendo a independência dos povos, a consolidação dos direitos de todos os povos e a livre escolha dos seus próprios sistemas políticos, num cenário mundial dominado por dois blocos antagônicos. Este movimento de autodeterminação dos povos africanos veio promover a noção de «*African Personality*», que representa o culminar do nacionalismo Africano e da vontade de lutar pela liberdade dos seus povos perante o domínio europeu. A independência dos Estados africanos na segunda metade do século XX surge como um dos fenómenos mais entusiasmantes na História do continente, porque teve o seu início na África Ocidental Britânica, passando pela África Francófona, Belga, pelas colónias portuguesas, e terminando na Rodésia e África do Sul. Portugal foi dos últimos países europeus a abandonar as suas colónias, apesar da pressão exercida pela comunidade internacional depois da II Guerra Mundial que visava terminar com o colonialismo, uma vez que optou por uma política «protecionista e isolacionista», no intuito de assegurar a posse desses territórios que considerava como seus.

A independência de Angola surge como uma vitória para o movimento de libertação africana, tendo significado político-económico a nível regional e continental, numa época em que começavam as primeiras tendências de integração no cone sul do continente. Com o final da II Guerra Mundial, tirando vantagem do enfraquecimento das potências europeias, abrem-se as portas para os EUA e a URSS competirem em prol da conquista de espaços de influência no continente Africano e noutros continentes, cujo objetivo consistia em preencher o vazio, que

²³¹ Em suma, tanto a Conferência de Berlim como a IGM no início do século XX, embora tendo sido assuntos estritamente ligados aos europeus, provocaram alterações profundas e quase que eternas nos países Africanos, sendo a partilha dos territórios coloniais uma das sanções mais gravosas para o futuro do continente. Os Estados africanos herdaram fronteiras traçadas arbitrariamente, «quase que a régua», não respeitando em muitos casos as ligações e origens étnicas, culturais, relações de parentesco, entre outros traços específicos de cada povo –, através da conquista dos territórios pelos movimentos independentistas a partir dos meados do século XX.

o enfraquecimento da Europa tinha causado em África. Por estes e outros motivos os problemas ligados à segurança, ainda hoje, ocupam um lugar central nas dinâmicas da política internacional, visto que muitos dos conflitos de grande tensão com risco de guerra ocorrem em África, não fugindo da tradição histórica deste continente (Ferreira, 2001, pp. 173-174; Marchueta, 2002, p. 72).

Destarte e contrariamente à tese que vigorou nos finais do século XIX, em que África era tido como um continente importante, embora pouco crucial para as grandes potências internacionais (Coker, 2007, p. 19), atualmente se verifica o "reverso da medalha", por se tratar de um período marcado pela «corrida aos recursos naturais do continente africano» e devido também ao surgimento de novos atores no sistema internacional, como a China e a Índia; para quem a parceria com os Estados africanos é essencial, para ali se abastecerem dos seus recursos naturais. Consequentemente, o continente Africano atravessa atualmente a terceira fase da chamada «*Scramble for África*», motivada por razões geopolíticas e geoestratégicas, fazendo com que as maiores potências internacionais estejam mais atentas às dinâmicas neste continente; onde os recursos minerais e energéticos ocupam um lugar central nesta nova interação com as grandes potências.

A História do continente Africano, nomeadamente da África Subsariana, é marcada por três vetores críticos, corresponsáveis pelos baixos níveis de desenvolvimento do continente e pelos prolongados períodos de crises políticas, militares e socioeconómicas. O primeiro está relacionado com o seu "potencial natural"²³² ou seja, as suas riquezas naturais que há vários séculos têm despertado o interesse dos outros Estados (Collier, 2007; Branco, 1997); o segundo está ligado às "fragilidades internas" do continente africano, resultando de conflitos sucessivos dentro dos Estados, fazendo com que a maior parte dos países atravessem largos períodos de instabilidade; o terceiro, porque mais recente se encontra ligado ao acentuado "deficit democrático" e à desestruturação²³³ da maior parte dos Estados, que tem favorecido a disseminação da violência generalizada pelo continente (Abegunrin, 2009).

²³² Inegavelmente, os recursos naturais sempre foram o bem precioso do continente Africano, adquirindo assim importância para o reforço das relações económicas dentro das regiões. Porém, essa riqueza natural sempre constituiu uma fragilidade para as suas regiões, por despertar o interesse de outros países. Por outro lado, o demorado processo de descolonização, contribuiu fortemente para o retrocesso continental, uma vez que esses eram dependentes de outros Estados externos à região, dificultando as suas dinâmicas.

²³³ Conforme afirma Manuel de Barros, "não basta olhar para África, como o fazem, também, no Médio Oriente e na região afgã-paquistanesa, como um hipotético centro de terrorismo" de onde se prolifera muita da instabilidade que mina a segurança internacional, pois "esquecem-se que a democracia, a boa governação e a estabilidade das estruturas e instituições não podem ser feitas em cerca de uma vintena de anos, quando a Europa e os EUA demoraram entre 200 a 400 anos para conseguirem" (citado por Almeida, 2011, p. 138).

Por tudo isso, a paz e a segurança tornaram-se numa prioridade estratégica para o continente e para a comunidade internacional, uma vez que o desenvolvimento está em larga medida ligado às questões de Segurança e Defesa, à estabilidade, e especialmente aos instrumentos de prevenção e resolução de conflitos. Atualmente, nesta perspectiva e paralelamente à atuação não africana com vista a garantir a paz e estabilidade no continente Africano, já existe por parte dos Estados africanos a consciência de que é necessário criar um ambiente cada vez menos conflituoso no seio dos países africanos, de forma a tornar possível o desenvolvimento destas regiões; o que levou à operacionalização da chamada "Arquitetura de Paz e Segurança Africana (APSA²³⁴)". Consequentemente, regiões que anteriormente eram "campos de batalha", surgem nos dias de hoje como fontes de sustentabilidade e desenvolvimento, como é o caso da região do Golfo da Guiné e do cone sul do continente, de que Angola faz parte (Franco, 2007, p. 17).

1.1.1. O DILEMA DA INSEGURANÇA MARÍTIMA NA REGIÃO

O fim da Guerra Fria fez com que o mundo deixasse de estar dividido política e estrategicamente em dois blocos, o mundo bipolar, sobretudo porque houve uma alteração do quadro geopolítico e geoestratégico, onde as fronteiras passaram a ser notoriamente mais permeáveis como resultado da globalização. Nesta ordem e do ponto de vista da segurança coletiva, o mundo reduziu-se, quer em termos temporais como em termos espaciais, por as crises que ocorrem numa determinada região passaram a influenciar em larga escala as dinâmicas noutras regiões. A multiplicação e a diversificação das ameaças, associadas aos fatores de imprevisibilidade de espaço e de tempo, de capacidade de gestão dos riscos, e de prevenção e contenção das ameaças, deram à fronteira um caráter difuso e de permanente tensão, em que o aparelho militar surge como um coadjuvante da ação político-diplomática, do que mais propriamente como uma resposta isolada às ameaças globais (Marchueta, 2002, pp. 114-116).

Neste novo quadro geopolítico e geoestratégico as fronteiras de segurança deixaram de coincidir com as fronteiras geográficas, levando à adoção de um conceito mais alargado, abrangente e globalizado, de Segurança e Defesa, em que a segurança de cada Estado constitui preocupação de toda a região onde o mesmo se insere, pelo aspeto multiplicador e

²³⁴ A criação da APSA (Arquitetura de Paz e Segurança Africana) representa uma *pan-africanização* mais afetiva do fator segurança, apresentando na atualidade dois níveis interligados entre si, com devida abrangência continental, ou seja, num primeiro patamar é protagonizado pela UA e no segundo patamar pelas Organizações Sub-regionais. Neste quadro, as sub-regiões africanas constituem atualmente, regiões estratégicas no Sistema de Segurança Mundial, onde os equilíbrios e as relações de segurança se caracterizam pela interação entre os Estados da região e, por outro lado com a participação e intervenção ativa das grandes potências internacionais.

devastador das novas ameaças globais. Neste cenário marcado pelas novas ameaças cada vez mais globais (crime organizado, pirataria, terrorismo, proliferação nuclear, narcotráfico, pesca ilegal, crescimento demográfico, problemas ambientais ou ainda o aumento dos fluxos migratórios), a paz e a segurança surgem como um fator coletivo, no sentido que as noções de Segurança e Defesa associadas com esses riscos das ameaças globais fizeram emergir um novo ator na cena internacional, fundado a partir de estruturas de alianças e cooperação, e de integração de unidades políticas menores – os Grandes Espaços –, com uma arquitetura política-estratégica e com fronteiras dinâmicas, com alguma autonomia na sua gestão e na sua intervenção a nível internacional (Marchueta, 2002, p. 113).

Embora a geografia permaneça a mesma, África está agora mais próxima do resto do mundo como nunca esteve no passado, porquanto a globalização fez com que o continente Africano emergisse no centro da política internacional, não apenas como um espaço que precisasse continuamente do apoio dos países mais desenvolvidos, mas como uma Unidade Política em que muitos dos seus Estados já começam a ser parte ativa neste sistema global²³⁵ (Almeida, 1994, p. 68; Franco, 2006). Todavia, a corrente histórica um pouco fruto da tendência neocolonialista das grandes potências não ilibou o continente do «apetite» de outros países não africanos, fenómeno comumente conhecido como «*scramble for Africa*», que numa visão cronológica encontra-se na sua terceira fase (Abegunrin, 2009).

Como resultado, nas últimas décadas assistiu-se à uma alteração evolutiva da tipologia dos conflitos regionais em África²³⁶, estes transitaram para o interior dos Estados, afetando o desenvolvimento local, as dinâmicas regionais e continentais, e promovendo a fragilização das suas estruturas sociais, económicas, políticas e militares, o que tem conduzido a uma crise da soberania (Bernardino, 2011b, p. 110). Este novo contexto contemporâneo regional levou os Estados e as ORA, tal como toda a comunidade internacional, a atribuir maior importância e atenção ao fator «segurança», dado que sem paz, estabilidade e

²³⁵ A emergência de novos Estados no hemisfério sul obriga a desviar as atenções dos estudiosos das Relações Internacionais», na medida em que o espaço africano e o espaço sul-americano são diferentes em termos de poder, embora esta diferença seja cada vez mais difícil de se explicar.

²³⁶ Inegavelmente, os conflitos no continente têm sido agudizados pelos problemas étnico-culturais trazidos desde o período pré-colonial, pela deficiente governação e pela recente corrida pelos recursos naturais no continente, que surgem como causadores transversais da conflitualidade nesta região, muito marcada pelas ações de pirataria, narcotráfico, pesca ilegal e pela imigração clandestina. Importa sempre associar a estas causas à deficiente transição do período colonial ao período pós-colonial, que conduziram a uma fragilização na construção da estrutura do Estado-Nação na grande maioria dos países africanos, contribuindo na proliferação da criminalidade no continente. De forma a contribuir para melhorar o índice de segurança e promover a consolidação do desenvolvimento no continente, nos últimos anos intensificaram as intervenções da sociedade internacional, por via maioritariamente da ONU, da União Europeia, da NATO, sendo as costas oceânicas os espaços onde existe maior intervenção, pelo que não existe desenvolvimento sustentado sem segurança implementada sustentavelmente.

tranquilidade não existem condições para os Estados se desenvolverem (*idem*, p. 111). Neste contexto, o caso Angolano tem-se revelado como um «*rootcase*» na conflitualidade no continente, surgindo nas últimas décadas como uma das matrizes mais ativas da conflitualidade intraestatal da região.

O novo cenário de conflitualidade global fez com que aumentasse a preocupação da comunidade internacional com os problemas africanos, pois a segurança a Norte passou a depender em larga medida da segurança regional e do desenvolvimento sustentado a Sul, despertando também no seio dos Africanos a preocupação com as questões da Segurança, Defesa, paz, *good governance* e da estabilidade continental; porquanto os acontecimentos marcantes do início neste século (transformação da OUA em UA, o 11 de setembro 2001, e outros eventos) ditaram esta nova realidade. Em vista disso e citando Luís Bernardino, nesta nova conjuntura “complicaram-se os fenómenos da polemologia, pois as causas são multidimensionais, os atores são transnacionais e como refere Joseph Nye Jr. as fontes são diferentes” (2013, p. 149).

De acordo com estas intenções, a alteração do quadro geopolítico mundial tem levado a que os Estados africanos comecem a encarar com maior seriedade a necessidade da consolidação dos laços de integração, tendo em vista a defesa dos seus interesses nacionais. Esta mudança originou uma nova noção de Fronteira, nomeadamente quanto às questões de Segurança e Defesa, onde a capacidade de atuação fora da área dos Estados, tem surgido como pilar fundamental das suas políticas externas. Na verdade, começa a existir uma perceção crescente de que a paz em África resulta essencialmente do incremento da segurança humana e que esta não se garante apenas pelo "somatório da segurança de cada Estado" (Ferreira, 2001, p. 176), mas pelo conjunto da cooperação estratégica entre Estados e ORA, pois essas últimas ao assumirem essas responsabilidades securitárias, constituem-se num elo privilegiado de ligação entre as OI e os Estados não-africanos cooperantes, tornando mais abrangente a perspetiva *bimultilateral* da cooperação para a gestão dos conflitos e resolução das questões de Segurança e Defesa. Assim sendo, as Organizações Sub-regionais Africanas constituem assim a base de manutenção da «Nova Ordem Africana», devendo começar a assumir os destinos das regiões nas questões de segurança numa tendência continental apoiada pela transformação da antiga OUA em UA, numa tentativa de diminuir o número de conflitos armados no continente, de 12 em 2002 a 4 em 2012 (Vines, 2013, p. 93).

A situação geopolítica de África é muito marcada pelo «autobloqueio geográfico», devido ao facto de cerca de 1/3 do seu território estar bloqueado pelo restante,

designadamente no acesso aos oceanos, dando a imagem de um continente dentro de outro²³⁷, porquanto e conforme refere Políbio Almeida, a África é um mundo que pelas suas particularidades geopolíticas está intimamente ligado ao mundo marítimo, em que as suas potencialidades em recursos minerais, a componente atlântica de toda a África Subsariana e a maior importância que tem sido atribuída a Antártida como maior reserva de água no planeta, entre outros fatores relevantes no quadro geopolítico e geoestratégico global, conferem um lugar prestigiado aos seus Estados (1994, p. 119). Estas facilidades continentais motivam o interesse que as regiões africanas despertam para o resto do mundo, tornando-as «apetecíveis» para as principais potências, especialmente para aquelas que muito cobiçam as suas reservas de recursos naturais; o que nos últimos tem motivado a 3.^a etapa do «*Scramble for Africa*», conferindo crescente importância e valor à região do Golfo da Guiné.

Portanto, o espaço marítimo e as fronteiras marítimas incluem-se neste sistema cada vez mais permeável e difuso, numa altura em que o continente Africano se apresenta como o espaço mais assolado pelo drama da insegurança marítima, pelas suas débeis estruturas de defesa e proteção dos oceanos e pela fragilidade dos seus Estados, enquanto Unidade Política. Esta fragilidade governativa, associada a permeabilidade das suas fronteiras marítimas, tem resultado em entraves no que se refere ao controlo das suas fronteiras marítimas, seja das suas costas, da ZEE ou das águas internacionais, incluídas as rotas marítimas que por aí passam.

Neste contexto e reevocando o lado negativo da globalização, as ligações transatlânticas que passam pela costa ocidental do continente Africano, associadas às facilidades em termos de recursos naturais, fazem da região do Golfo da Guiné uma autoestrada da criminalidade no Mar, vulgarmente denominada como «*Highway 10*», atraindo todo tipo de interesses e incluindo atividades ilícitas e ilegais como a pirataria, o narcotráfico, o contrabando de armas e diamantes, a pesca IUU, a imigração clandestina, o terrorismo, a deposição de substâncias nocivas ao ambiente marinho, entre outras atividades originadas pela cobiça de muitos países, organizações e grupos (Mugridge, 2010; Barros 2010). Esta é a face de um continente que tem sido fragilizado pela «insegurança marítima», com consequências a nível do desenvolvimento continental, e onde os países com fracas estruturas sociais, políticas, económicas e militares, enfraquecem ainda mais a condição continental.

²³⁷ Um continente com acesso aos mares, em que os Estados podem desenvolver todos os seus atributos de soberania; outro continente, encravado, sem possibilidade de acesso aos mares, e por isso, limitado na sua capacidade de desenvolvimento das suas potencialidades. No total são 19, o número de Estados encravados, entre os quais a RDC, que embora tenha um pequeno porto de acesso ao mar, considera-se encravado por estar nitidamente geobloqueado por ser muito desproporcional ao seu tamanho.

Neste entendimento, o Presidente Paul Biya dos Camarões, durante a Cimeira de Chefes de Estado e de Governo sobre a Segurança Marítima no Golfo da Guiné (24-25 junho, 2013), defendeu que a insegurança marítima “*poses a serious threat to the peace and stability of African States (as) it undermines the people’s development and wellbeing*” (UA, 2013a, p. 2). Por esta razão nos últimos anos a segurança marítima tem ocupado um lugar central nas perspetivas de desenvolvimento dos Estados africanos, ainda que esta consciência seja ainda pouco materializada pelas ações.

A “pirataria”²³⁸ representa um dos principais «vírus continentais» e um grande negócio no mundo do crime organizado, concentrando-se em regiões de considerável importância geoestratégica. A África Oriental representa atualmente o epicentro deste fenómeno a nível mundial, num cenário global que, de acordo com a *American One Earth Future Foundation*, até ao final de junho do ano 2012 rendeu cerca de 160 milhões USD aos piratas, tendo custado à economia mundial cerca de 7 biliões de USD. O negócio tem sido fundamentalmente alimentado pelo roubo de carga e pelo resgate de pessoas e bens, com um impacto económico direto na estabilidade e desenvolvimento regional (Onuoha, 2012, p. 2; Miah, 2012). Na região do Golfo da Guiné, os piratas fazem parte do grupo de interessados nas explorações de petróleo e gás natural, tirando proveito do aumento da atividade marítima nesta região, cujos países se mostram incapazes de lidar com este fenómeno.

Dados recentes do IMB sobre os últimos anos demonstram a dimensão que o fenómeno tomou no continente Africano, especialmente na costa ocidental do continente – *New Pirate Hot Spot* – onde os piratas têm notoriamente mais meios sofisticados e conseguem alcançar distâncias anteriormente não alcançáveis, o que torna urgente a intervenção dos Estados africanos no combate deste fenómeno, sobretudo nas regiões cujas águas têm-se tornado terreno fértil; como é o caso da região do Golfo da Guiné, que tem ultrapassado gradualmente a Costa Oriental²³⁹, graças ao aumento da produção de combustíveis fósseis na região (Onuoha, 2012, p. 2). Nos últimos anos os navios transportadores de petróleo têm sido

²³⁸ No continente Africano a pirataria está concentrada em três regiões principais, nomeadamente: o Golfo de Áden ao longo da Costa Leste Africana; na região do Golfo da Guiné África Ocidental; e no Canal de Moçambique. De acordo com Onuoha (2012, p. 9), “*The cost of piracy in the region comes in various shades. The loss of human lives and valuable property as well as infliction of bodily injuries and trauma to innocent crews and their families are the most obvious direct impacts of pirate activities*”.

²³⁹ Desde o ano de 2007, os ataques piratas nas águas africanas ultrapassaram o Sudeste Asiático (Indonésia, Malásia, Singapura e Filipinas), pelo que nos últimos anos a região do Golfo da Guiné começa a tornar-se mais crítica que o Golfo do Éden. No primeiro semestre de 2012, registou-se uma redução de incidentes envolvendo piratas ao largo da Somália, sendo que desde janeiro até o mês de setembro foram registados 70 ataques naquela região; contrariamente na região do Golfo da Guiné crescem os casos de ataques piratas, com um carácter cada vez mais devastador (IHS Maritime, 2012).

o alvo preferencial, que nas palavras do Presidente Académico do cargo de «*Defense Economics*» do Centro Africano de Estudos Estratégicos, Assis Malaquias, “*Their main targets are oil tankers. They’re after the oil. They rob the tankers then transfer the oil to smaller ships, which transfer it again to other ships, until you lose track of it. They’re not really after cargo, ships, or anything other than oil*” (Malaquias, 2012, ¶ 4).

Esta atividade vulgarmente conhecida como “*illegal oil bunkering*” tem sido também o motor do fenómeno da pirataria na região do Golfo da Guiné²⁴⁰ (Baldauf, 2012), especialmente, porque o assalto de petróleo tem sido muito lucrativo para os grupos criminosos, que usam o mercado negro para o escoamento dessa carga, favorecidos por uma máfia poderosa transnacional, que financia e facilita as operações dos piratas; o que faz com que muitas vezes a pirataria seja associada ao fenómeno do terrorismo (Onuoha, 2012, p. 6). Assim sendo, o “terrorismo marítimo” não é facilmente dissociado da pirataria, particularmente pelo seu carácter complexo e ao mesmo tempo transversal a todas outras manifestações do crime organizado no mar. Este contexto tem preocupado os Estados africanos, ao que se acrescenta a maior dimensão e expressão que alguns movimentos têm adquirido nos últimos anos, tais como o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger e o Boko Haram, minando a estabilidade nestes países e contaminando o ambiente sociopolítico regional; numa altura em que nos últimos anos têm-se registado vários atos de terrorismo marítimo, designadamente na indústria petrolífera, com danos nas infraestruturas petrolíferas (Mugridge, 2010, ¶17).

Igualmente e na última década, registou-se um aumento do “narcotráfico” na África subsariana, o que tem fragilizado ainda mais a segurança marítima. Neste particular, a costa ocidental nomeadamente a região do Golfo da Guiné, surge como uma zona preferencial de passagem das «rotas marítimas» das organizações criminosas, num cenário em que a maior parte da cocaína (60%), transportada pelo mar, com destino a Europa passa pelo Golfo da Guiné. A região representa assim um ponto logístico para o comando e controlo, das cargas ilícitas²⁴¹ originárias na maior parte dos casos da América Latina (*idem*, ¶ 15), fazendo com que esta atividade apoie a maior parte das atividades ilícitas na região. Neste contexto, desde 2006 que se regista um aumento do narcotráfico nos países da África Ocidental, onde têm sido confiscadas quantidades avultadas de cocaína, representando apenas uma parcela de um

²⁴⁰ De acordo com estudos, o roubo em massa de petróleo é outra atividade particularmente lucrativa para os grupos criminosos. Roubo de petróleo é agora uma prática comum na região do GG e estima-se que custa à região - tanto de cargas roubadas e prémios de seguro e os custos de segurança (cerca de 2 biliões de USD/ano).

²⁴¹ Segundo a avaliação feita pela *Serious Organised Crime Agency* (SOCA) do Reino Unido, sobre as ameaças para 2009/10, a África Ocidental faz parte da rota de fornecimento de cocaína para a Europa.

grande volume de negócios; geralmente com origem da Venezuela, Colômbia e de outros locais na América Latina, despachada através de iates, pequenos aviões e jatos privados, com destino aos traficantes dos países da África Ocidental (Gana, Nigéria, Guiné Conacri e Guiné-Bissau), considerados como o epicentro da cocaína na região pelo «Gabinete da ONU para a Droga e Criminalidade (UNODC)» (UNODC, 2009, ¶ 3-9; Vogel, 2009, p. 2).

Consequentemente, tem-se observado o aumento dos transbordos do narcotráfico nas águas dos países desta região, sendo essas cargas depois transferidas para os países vizinhos, a partir dos quais a maior parte da droga se destina à Europa (*ibidem*). Assumindo que a cooperação deficiente entre os Estados a nível regional favorece as redes do crime organizado²⁴², o Secretário-geral das Nações Unidas, Ban Ki-moon, defendeu que “*drug trafficking does not respect borders...the transnational nature of the threat means that no country can face it alone*” (UNODOC, 2009). Segundo as estimativas, os transbordos anuais de cocaína na África Ocidental variam largamente entre as 60 e 250 toneladas, com uma receita situada entre os 3-14 mil milhões de USD anuais (O’Regan, 2010, p. 1).

Assim, tal como a pirataria, o terrorismo e o narcotráfico prejudicam o comércio e tornam o investimento em África mais arriscado e caro, a "pesca IUU" enfraquece o desenvolvimento económico, agravando os desafios de segurança alimentar no continente. De acordo com as recentes estimativas sobre a pesca IUU na África Ocidental, as suas práticas custam à região cerca de 1.3 mil milhões de USD/ ano, o que tem suscitado cada vez mais à atenção dos africanos para a dimensão do crime, obrigando a que os líderes africanos tomassem uma atitude mais proativa, com vista a fazer frente a este crime²⁴³. Paralelamente, existem ainda no continente várias outras manifestações do crime organizado, como a imigração ilegal, o contrabando de pessoas e minerais, o tráfico de armas, o depósito de materiais perigosos, entre outras atividades que fragilizam a segurança marítima, prejudicando o transporte e o comércio marítimo, e motivando uma perturbação crescente no sistema político internacional.

²⁴² O que torna este fenómeno mais complexo e difícil de combater são as redes do narcotráfico, que absorvem muitas entidades policiais e envolvem altos membros dos Governos africanos, disseminando desta forma a corrupção no continente e fragilizando mais ainda as estruturas nacionais, conforme espelhou a *Resolução 2048* (2012) do Conselho de Segurança das Nações Unidas, adotada em 12 de maio de 2012, sobre a Guiné-Bissau. Assim, as ameaças que o tráfico de cocaína representa para o continente e para a região da África Ocidental são devastadoras, porquanto os Governos devem agir de forma a tornar este negócio cada vez mais caro, através do maior policiamento e controlo das suas estruturas e espaços sob jurisdição nacional (O’Regan, 2010, pp. 6-7).

²⁴³ Vide. Artigo acedido em 02/03/2014: <https://www.chathamhouse.org/login?destination=sites/default/files/public/The%20World%20Today/2014/Feb/March/WT0114Copeland.pdf>.

A insegurança marítima em África representa uma permanente ameaça transnacional à segurança global, porquanto o fator “segurança no mar” é essencial na consolidação do desenvolvimento em terra e que ambos são elementos estratégicos para o desenvolvimento sustentável continental e a preservação da estabilidade global. Como resultado desse aumento da criminalidade nas águas africanas nos últimos anos, os Estados têm apostado em promover e preservar a boa ordem no mar por forma a melhorar a segurança marítima nestas regiões. Contudo, este fenómeno não pode ser combatido isoladamente²⁴⁴ (Onuoha, 2012, p. 10), especialmente num contexto local onde se verifica o declínio e a ineficácia das forças de segurança no mar (Marinhas e Guarda Costeiras), não apresentando capacidades operacionais para combater as várias ameaças no Mar. Torna-se então necessário que os Estados africanos evoluam as suas componentes navais e que este processo seja acompanhado por uma visão marítima alargada, a fim de identificar os desafios e as oportunidades que enfrentam no Mar (Malaquias, 2012, ¶ 15-18; Baker, 2011, p. 40).

Portanto e nos últimos anos, mesmo que de forma pouco ordeira, os países Africanos têm alargado e aprofundado os laços de cooperação, com vista a melhorar a segurança marítima nas suas águas e pôr alguma ordem nos espaços sob sua soberania e/ou jurisdição, onde se destaca: o entendimento operacional entre as Guardas Costeiras da Nigéria e do Benin²⁴⁵, que visa o patrulhamento das águas para combater o crime organizado (Onuoha, 2012, p. 10); o Exercício de Interdição Marítima com a participação de 12 países - Nigéria, EUA, França, Itália, Espanha, Camarões, Gana, Gabão, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe, Togo, República do Benin e República do Congo, destinado a melhorar as capacidades de resposta das Marinhas do Golfo da Guiné; e a cooperação marítima entre as Marinhas da África do Sul, Namíbia e Moçambique (Malaquias, 2012). Estas ações têm sido apoiadas por diversos organismos regionais – OMAOC, NEPAD, Stop Illegal Fishing, etc. –, num cenário onde se reconhece que as forças de segurança navais em África se encontram ainda muito desajustadas das suas responsabilidades marítimas, não conseguindo desempenhar devidamente as suas missões de Marinha e guardas-costeira (Kraska & Wilson, 2009; Vogel, 2009, p. 4).

²⁴⁴ O aumento dos crimes de pirataria e outro tipo de crime organizado no mar, levaram o estabelecimento de vários compromissos nacionais, bilaterais, regionais e internacionais em todo continente, para melhorar a segurança marítima (Ex: o Governo nigeriano em janeiro de 2012 transformou a sua *Joint Task Force Operation Restore Hope*, que foi inicialmente criada para combater a criminalidade no Delta do Níger, na Operação *Pulo Shield*, tendo em conta um quadro marítimo mais abrangente.

²⁴⁵ O Governos nigeriano e do Benin estabeleceram em outubro de 2011 a «Operação Prosperidade» (*Operation Prosperity*).

2. A IDENTIDADE DE SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL

Na atualidade, a conservação da sociedade política está associada à noção de Segurança Nacional, fim último ou teleológico do Estado, e condição essencial à preservação²⁴⁶ da identidade e à sobrevivência de uma unidade política, isto é, condição essencial para independência e integridade nacional, no sentido que falar de uma fronteira de segurança e defesa implica ter subjacente as ideias de conflitos e de violência, como realidades características do sistema mundial. Na verdade, desde "*Westphalia*" que o poder militar surge como um elemento essencial na preservação do Estado, devendo constituir um monopólio do Estado, sob desígnio da construção nacional e do poder político (Marchueta, 2002, p. 109).

Por oposição ao tradicional conceito de Defesa, antes centrado no território e na integridade das fronteiras físicas, na atualidade este deixa de estar centrado no aparelho militar, abrangendo de forma integral e complexa, todos os recursos sociopolíticos, económicos, técnicos e ideológicos, com sedes de responsabilidades não limitadas ao poder militar. Paralelamente, o amadurecimento da «Era da Informação», acompanhado pela explosão científica e tecnológica, e catalisado em parte pela corrida armamentista e pelo ambiente cada vez mais assimétrico do cenário internacional, desatualizou os conceitos estratégicos tradicionais, as táticas militares e os modelos dos exércitos nacionais da guerra cinética; e fez evoluir toda a doutrina militar a nível global deixando de estar limitada a equação «povo-território-fronteira» para uma nova perspetiva de «exército profissional do tipo laboratorial»²⁴⁷ (*idem*, pp. 109-111; Nye Jr., 2002, p. 28). Assim e atualmente, o dilema da defesa é resultado da competição entre FA, num cenário em que os Estados adquirem meios militares com o objetivo de reduzir a sua insegurança, onde a corrida aos armamentos e às tecnologias, e a maximização do poder militar surgem como fatores-chave (David, 2001, p. 59).

Considerando o contexto «*self-help*», invocado pela Escola realista (Waltz, 1990; David, 2001, p. 33), a dinâmica dos armamentos e a corrida armamentista, por um lado, e a constituição de alianças, por outro, desenham o atual panorama de segurança global, tal como

²⁴⁶ Para preservar a identidade e sobreviver, um Estado não deve sacrificar os seus legítimos interesses à cobiça de outros atores e, em caso de provocação, deve lutar pela sua preservação, sendo necessário para o efeito que o mesmo esteja preparado para fazer face a ameaças multifacetadas e diversificadas (Ribeiro, 2009, p. 48).

²⁴⁷ Importa sempre lembrar, uma visão muito clara sobre a ilimitada necessidade que os Estados protejam os seus interesses nacionais, acima de tudo e de todos, do diplomata francês que disse «o que é moralmente correto é tudo o que for bom para França», pondo os interesses nacionais em 1º plano.

afirmou Ken Booth, citado por Krause e Williams (1997, p. 106), “a segurança é o que dela se fizer”, no sentido que ela pode evoluir e mudar, servir quem quiser e prestar atenção ao que lhe aprouver. Portanto, a Segurança e a Defesa Nacional surgem como objetivos que fazem parte da linha da frente dos interesses de qualquer Estado, em que a sua materialização deve ser esforço conjunto de toda Nação, e não apenas do poder militar, fazendo com que na atualidade deva existir uma maior interação entre a esfera civil e o mundo militar, sobretudo graças ao facto do sistema mundial apresentar-se multipolar, sendo que o «equilíbrio de poder» encontra-se intimamente ligado ao conceito de alianças no âmbito interno e externo (Ullman, 1983; Nye Jr., 2002, p. 80).

Embora a noção de Defesa estatal persista, esta tende a ser complementada pelas dinâmicas coletivas (alianças, coligações, obrigações multilaterais, acordos estratégicos, etc.), no sentido que a segurança puramente militar se encontra em decadência, graças também à maior valorização da segurança humana, “em virtude do qual o direito à existência e a uma certa qualidade de vida é considerado fundamental e ultrapassa o direito à soberania e à integridade territorial dos Estados” (David, 2001, p. 21). Assim é de todo viável que Angola defenda o seu território - terra, mar e ar – com todos os seus recursos, pois a sua soberania, integridade territorial e segurança humana, fazem parte dos interesses vitais, últimos e permanentes da Nação, porquanto a sua Política de Segurança e Defesa Nacional deve ser produto da “definição dos objetivos nacionais, das capacidades militares e diplomáticas de que um Estado se dota com o objetivo de desempenhar o papel que para si mesmo definiu na cena internacional” (*idem*, p. 25).

2.1. A POLÍTICA DE SEGURANÇA E DEFESA NACIONAL

Desde cedo, que a preocupação com os aspetos relativos à independência e à soberania nacional fazem parte das principais preocupações de desenvolvimento e de auto afirmação dos Angolanos, fazendo com que ainda antes da formação da I República o povo Angolano lutasse por este valor insofismável e evidenciasse esta vontade, quer no âmbito interno como no teatro externo²⁴⁸. Assim e como já o era na Antiga Ordem na qual a finalidade dominante dos Estados sempre foi a garantia da Defesa Militar, nestes novos tempos marcados pelos mercados financeiros o poder económico continua a não substituir a

²⁴⁸ Os Acordos de Alvor, assinado pelo Estado português e pelos Movimentos de Libertação Nacional de Angola, (FNLA, MPLA e UNITA), entre 10 a 15 de janeiro de 1975, refletiram essa vontade antiga do povo angolano, sendo que de acordo com o artigo 10º, Angola pretendia ser um «Estado Independente», que exercesse a soberania, total e livremente, no plano interno e externo (Universidade de Coimbra, 2012).

segurança militar, apesar das alterações ocorridas no leque dos instrumentos da «política internacional». Esta situação implica que, apesar do crescimento económico verificado em Angola, «a segurança militar jamais poderá ser descurada», por ser uma condição necessária para a prossecução de todos interesses permanentes do Estado e da sua afirmação, enquanto peça do xadrez mundial.

Embora as intenções políticas com os aspetos da Segurança e Defesa Nacional não estivessem desde cedo devidamente evidenciadas ou materializadas pelas principais ferramentas de legislação e de condução do poder governativo de Angola como Estado soberano, devido ao conturbado período que o país atravessou desde a proclamação da sua independência até ao início deste novo milénio; “os interesses nacionais, dada a sua importância, não podem estar subalternizados à formalização legislativa”, conforme defendeu o Comandante Virgílio de Carvalho, devendo estar sob permanente prossecução, mesmo que não descritos em nenhum documento²⁴⁹ (citado por Vaz, 1993, p. 51). Nesta consciência, as atuais responsabilidades do Estado no contexto internacional, sobretudo no âmbito regional (CEEAC, SADC e CGG) e continental (União Africana), fizeram com que houvesse um alargamento das fronteiras de segurança nacional, para além das fronteiras geográficas, no sentido de garantir e preservar a segurança nacional²⁵⁰. Por isso, numa altura em que Angola se encontra em franco crescimento, em que se regista um fortalecimento das capacidades económicas do país e existe uma melhoria gradual das condições psicossociais das populações, o país não poderá menosprezar o papel das FA, devendo pois canalizar um maior investimento nestas; a não ser assim, o País torna-se mais vulnerável à coação militar de possíveis adversários. Neste sentido, Silva Ribeiro defende que:

“É importante saber definir, em cada momento, o ponto de equilíbrio de desenvolvimento da força nacional, tendo presente que, por um lado, a segurança se estrutura sobre uma base de desenvolvimento económico e social, abaixo da qual se degrada a capacidade de realizar esforços estratégicos e que, por outro lado, o desenvolvimento se estrutura sobre uma base de segurança, abaixo da qual não dispõe da capacidade de preservação dos interesses económicos e sociais” (2009, p. 52).

Assim e admitindo que a segurança absoluta é um resultado difícil de alcançar, o melhor que se consegue é uma sensação que varia entre a insegurança resultante do sentimento de medo e a segurança justificada pela ausência de medo, porquanto a sensação de

²⁴⁹ Por sua vez no plano externo, de forma a reduzir as ameaças, a Política de Segurança e Defesa deve dotar-se de medidas de dissuasão, de defesa, de desarmamento, de distensão, de prevenção de conflitos, de gestão de crises e de cooperação, associando então medidas coercivas, dissuasórias e de confiança com outros Estados.

²⁵⁰ Nos últimos anos verifica-se um maior reforço das ações das FAA a nível regional, numa perspetiva de apoiar a paz e garantir a estabilidade regional e continental, do qual o desenvolvimento de Angola e não só, estão dependentes.

insegurança, por vezes é tão prejudicial como a própria insegurança, e a sensação de segurança é, em determinados casos, tão importante como a segurança real (Ribeiro, 2009, pp. 54-55). Então e no âmbito da Segurança Nacional, devem ser pesadas todas as ameaças, reais e percebidas, por forma a serem combatidas com ações materiais e morais²⁵¹; bem como devem ser ponderados todos instrumentos (diplomacia, cooperação, integração regional, fortalecimento do aparelho militar, etc.) que materializem o sentimento de segurança de Angola, uma vez que as alterações ocorridas na esfera internacional na última década do século XX vieram abrir novas portas para a cooperação internacional, permitindo o maior aprofundamento dos laços de amizade entre Estados, instituições e OI. Esta maior abertura e liberdade dentro e fora das fronteiras nacionais obrigaram a que os atores internacionais adaptassem as suas posturas e estruturas à esta nova realidade, que por sua vez parece cada vez mais incerta, imprevisível e instável, e que continua ameaçadora (Síria, Ucrânia, etc.).

Porque a «segurança é um fator económico e de desenvolvimento nacional», o Governo angolano tem procurado aprofundar a paz e a estabilidade nacional, através de uma reorientação das políticas funcionais, legislativas e estruturais, ligadas ao Ministério da Defesa Nacional (MDN) e às FAA, no sentido que a modernização das estruturas e dos órgãos têm constituído prioridade em matéria estratégica de desenvolvimento e para a consolidação da paz. Nesta tendência, Angola tem fortalecido nos últimos anos o seu papel na estabilização e resolução de conflitos a nível regional, sobretudo no seio das organizações de que faz parte, procurando combater todo o tipo de terrorismo e ataques à soberania, e participando ativamente no garante da segurança regional. Visando a Política de Defesa Nacional obter a garantia da independência e da Unidade Nacional, esta orientação irá contribuir para o desenvolvimento das capacidades morais e materiais da comunidade nacional, em ordem a prevenir, gerir ou reagir pelos meios adequados a quaisquer ameaças ou agressões, respeitando sempre os princípios da ONU e da UA, e tomando uma posição pacífica sobre a resolução dos conflitos internacionais²⁵².

Estas e outras medidas adotadas por Angola, no âmbito da Segurança e Defesa, interna e externa, enquadram uma «Política de Defesa Nacional²⁵³», que consiste num

²⁵¹ Neste contexto, David, citado por Ribeiro (2009, p. 55), assume que “a segurança é uma condição, um Estado ou valor a atingir, resultante de uma reflexão, destinado a mobilizar esforços de Defesa Nacional, em função da probabilidade de ocorrência das ameaças admitidas e da sua periculosidade, da urgência e do valor que está em jogo (interesses nacionais) e do grau de cobertura a alcançar (âmbitos de abrangência)”.

²⁵² De referir, que e até ao momento, o país não tem aderido a organizações militares internacionais, nem autoriza a fixação de bases militares estrangeiras no seu território.

²⁵³ O Presidente da República, a Assembleia Nacional, o Governo e o Ministro da Defesa Nacional, são os órgãos titulares de responsabilidade eminentemente da Política de Defesa Nacional, enquanto o Comandante-em-

conjunto de princípios, objetivos, estratégias, orientações e medidas adotadas para assegurar a Defesa Nacional, nos termos do artigo 2º da Lei n.º 2/93 de 26 março – Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas²⁵⁴ e tendo em conta a Lei 12/02, de 16 de agosto ou Lei da Segurança Nacional, representando uma política e uma atividade permanente, global e interdisciplinar, que se integra no quadro da Política Nacional “e se correlaciona com outras políticas sectoriais, numa diversidade de interesses e responsabilidades mútuas, visando em última análise garantir a independência nacional, a integridade territorial, o asseguramento da liberdade e segurança das populações” (Rosa, 2010, p. 72). Assim e através da Lei n.º 2/93²⁵⁵, a «Segurança de Angola» passou a ser entendida como uma condição e um estado e já não como um conjunto de medidas a implementar para atingir esse Estado. Essas medidas que asseguram o Estado de segurança englobam a Defesa Nacional, que é instrumentalmente garantida pela atuação do Ministério da Defesa Nacional, através das FA.

O Estado assume e é assim responsável pela implementação das políticas e das parcerias com os Estados vizinhos e parceiros (internos e externos), como forma de evitar a instabilidade no país, nomeadamente, porque a Defesa Nacional é uma das principais preocupações dos órgãos de soberania do Estado Democrático e de Direito e constitui um dos pilares da própria identidade do Estado. Mas no momento existe ainda alguma dessincronia entre a Constituição atual e os «pilares do edifício legislativo na vertente da Segurança e Defesa Nacional», numa altura em que se acha fundamental a elaboração de uma nova Lei de Defesa Nacional, «que terá que ser integrada e ajustado ao Conceito Estratégico de Defesa e Segurança» (Artigo 5 da LDNFA), aprovado em 26 de março de 1993. Paralelamente, a referida discrepância encontra-se também expressa nos objetivos previstos para a Política de Defesa Nacional em contradição com os objetivos mais amplos, integrados no inovador conceito de Segurança Nacional, futuramente consolidado pela Lei da Segurança Nacional (em revisão), já inscritos na atual Lei Magna.

Chefe das FAA, o Chefe do Estado-Maior General das FAA e os Comandantes dos Ramos são os órgãos com responsabilidades predominantemente militares, que materializam no "terreno" essa Política através da Estratégia e da Tática (Barros, 2012b, p. 6).

²⁵⁴ A Lei n.º 2/93, de 26 de março, estabelece os princípios fundamentais da Organização e do funcionamento das bases da Defesa Nacional, definindo as Bases Gerais da Organização, do Funcionamento e da Disciplina Militar das Forças Armadas, e ainda as Bases Gerais da Condição Militar, motivos pelos quais não parece ser necessário uma Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas nem uma Lei de bases da Condição Militar, pois a LDNFA é integradora e orientada para um processo de reestruturação e reorganização, já em curso.

²⁵⁵ Nos termos da alínea i) do Artigo 164 da Lei Constitucional e no uso da faculdade que é conferida pela alínea a) do Artigo 120 da mesma Lei, a Assembleia Nacional aprova e o Presidente da República promulga, sendo depois publicada a Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA). Paralelamente, o Presidente da República tem a missão de definir a Política de Segurança Nacional e dirigir a sua execução, com base a alínea a) do Artigo 123 da Constituição da República.

Deste modo, atualmente os Objetivos Estratégicos da Política de Defesa e Segurança Nacional orientam-se para a preservação da união e da coesão nacional, assegurando os pressupostos fundamentais da Segurança e da Defesa Nacional, como condição fundamental para a estratégia de reforço da democracia e da promoção do desenvolvimento nacional, bem como da inserção regional e mundial de Angola, onde se realçam como principais prioridades políticas as seguintes: rever a legislação fundamental sobre a Defesa Nacional e as FA; melhorar a qualidade e as capacidades técnicas, operacional, logística e infraestrutural das FA; elevar a qualificação técnica e profissional dos recursos humanos das FA e melhorar as suas condições de vida; rever a legislação fundamental sobre Segurança e Ordem Interna; garantir a segurança pública e a integridade e controlo das fronteiras nacionais e combater a criminalidade; elevar a qualificação técnica e profissional dos recursos humanos das forças de segurança (MPDT, 2012, p. 51-53).

2.1.1. AS ALTERAÇÕES DAS POLÍTICAS DE SEGURANÇA E DE DEFESA NACIONAL FACE À CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA

Com a aprovação da Constituição da República de Angola em 2010 nasceu a III República, representando um momento solene na História nacional, ao mesmo tempo que constitui o início de um novo ciclo sociopolítico, com vista a alcançar a democracia total, a unidade e identidade nacional, definindo deste modo as linhas mestras que orientarão o povo Angolano nos próximos anos. A atual Lei Magna foi fruto de um prolongado e árduo período de debate entre as forças políticas nacionais, de forma a responder os principais anseios da população, o que representa o culminar de um longo processo de transição constitucional, iniciado numa fase mais embrionária em 1975 com a Lei Constitucional, posteriormente passando por uma fase adulta, com a Constituição da República, entre 1991 e 1992, aprovada pela Assembleia do Povo, estando agora na sua fase mais madura (ERAP, 2012, p. 40).

Neste contexto e conforme afirma o Professor e Constitucionalista, Marcelo Rebelo de Sousa, “por ser uma constituição que é ambiciosa impõe ao legislador ordinário a uma feitura acelerada de leis, que exigirão muito trabalho” (*idem*, p. 43), o que deixa manifesto os árduos tempos de muito trabalho que se avizinham, sendo que nestas circunstâncias e perante os desígnios da presente Lei Suprema e Fundamental da República de Angola e os desafios da globalização, torna-se necessário um repensar nos principais pilares que viabilizam a Segurança e a Defesa Nacional. Ao fazer uma análise superficial desde a I Constituição da República de Angola (CRA), facilmente se percebe que as linhas gerais dos Grandes Objetivos Nacionais com a Segurança e a Defesa, espelhados na nova Constituição, na Lei da

Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA) de 1992, e brevemente na Lei de Bases da Segurança Nacional (LBSN), na Lei de Preservação de Segurança de Estado (LPSE) e na Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA) reformulada, já aprovadas pela Assembleia Nacional (19 de julho de 2012); constam e são materializados pelos principais diplomas legais nacionais.

Destarte, as principais linhas mestras de Angola, no âmbito da Segurança e Defesa Nacional, são consagradas pela «Política de Segurança Nacional» e pela «Política de Defesa Nacional» respetivamente, desenhando a chamada «Política de Segurança e Defesa de Angola». A sua prossecução é coordenada através do «Sistema de Segurança Nacional» e do «Sistema de Defesa Nacional», sendo os mesmos apoiados pelo «Sistema de Preservação de Segurança do Estado» e por outras entidades que concorrem para a preservação da segurança e Defesa Nacional.

Paralelamente às alterações legislativas, encontra-se em revisão o Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional (CESDN), com vista a definir os aspetos essenciais da Estratégia Geral do Estado para a prossecução dos objetivos da Política de Defesa Nacional (PDN) (Artigo 2 da LDNFA), para que responda às novas realidades da atual conjuntura. Como resultado, o dispositivo militar angolano tem sido submetido a reformas cruciais a todos os níveis, com base numa orientação político-estratégica que deriva do Conceito Estratégico Militar, elaborado pelo Conselho de Chefes do Estado-Maior, onde surgem as principais linhas orientadoras do «Sistema de Forças Nacional, do Dispositivo e Sistemas de Forças Militar e das Missões das Forças Armadas», entre outros diplomas que sustentam as dinâmicas da Defesa Nacional e que contribuem para a Segurança Nacional²⁵⁶.

2.1.2. A ESTRUTURA SUPERIOR DE SEGURANÇA E DA DEFESA NACIONAL

Angola como qualquer Estado que pretenda garantir a sua soberania e integridade territorial, tendo como objetivo minimizar as ameaças externas às suas fronteiras, deve implementar «medidas de dissuasão, prevenção, proteção, projeção e afirmação», físicas e morais, com vista a garantir a segurança nacional, enquanto fortalece o seu dispositivo militar e diminui as suas vulnerabilidades defensivas, o que *per se* garante um maior respeito dos

²⁵⁶ Os Diplomas já aprovados pela Assembleia Nacional apresentam de forma clara a atual Estrutura Nacional de Segurança e Defesa, representando as profundas mudanças introduzidas na última década do século XX no cenário internacional e espelhando o fiel acompanhamento destas mudanças conjunturais pelo Estado angolano. As diversas opções estratégicas ao nível da tipologia de Forças Armadas levantam a necessidade da organização do Sistema de Forças, da edificação dos meios e da operacionalização das capacidades da sustentação das forças. Fazem parte dos aspetos que obrigaram a uma reflexão angolana no que toca ao CEDN, onde as parcerias militares e a atuação para além das fronteiras desenharam o atual panorama das FAA.

seus adversários relativamente às suas FA. Estas medidas que são devidamente definidas pela Política de Defesa Nacional (PDN) e pelos seus respetivos órgãos, são conduzidas através dos diferentes organismos que concorrem para a garantia da Segurança e da Defesa Nacional, sendo importante lembrar as leis que estabelecem as bases jurídicas, orgânicas e funcionais, para a sua implementação, uma vez que estas são atividades de âmbito interministerial. Assim, o conjunto dos objetivos nacionais permanentes no âmbito da Segurança e Defesa não podem ser resultantes diretos do enunciado geral, simples e vago das finalidades últimas da atividade política, mas sim do conjunto de interesses nacionais expressamente sublinhados pelos diplomas jurídico-legais que desenham os objetivos da «Estrutura Superior de Segurança e Defesa Nacional».

A futura «Lei de Bases da Segurança Nacional (LBSN)» (já aprovada pela Assembleia) que definirá as bases para a segurança nacional, consagrará a futura Política de Segurança Nacional que integra os objetivos, princípios, orientações e prioridades para a atuação, estabelecidos pela lei, no Programa de Governação e no conceito de Segurança Nacional (n.º 1 do Artigo 3 do PL/LBSN). O Sistema de Segurança Nacional (SSN) é o instrumento do Estado, responsável pelo ordenamento e condução da segurança nacional, sendo que no artigo 8º da LBSN, estão descritas as finalidades fundamentais deste órgão público. A estrutura do SSN compreende as seguintes entidades (n.º 1 do Artigo 9 do PL/LBSN): o Presidente da República (Comandante-em-Chefe); a Assembleia Nacional; o Conselho Segurança Nacional; o Sistema de Proteção Civil; o Sistema de Preservação de Segurança do Estado; o Mecanismo de Preservação Complementar de Segurança Nacional; e os cidadãos nacionais, no seu dever de participação e colaboração nos fins de segurança nacional.

No que concerne à Defesa Nacional, ou melhor à Política de Defesa Nacional, onde o papel da fronteira tem assumido um papel essencial para garantir a segurança, na atualidade engloba um conjunto de medidas, de meios e de ações estatais que, de acordo com Marchueta (2002, p. 103), “a execução pode ir desde a dissuasão militar à ameaça da guerra, ou em última instância à própria guerra”. Tal como a Política de Segurança, a «Política de Defesa Nacional» consiste nos objetivos, orientações e prioridades definidas pela lei, no Programa de Governação e no conceito de Defesa Nacional. A Política de Defesa Nacional é exercida pontualmente tendo em conta a situação do país (paz, crise, conflito ou guerra), abrangendo as componentes militar e não militar, com vista a cumprir com os interesses nacionais de defesa.

Conforme anteriormente referido, esta Política é consagrada legalmente pela Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA) em vigor e prosseguida continuamente através do Sistema de Defesa Nacional (SDN), que surge como instrumento de ordenamento e condução da Defesa Nacional e tem como principal objetivo a condução da Política e Estratégia da Defesa Nacional e das Forças Armadas, garantindo por isso a “independência nacional, a integridade territorial e a liberdade e a segurança das populações contra qualquer agressão ou ameaça externa, no quadro da ordem constitucional instituída e do direito nacional” (Artigo 1 da LDNFA). Atualmente a estrutura do SDN compreende as seguintes entidades (n.º 1 do Artigo 9 do PL/LDNFA): o Presidente da República (Comandante-em-Chefe); a Assembleia Nacional; o Conselho de Segurança Nacional; o Conselho de Defesa Nacional; o Ministério da Defesa Nacional; o Conselho Superior Militar; as FAA; e os cidadãos nacionais, no seu dever cívico de prestação de serviço militar nas FA e de colaboração nos fins da Defesa Militar.

Por último e admitindo que não existe segurança externa sem segurança interna, a futura Lei de Preservação de Segurança de Estado (LPSE) (Artigo 1 e 2 do PL/LPSE) que, como tudo indica, estabelecerá as bases jurídicas, orgânicas e funcionais para a preservação da segurança interna ou de Estado; em que a preservação de segurança de Estado surge como o instrumento no âmbito da Segurança Nacional, desenvolvido pelo Estado, com a colaboração dos cidadãos, destinado à proteção do Estado de direito e democrático, constitucionalmente estabelecido bem como da população contra ameaças e vulnerabilidades. Este diploma vai definir a Política de Preservação de Segurança de Estado, que será conduzida sob coordenação do Sistema de Preservação de Segurança de Estado (SPSE), que é o instrumento do Estado responsável pelo ordenamento e condução da preservação de Segurança de Estado. O Sistema de Preservação de Segurança de Estado (Artigo 7 do PL/LPSE) atualmente é formado pelas seguintes entidades: o Presidente da República (Comandante-em-Chefe); a Assembleia Nacional; o Conselho de Segurança Nacional; o Conselho de Fiscalização da Preservação de Segurança de Estado; o Conselho de Preservação de Segurança de Estado; o Serviço de Inteligência e de Segurança de Estado; o Serviço de Inteligência e de Segurança Militar; o Serviço de Inteligência Externa; o Gabinete Técnico de Segurança do Estado; e os cidadãos nacionais, no seu dever cívico de colaboração nos fins da preservação de segurança de Estado.

Essas estruturas constituem a chamada «Estrutura Superior de Segurança e Defesa Nacional (ESSDN)», na medida em que são responsáveis do destino do país, no que toca às

questões de Segurança e Defesa, com base numa visão alargada sobre o caminho percorrido pelos Angolanos e o desejável, tendo em vista a prossecução do Interesse Nacional e dando lugar assim ao «Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN)».

2.1.3. O CONCEITO ESTRATÉGICO DE DEFESA NACIONAL

Nas últimas décadas os atores internacionais têm procurado adaptar-se ao novo cenário mundial, onde as ameaças tradicionais de cariz militar concorrem com novas ameaças²⁵⁷, estas últimas marcadas pela sua imprevisibilidade e dos atores que as conduzem, alterando profundamente a agenda político-estratégica internacional e criando novos desafios no âmbito da Segurança e Defesa dos Estados. O acontecimento de 11 de setembro de 2001 constitui geralmente a marca deste novo paradigma, complexo, difuso e em grande medida indefinido, em que as ameaças globais têm minado a segurança e a estabilidade dos Estados e das Organizações (Kegley & Blanton, 2013).

Neste contexto, as consequências destes acontecimentos provocaram na economia, segurança e na estabilidade global, uma viragem paradigmática, onde a segurança absoluta representa um dado improvável, porquanto transcende a capacidade de resposta isolada de qualquer Estado e faz com que o seu combate seja uma responsabilidade coletiva. Para Angola, enquanto ator no quadro da política internacional, o combate a estas ameaças de carácter externo e interno enquadram-se evidentemente na sua missão, tendo em vista as principais linhas de ação política para a prossecução do Interesse Nacional. A criação de capacidades internas e externas, como as físicas e morais, que permitam fazer frente a estes fenómenos, surge como uma prioridade na política do Estado, visando garantir a segurança e o bem-estar dos cidadãos, em ordem a poder minimizar todas estas ameaças e riscos à segurança e à estabilidade nacional.

Deste modo e embora já tenha sido materializada a construção da Identidade de Segurança e Defesa Nacional através da aprovação do “Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN)” (26 de março de 2003), que engloba o “Conceito Estratégico Militar”, as suas Grandes opções e Linhas de atuação estratégica permanecem secretas e restritas ao conhecimento público. Naturalmente, a inexistência de um CEDN público e efetivo, que aborde de forma abrangente as principais forças políticas de Angola, surge como forte entrave

²⁵⁷ O carácter difuso da atual conjuntura internacional introduziu um novo aspeto qualitativo de «ameaças», diluindo a fronteira entre os vários tipos de riscos, quer sejam eles multifacetados ou multidimensionais, na medida em que a maior dimensão e expansão que os fenómenos da pirataria, terrorismo, imigração clandestina, narcotráfico, etc., vieram definir um destino ainda não conhecido da atual «Ordem Internacional». Estas ameaças ultrapassam todos os limites éticos e morais, assumindo uma dimensão à escala global, visto que verifica-se uma evolução no «*know how*» destes atores mal definidos e não devidamente identificados.

para a materialização do Interesse Nacional, conforme defendeu Mira Vaz quando afirmou que, é necessário “que a Nação esteja pronta a resistir a qualquer agressão inimiga ou a satisfazer compromissos internacionais que tenha assumido, compete ao Governo, desde o tempo de paz, tomar as providências necessárias à preparação moral, técnica, administrativa e económica” (1993, p. 54); tornando-se essencial o conhecimento público dos “Grandes Objetivos Nacionais”, no âmbito da Segurança e Defesa Nacional. Estes objetivos são comumente associados ao chamado «Pensamento Estratégico Nacional» ou num patamar mais específico e conceptual ao CEDN que, de acordo com Mira Vaz, surge como “um conjunto de princípios gerais doutrinários, a formular com a maior simplicidade possível, e tendo como propósitos defender a integridade do território nacional e a segurança de pessoas e bens, e contribuir para a liberdade de acção do país” (1993, p. 51), na medida que define os aspetos fundamentais²⁵⁸ da Estratégia Geral do Estado, para a prossecução das metas da Política de Segurança e de Defesa Nacional.

Neste quadro e de acordo com o Miguel Júnior, “fazer uma abordagem ao pensamento estratégico angolano, no âmbito da Segurança e Defesa, constitui uma mais-valia do ponto de vista estratégico” (2009, p. 33), sendo que o ponto de partida deste pensamento surge indexado a «Estratégia do Estado Popular ou Resistência Popular»²⁵⁹, na medida em que desde cedo fosse pautado, com base a moldura de um Estado democrático popular. Desde 2002 que Angola tem vindo a preparar-se para o futuro, precavendo-se da probabilidade da reedição de atos de desestabilização, com origem interna ou externa e preocupando-se com o valor das suas fronteiras de segurança, que cada vez mais não coincidem com as suas fronteiras administrativas e geográficas.

Com efeito e perspetivando-se um CEDN abrangente, alguns destes aspetos têm sido amplamente considerados, sobretudo pelo enquadramento político da ação estratégica geral no âmbito da Política de Defesa Nacional desde 2002. De entre eles salientam-se: a descontinuidade territorial e a porosidade das fronteiras, sobretudo da fronteira marítima e da

²⁵⁸ Nesta ótica, cada vez mais, a tendência aponta para definir um conceito abrangente de segurança que, continuando a defender os objetivos tradicionais dos Estados - defesa do território e da soberania - confere atenção acrescida a uma filosofia preventiva e a uma visão global da expansão dos focos de insegurança internacional, ameaças e das crises que deles decorrem, com a intenção de as prevenir e limitar, evitando o seu desenvolvimento para formas agravadas de conflitualidade.

²⁵⁹ O General Miguel Júnior defende que “esta estratégia é o ponto de partida, na medida em que depois da conquista da independência nacional (1975) foi implantado o sistema político monopartidário”. A mesma definiu, na altura, que a conceção de Defesa Popular generalizada era um instrumento orientado principalmente para a defesa das fronteiras, das conquistas nacionais e para a construção da tão desejada sociedade socialista, sendo que também se destinava a dissuadir a agressão externa, as invasões e atos de sabotagem internos, bem como era a indicação ao povo e ao Estado sobre a conduta da guerra (Júnior, 2009, p. 34).

ZEE; a diversidade étnica e a semelhança cultural com alguns povos vizinhos; a necessidade de reforçar as capacidades de vigilância das fronteiras; o redimensionamento da segurança marítima, que exige uma maior ocupação e controlo nos espaços estratégicos; o controlo e a defesa do espaço aéreo; as missões de interesse público associado também ao melhoramento da estrutura da Organização Nacional de Defesa Civil, criada pelo Governo através do MDN; a participação em missões humanitárias e de apoio à paz; uma melhor definição das Políticas de Defesa Nacional; entre outros. O processo exige que as principais linhas de força apontem para uma continuidade das FAA²⁶⁰ como o grande garante da Lei Constitucional, da soberania nacional, da integridade nacional e territorial, envolvendo as suas estruturas específicas na prossecução do Interesse Nacional, pelo que a nível regional, nomeadamente do Atlântico Sul, SADC e CEEAC, pretende se assumir como uma potência, sendo para tal necessária (Bernardino, 2013, p. 397):

“Uma política que permita, no quadro do desafio que constitui a integração, contornar obstáculos que se interponham ao seu crescimento e desenvolvimento económico, alguns decorrentes da superioridade tecnológica (e militar) da África do Sul e que, por razões intrínsecas às leis do mercado, procurará fazer vingar a sua hegemonia na região”.

Portanto, os objetivos nacionais permanentes devem servir de guia à ação política de longo prazo do Estado (Ribeiro, 2010, p. 33). Convergindo com as orientações do Presidente da República e Comandante-em-Chefe das Forças Armadas Angolanas, com base na Diretiva Presidencial de 30 de julho de 2007, a conceção de um Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN), integrando um Conceito Estratégico Militar (CEM), consiste fundamentalmente na modernização das FA, tendo como objetivo principal:

“Adequar o aparelho militar às transformações conjunturais, para que estas constituam um dos meios de autoridade do Estado, com poder de dissuasão e capacidade de resposta militar eficaz, através do qual se assegura o alcance e/ou manutenção dos objetivos nacionais, com ênfase para a Defesa Militar do país”²⁶¹.

Trata-se portanto de uma profissionalização das FAA, no intuito de estarem adequadas ao funcionamento do Estado moderno e também da conjuntura global, pois que a sua reedificação em termos organizacionais e operacionais visa a RSS e RSD. Neste cenário,

²⁶⁰ A porosidade da fronteira marítima leva à necessidade de implementação de uma Marinha de Guerra com capacidade para garantir a soberania no mar, realizando operações navais dirigidas para a segurança marítima das águas de jurisdição nacional. No que toca à sua Estratégia Geral Militar, Angola adota uma postura substancialmente defensiva, por forma a preparar as FAA para emprego no quadro das forças regionais, em operações de Defesa ou Segurança coletiva ou em operações de manutenção de paz, com base a uma adaptação de doutrinas e métodos de formação e treino do pessoal, entre outras medidas operacionais associadas a ações de CTM com os países da região, quer no âmbito da proteção das fronteiras, quer no contexto de assistência militar com os países amigos.

²⁶¹ Vide. Diretiva Presidencial, sobre a Reedificação das FAA.

as medidas da Política de Defesa integradas no CEDN consistem em adequar a estrutura, organização e funcionamento das FAA, mediante a sua reorganização e modernização, para a formação de um instrumento militar com elevado grau de prontidão e preparação operacional²⁶². Portanto, “convém alertar que, sem políticas de defesa eficientes, o Estado não estará em condições de cumprir o essencial das funções que justificam a sua existência” (Santos, 2007, p. 1337), pois a segurança representa o pano de fundo para a sobrevivência de qualquer Nação, onde o mar, a terra e o ar só podem ser explorados se forem devidamente controlados.

2.1.3.1. O MAR NO PENSAMENTO ESTRATÉGICO NACIONAL

Tendo em conta a legislação em vigor e considerando as conjunturas externa e interna, e as influências por elas projetadas sobre a situação do Estado angolano, o «Pensamento Estratégico Angolano» não será muito mais do que um recorte do Interesse Nacional no âmbito da Segurança, Defesa e afirmação nacionais, em que o enquadramento externo explica em grande escala as principais linhas de força, nomeadamente a nível continental onde a atuação de Angola na última década tem sido marcante. Naturalmente que para a segurança Angolana, a Defesa Nacional pressupõe a defesa da identidade e da coesão do Estado, porquanto os valores históricos e culturais pesam bastante, beneficiando ou fragilizando o interesse geral. Numa perspetiva histórica, pode-se afirmar que o povo angolano não tem um Pensamento Estratégico virado para o Mar, ou seja «os Angolanos não têm cultura marítima», ainda que desde cedo uma boa parte da população se tenha dedicado às atividades ligadas ao mar. Neste contexto, de acordo com António Sacchetti:

“Ao longo da sua existência, todos os países vão incorporando um conjunto de princípios e de motivações que são naturalmente aceites pela Nação e que devem ser respeitados quando se pretende orientar a construção do futuro. São elementos sobre os quais existe um entendimento claro, ligados à maneira de ser e de estar do povo e que terão que estar presentes quando, em determinada época e de acordo com as circunstâncias, se formular o pensamento estratégico nacional, como primeiro passo daquela caminhada para o amanhã” (2008, p. 118).

²⁶² Nestas circunstâncias, um Governo capaz procurará criar um CEDN, que constitua de instrumento-chave de todas as opções estratégicas, através da conjugação dos resultados da apreciação da situação internacional, com os resultados da apreciação da situação nacional. O Almirante Silva Ribeiro, na sua obra «Política de Defesa Nacional e Estratégica Militar», faz uma abordagem sobre a forma como escolher e definir os Objetivos Nacionais Permanentes (ONP), com base numa trilogia de objetivos ou cenários possíveis paralelamente a constatação dos cenários internacionais mais prováveis: objetivos desejáveis, correspondendo àqueles que, na ótica do Governo, melhor servirão as finalidades nacionais; objetivos aceitáveis, àqueles que, embora não sendo considerados por si como os melhores, ainda servem aquelas finalidades; e objetivos indesejáveis, correspondendo àqueles que o Governo considera necessário evitarem ou contrariar (Ribeiro, 2010, pp. 70-73).

Numa retrospectiva histórica facilmente se percebe a fraca propensão marítima dos Angolanos, associada também ao prolongado período de instabilidade social e de guerra civil, preponderantemente terrestre, que o país atravessou desde a chegada dos portugueses até ao término da guerra civil. Considerando que qualquer poder é muito mais uma relação que uma força, na visão de Proudhon “a força é mais uma das manifestações de Poder” (citado por Almeida, 1994, p. 224), em que este último constitui uma capacidade que pode se transformar no exercício de agir e a Força será mais o meio de agir. Também e quanto ao mar não será diferente, pelo que considerando a conceção de Políbio de Almeida sobre o Poder, entende-se que para a edificação de um Pensamento Estratégico Angolano virado para o mar, pesará sempre o facto de que culturalmente, ao longo dos anos, as várias gerações não desenvolveram um interesse²⁶³ pelo mar; porquanto a vontade, quer como manifestação singela ou grupal, resulta quase exclusivamente do fator cultural, representando este o arranque criador que leva ao Poder (*ibidem*; Garrido, 2010, p. 278).

Neste particular, importa sempre lembrar o conceito de Jorge Dias, citado por Almeida (1994, p. 225), para quem a “Cultura é tudo aquilo que sabemos depois de termos esquecido o que aprendemos”, no sentido em que representa um saber interiorizado, intuído, orgânico, hierarquizado e disponível para todas as situações do quotidiano²⁶⁴. Com efeito, “as ideias falsas, ou a mera ignorância, terão tanta influência como as percepções corretas na formação das preferências, das decisões e das ações” (Martins, 2002, p. 120), de maneira que e uma vez tomadas as decisões, a sua conversão em medidas faz-se no meio que irá revelar as falhas, os erros, as ignorâncias, as ilusões, e na percepção das efetivas condições do meio. Portanto, a falta de “cultura marítima” do povo Angolano resulta na fraca atitude e sensibilidade psicológica da Nação como um todo em relação aos Assuntos do Mar.

Todavia, tal como qualquer princípio ou motivação histórica surge do investimento dos povos a dada altura, com o mar não poderá ser diferente, pelo que o carácter nacional perante o mar, de hoje até às gerações vindouras, irá ditar este pensamento e cultura marítima, numa perspetiva em que a “propensão para privilegiar os assuntos do mar não é uma característica genética, mas sim adquirida e consolidada, ao longo dos anos” (Sacchetti, 2009,

²⁶³ De acordo com Ruivo e Gameiro (2009, p. 81), “as “mentalidades” empilhadas pela História, são um pano de fundo e de referência que, para além do seu valor cultural, refletem e condicionam a receptividade da sociedade aos Assuntos do Oceano”.

²⁶⁴ A cultura é mais que uma «lei social» que, ao longo dos séculos, foi sendo elaborada e cimentada no seio da comunidade, sendo aceite por todos, pela vontade de todos, definindo a vontade coletiva, pelo que ela não é apenas a matriz mais estrutural do Poder, mas sim a essência do Poder. Aparecem assim indissociáveis do Poder, a Cultura e a Vontade (Almeida, 1994, p. 225). Fazer da Cultura do Mar um fator de desenvolvimento do país implica assumir que os primeiros beneficiários de uma política para o mar devem ser os próprios pescadores e as gentes marítimas em geral.

p. 121). Por isso, parece evidente que alguns fatores do Poder Nacional e alguns anseios do povo, dada a sua importância para um Estado ribeirinho, farão sempre parte de qualquer interpretação do "Pensamento Estratégico Marítimo de Angola", sobretudo porque a cultura e o meio geográfico se encontram intimamente ligados, pelo que “em qualquer país, o pensamento estratégico está não só condicionado pelo seu passado histórico, como ainda baseado nos fatores de identidade nacional e do espírito de Nação, áreas onde vai buscar as suas raízes mais profundas” (Ponte, 1992, p. 79).

Nesta perspetiva, se em condições de evolução estável, de rotina e de repetição de normas estabelecidas, o pensamento estratégico pode parecer não ter especial relevância, perante uma situação em que se exige uma mudança para que o país consiga manter a sua viabilidade e sustentabilidade, este “fica colocado no primeiro plano e da sua qualidade dependerá a diferença entre o sucesso e o fracasso, entre a autonomia e a subordinação, entre o crescimento e a estagnação, entre o progresso e a decadência” (SaeR, 2009, p. 281). Daí, que “a posição internacional do Estado e a delimitação das suas áreas geográficas de inserção estratégica resultem da conjunção entre os valores, os interesses, a geografia e a história” (Governo de Portugal, 2013, p. 20), ou seja do pensamento estratégico que é fundamental para a sobrevivência e desenvolvimento de qualquer economia, sendo fundamental em todas as economias, quer para fazer quer para manter a continuidade de mudança.

O pensamento estratégico é o contrário do «pensamento ilusório» e, se esta distinção não for respeitada, nenhuma proposta estratégica poderá ser concretizada, porque assenta no equívoco de confundir os desejos com as realidades, num cenário em que a sua formulação deve convergir com as condições reais de concretização dos objetivos nacionais selecionados, como desejáveis pela sociedade e pelos seus responsáveis políticos, explorando as oportunidades e neutralizando as ameaças. Na base deste pensamento existe uma exigência de ajustamento das condições às características do contexto nos "espaços que são do interesse estratégico nacional" (SaeR, 2009, pp. 281-283). Portanto, o "Pensamento Estratégico Marítimo" para Angola deverá incluir a preocupação de desenvolver as capacidades necessárias para conhecer o Mar e para fazer reconhecer a competência para bem gerir e defender a área oceânica da sua responsabilidade, bem como para desenvolver uma cultura marítima que seja herdada pelas gerações vindouras (Sacchetti, 2009, p. 124).

2.1.3.2. ANGOLA E O ESPAÇO ESTRATÉGICO DE INTERESSE NACIONAL

Qualquer país no mundo que disponha de litoral terá de se identificar com o mar, por tudo o que ele significa para o desenvolvimento e sobrevivência das nações. O espaço

estratégico associado ao espaço marítimo, cujo controlo, fiscalização e manutenção reforça as potencialidades de Angola, enquanto ator na cena internacional, contempla todos os espaços cruciais e de interesse a nível global, que interferem ou influenciam a prossecução dos interesses nacionais, em que o núcleo duro é constituído pelo "Território Nacional", a "Zona Económica Exclusiva", o "Espaço Interterritorial" e o "Espaço Aéreo" sob responsabilidade Nacional (Ferreira, 2011, p. 229).

Para Angola, o Mar adjacente ao seu território constitui um «espaço vital» (Dias, 2005, pp. 72-73), porquanto surge como um elemento de importância geopolítica e geoestratégica para o país, constituindo um espaço necessário à completa e perfeita realização do Estado, quer a nível interno como no externo, sendo essencial para a prossecução do Interesse Nacional. Tal como Friedrich Ratzel colocou um acento tónico na importância do Espaço Vital para os Estados, numa dupla perspetiva de «espaço habitável e de espaço acessível»²⁶⁵ (*ibidem*), a presença de Angola no Mar deve permitir o devido controlo do mar sob sua soberania e/ou jurisdição, a sua exploração como fonte de riqueza, bem como abrir caminho a uma maior expansão económica do país pelo controlo das linhas de comunicações marítimas, a garantia do acesso aos portos nacionais e a afirmação da segurança e defesa neste espaço.

Neste sentido, por Espaço Estratégico de Interesse Nacional (EEIN) “entende-se toda a superfície terrestre, marítima e aérea que possam ser relevantes para os interesses nacionais, quer seja no âmbito da soberania, segurança (incluindo defesa avançada), económica ou de projeção de poder ou influência” (Ferreira, 2011, p. 241). Este espaço corresponde ao conjunto dos espaços necessários e fundamentais para o desenvolvimento das ações militares de Segurança e Defesa do território nacional, que contribuem para a prossecução dos interesses vitais permanentes do país. No contexto marítimo, corresponde ao conjunto dos espaços marítimos sob soberania, responsabilidade, jurisdição, controlo, entre outros espaços marítimos, de importância geopolítica e geoestratégica para o país, tendo em vista os interesses nacionais de segurança, desenvolvimento económico, emergência e afirmação internacional. Como política transversal que é, a Política de Defesa de Angola deve continuar a ter um carácter abrangente e permanente, exercendo-se em todo o tempo e em qualquer lugar

²⁶⁵ O geógrafo alemão Ratzel na sua célebre obra sobre o Espaço Vital, «*Der Lebensraum*» faz referência sobre a importância do mar, em termos geopolíticos, onde sublinha o seu papel na História da Inglaterra – potência marítima mundial –, através da projeção dos seus meios no mar, impondo a sua presença e exercendo o controlo dos *checkpoints* do comércio mundial, bem como do confronto entre a França e a Inglaterra, onde a França saiu derrotada, pela sua fraca aptidão pelo mar.

onde existam ou se identifiquem interesses do Estado a proteger, englobando instrumentos militares e não-militares, em nome dos interesses nacionais vitais.

A valorização do mar por parte de Angola tem sido marcada pelo fortalecimento de alianças, tendo em vista o estabelecimento da paz, segurança e estabilidade no quadro geopolítico em que faz parte ou seja, no âmbito da ZOPACAS, na região do Golfo da Guiné, na região da África Central e Austral e no Atlântico Sul como um todo. Deste modo, Angola tem-se mostrado muito atenta ao quadro geopolítico nestas regiões, especialmente a situação do Golfo da Guiné, onde o seu posicionamento na região tem sido notado, sobretudo pelas relações mantidas com São Tomé e Príncipe²⁶⁶ (Guedes, 2011, p. 62) e com a Guiné-Bissau, onde a posição geográfica insular de São Tomé lhe confere uma vantagem estratégica em todo continente, servindo de uma plataforma²⁶⁷ de controlo de toda a região do Golfo da Guiné e de base logística para a prestação de serviços à indústria petrolífera do Golfo da Guiné²⁶⁸. Para Angola será importante continuar a estreitar os laços no âmbito da Segurança e Defesa com o Brasil, pela sua capacidade económica e militar, numa perspetiva de dispor de um aliado forte no Atlântico Sul e de reforçar o poder funcional do Estado angolano entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, no «triângulo²⁶⁹ estratégico Angola-Brasil-Cabo Verde» (Fonseca & Duarte, 2010, p. 210).

Seguindo a sua estratégia político-diplomática no continente Africano, o Executivo Angolano sublinha a necessidade do país continuar a atuar no seio da UA como principal fórum de concertação política continental, participando ativamente no processo de tomada de decisões, e posicionando-se num patamar de influência política que reflita as suas potencialidades e sua importância geopolítica, no âmbito das sub-regiões africanas, paralelamente a uma maior aproximação político-estratégica ao conhecido "Grupo dos Oito Africanos" (Ruanda, Uganda, República Centro-Africana, Burundi, Tanzânia, RDC, Sudão e

²⁶⁶ No âmbito da CEEAC, a relação com São Tomé e Príncipe é deveras importante para ao Estado angolano, tendo em conta às suas pretensões, enquanto Potência Regional em Emergência. Desde há algum tempo Angola tem tratado este país amigo como «uma sua extensão», dotada de alguma autonomia e soberania limitada. A confirmação de depósitos de petróleo *offshore*, em águas territoriais são-tomenses tem reacendido as pretensões Angolanas naquele país.

²⁶⁷ A intenção dos EUA em São Tomé e Príncipe, como forma de contrapor o poderio chinês no continente, surge como um fator de preocupação para todos os países da região, devido à sua privilegiada localização geoestratégica;

²⁶⁸ Este interesse foi também evidenciado com o acordo assinado entre o Estado São-tomense e o Grupo Sonangol, com vista a criar uma zona franca de fornecimento de combustível e prestação de serviços nesta região, num investimento de cerca de 20 milhões de euros que conferiu para Angola uma concessão por 20 anos.

²⁶⁹ Na verdade, o futuro estratégico dessa triangulação, no que toca a segurança no Atlântico aparece alicerçado no ambicioso «projeto brasileiro de desenvolvimento do seu Poder Naval», associado a maior dimensão económica e importância geopolítica, como peça fundamental para a segurança energética mundial e para a segurança e estabilidade do "Oceano Moreno".

Quénia) (*idem*, p. 402). A sub-região da África Central surge também como uma região de vital importância para o país, não apenas por ser um dos pilares principais da futura Comunidade Económica de África (CEA) (Almeida, 2011, p. 128), mas também por ser muito importante para a economia nacional, mais concretamente para a indústria petrolífera, o que faz com que Angola participe intensamente na resolução e gestão de conflitos dos países desta região (Almeida, 2011, p. 129). Em linha com a sua política externa, Angola têm aumentado a sua participação militar nesta região, tendo organizado o exercício militar anual de 2010 – KWANZA 2010 (Conceição, 2009, p. 23), onde estiveram envolvidos todos os membros da CEEAC, naquele que foi um dos seus principais exercícios militares realizados, e onde Angola envolveu um número significativo de efetivos e meios militares (Bernardino, 2011b, p. 113).

No âmbito da Lusofonia, Angola deve aproveitar a sua inserção na CPLP de forma a servir como ponte transatlântica, Sul-Sul e Sul-Norte (Angola-Brasil e Angola-Portugal), uma vez que o estreitamento dos laços de cooperação com os países da CPLP se mostra relevante para a reconstrução e edificação do Estado. No que concerne ao aspeto marítimo, o futuro de Angola faz-se no seio das OI de entendimentos políticos e de cooperação institucional, dado os desafios que o setor marítimo apresenta, contra os escassos recursos setoriais que o país dispõe, porquanto o espaço da CPLP se revela essencial e estrategicamente indispensável para o desenvolvimento deste setor em Angola²⁷⁰. Deste modo, a vertente da cooperação nas questões²⁷¹ de Segurança e Defesa, no seio da CPLP, permite que Angola disponha das facilidades de cooperação bilateral e multilateral estratégicas, para a criação de capacidades que contribuam internamente no «*Angolan Ownership*» e consecutivamente para o «*African Ownership*».

Nesta ótica, o plano político diplomático dentro desta comunidade não pode ser de todo ignorado, devido ao capital de influência que é possível movimentar dentro deste fórum comunitário, sobretudo pelas relações mantidas com Portugal e com o Brasil, surgindo como relações essenciais para o desenvolvimento e para a afirmação de Angola na esfera

²⁷⁰ Assim, para Angola, é de todo essencial que os Estados da CPLP hajam como um só, de forma a contribuir conjuntamente na salvaguarda das suas soberanias e dos seus interesses marítimos, atenuando deste modo as necessidades deste setor, de uma forma geral negligenciado a nível continental, particularmente no âmbito da cooperação na área de Segurança e Defesa.

²⁷¹ No seguimento deste quadro de cooperação, na Declaração Final da 5ª Reunião dos Ministros de Defesa, realizada em Lisboa em 2002, surge a ideia da formação de umas «Forças Armadas Lusófonas», com uma Força Tarefa de escalão de Batalhão «reforçado», preparada para intervir num cenário de crise no continente Africano.

internacional. Os exercícios militares anuais da série «FELINO»²⁷² convergem com a intenção de existir uma maior integração e partilha das questões de Segurança e Defesa entre os Estados da CPLP, permitindo assim a interoperabilidade das Forças, bem como a consolidação da doutrina operacional comum.

No que toca à emergência de Angola como Potência Regional e a respetiva importância ou notoriedade que esta tem vindo a ganhar na SADC, resulta também da gradual desaceleração que a África do Sul vem tendo nos últimos anos, em virtude de alguns problemas internos que vêm florescendo, nomeadamente a nível étnico e sociopolítico; embora que o sistema internacional não seja um cenário de «jogos de soma nula». Com efeito, o decréscimo da importância estratégica da África do Sul não representa ganhos diretos para Angola, no sentido que os ganhos dependerão muito da atitude dos Angolanos em aproveitarem essa oportunidade de afirmação regional²⁷³ (Guedes, 2011, p. 63). A realização dos exercícios militares da série “DOLPHIN” tem permitido que os Estados-membros mantenham a prontidão das suas forças, quer isoladamente como empenhada enquanto força da SADCBRIG. Neste quadro, as FAA têm sido peça fundamental, nomeadamente pela sua experiência no teatro de operações.

Em suma e tal como para outros Estados, para Angola as FAA têm representado uma das garantias fundamentais de sobrevivência do Estado, apesar de que na atualidade haja cada vez menos uma relação direta entre a força militar e a condição de segurança, pois a segurança não está unicamente dependente da força militar, englobando outros setores da estrutura do Estado. Portanto, deve ser dentro destes «espaços» que Angola deverá continuar a definir os seus objetivos, defender os seus interesses, orientar as suas estratégias e projetar a sua imagem, dentro do quadro geopolítico onde se insere, onde os espaços podem ser contíguos ou não, mas cujas valências devem ser complementares.

²⁷² Associado ao esforço de um país que se apresenta já como um «país emergente na região austral» em ascensão, onde o processo de reestruturação das FAA se encontra em marcha, a realização e participação nos exercícios da série FELINO constitui uma boa oportunidade de afirmação no contexto regional, podendo estabelecer-se como peça fundamental na consolidação e manutenção da segurança no contexto regional e continental (Bernardino, 2011b, p. 122). Angola deve aproveitar esta oportunidade para afirmar as suas capacidades ao nível das suas FA, nas diferentes componentes, contribuindo deste modo na resolução de conflitos no continente, através das sinergias que podem ser movidas no seio desta Organização, ao abrigo dos Acordos Militares da CPLP, que juntam desde o ano de 2000 os militares dos oito países da Organização, na qual Angola já acolheu duas edições (2004 e 2011).

²⁷³ Essa competição regional entre as duas *protopotências*, no qual Angola se encontra ainda num patamar abaixo da África do Sul (membro do G-20), tem tido expressão nalguma corrida armamentista, e na aquisição-confirmação de peso específico regional a que apoios múltiplos e a projeção externa de forças militares na região têm dado corpo, onde a maior *desalavancagem* das economias vizinhas relativamente a economia sul-africana, tem influenciado para a maior ascensão de Angola na região e algum decréscimo da importância sul-africana. Todavia a competição com um país como a África do Sul, que faz parte das 20 maiores economias mundiais, não é um desafio fácil, muito mais quando são analisadas as suas outras potencialidades (IISS, 2014).

2.2. AS FORÇAS ARMADAS ANGOLANAS

2.2.1. CRIAÇÃO, MISSÃO E EVOLUÇÃO DAS FAA

A assinatura dos «Acordos de Paz de Angola (Acordos de Paz Bicesse)», a 31 de maio de 1991, assinado pelo MPLA, UNITA, EUA e URSS, com a mediação de Portugal, na sua cidade do Estoril, é datada como sendo o marco do nascimento daquelas que viriam a ser as Forças Armadas de Angola (Júnior, 2003), visto que as estruturas dos Acordos de Paz consagraram a criação da Comissão Conjunta para a Formação das Forças Armadas Angolanas (CCFAA), com a missão de integrar as forças militares das FAPLA (Forças Armadas Populares de Libertação de Angola), das FALA (Forças Armadas de Libertação de Angola) e da ELNA (Exército de Libertação Nacional de Angola) numa única Força – as FAA – com 40 mil homens no exército, 6 mil na Força Aérea e 4 mil na Marinha (Leão & Rupiya, 2005, pp. 28-31; Carneiro, 2010, p. 14).

Cerca de um ano depois a 27 de setembro de 1992 são ratificados várias diretivas e atas constitutivas, no âmbito do Sistema Normativo instituído pela Comissão Conjunta Político-Militar (CCPM), a fim de estabelecer os estatutos daquelas que vieram a ser as FAA, do Exército, da Marinha, da Força Aérea, do Ministério da Defesa, da Lei e Ordem Militar, da Vida Interna dos Quartéis, das Normas Protocolares, e de Instituições de Ensino e Instrução Militar²⁷⁴ (*idem*, p. 16). De acordo com o General João de Matos, ex-Chefe do Estado Maior das Forças Armadas Angolanas, a formação das FAA resultou de quatro iniciativas, que ditaram o sucesso deste processo (Matos, 2010, p. 18; Anstee, 1997, p. 36): os Acordos de Nova Iorque (1988), os Acordos de Gbadolite (1989), a Independência da Namíbia (1990) e os Acordos de Paz de Bicesse (1991).

As FA constituem e integram o poder militar de Angola, e surgem como um dos principais elementos de soberania e de dissuasão contra estratégias de atemorização ou de coação psicológica, porquanto a sua simples existência já representa a manifestação visível da vontade de Defesa do Estado, contribuindo assim para a defesa da soberania e respetiva integridade do território nacional²⁷⁵ (Carvalho, 1992, p. 49). As FAA são a instituição militar

²⁷⁴ No dia 27 de setembro de 1992, dá-se a extinção formal das FAPLA e FALA e da CCFAA, com a tomada de posse no dia seguinte, dos militares mais graduados e influentes nos dois ex-Exércitos, agora enquadrados nas FAA.

²⁷⁵ Constitui dado mais do que comprovado, que de uma forma generalizada todos os países continuam a não querer perder o seu poder militar, para fins de afirmação nacional, preservação da soberania e resistência a coações, numa conjuntura em que o surgimento de conflitos, cada vez mais assimétricos, aparece como uma preparação nas relações entre os Estados (Viana, 2013).

nacional com caráter permanente, regular e apartidária, incumbida da Defesa Militar do país, enquanto componente militar da Defesa Nacional. Estas, encontram-se:

“Organizadas na base da hierarquia, da disciplina e da obediência aos órgãos de soberania competentes, sob a autoridade suprema do Presidente da República e Comandante-em-Chefe, nos termos da Constituição e da lei, bem como das convenções internacionais de que Angola integra” (Artigo 207 da CRA).

Neste contexto e de acordo com o artigo 3.º da LDNFA, as FAA tem a missão de “...garantir a independência nacional; assegurar a integridade do território; garantir a unidade nacional; salvaguardar a liberdade e a segurança das populações bem como a proteção dos bens e do património nacional; garantir a liberdade de ação dos órgãos de soberania e o regular funcionamento do Estado; assegurar a manutenção ou estabelecimento da paz em condições que correspondem aos interesses nacionais...”. De acordo com o n.º1 do artigo 24, as missões genéricas das FA consistem em assegurar a Defesa Militar do Estado, bem como podem desempenhar outras missões de interesse geral nos termos da alínea b) do n.º 3 do artigo 39 da Lei n.º 2/93, de 26 de março. As FAA têm cumprido em geral a sua função no domínio da Segurança e da Defesa Nacional, independentemente do contexto sociopolítico do país, pois a segurança é um dos elementos essenciais no processo de consolidação da paz e reconstrução nacional que Angola vive, constituindo o pano de fundo²⁷⁶ para todo processo de normalização da vida das comunidades, tendo em vista a revitalização do movimento de pessoas e mercadorias, condição necessária para promover o desenvolvimento económico do país²⁷⁷.

Neste quadro, as FAA num processo de reestruturação e consolidação, apresentam-se como umas FA fortes e, de certa forma, coesas, contanto que têm as suas capacidades ao nível da Marinha de Guerra bastante reduzidas²⁷⁸ (IISS, 2013, p. 493; Leão & Rupiya, 2005, pp. 38-40), espelhando a necessidade urgente que o Executivo angolano tem de olhar para este

²⁷⁶ Nesta perspetiva, importa sempre recordar a ideia defendida por Sun Tzu, que indica que a “melhoria dos órgãos e meios de Defesa e Segurança, bem como a gestão qualificada dos recursos, conduzem à estabilidade política e à manutenção de segurança nacional, não devendo ser descorada pelo facto do país estar em paz ou estar em ambiente de guerra permanente”. Esta é uma máxima que terá de ser mantida por ser verdadeira.

²⁷⁷ No ano de 1981, para Jonas Savimbi, o objetivo central das suas tropas era chegar a Luanda e conseguir a vitória final, pelo que afirmara que «Menongue é o nosso ponto de partida. Luanda é o nosso destino», propondo-se a transformar esse ano, num ano de guerra intensa. Contrariamente, o Governo angolano tem tido uma perspetiva contrária a que Jonas Savimbi teve no início da década de 1980, no que toca ao empenhamento das tropas para garantir a Segurança e Defesa Nacional, na medida em que o mesmo tem desenvolvido esforços (físicos e morais) desde a capital a todo o país, em que «a partida será Luanda e o destino será Menongue», tal como as outras 16 capitais das províncias de Angola (Guedes, 2011, p. 45).

²⁷⁸ Atendendo a estas necessidades, têm sido edificadas capacidades e desenvolvidos treinos e operacionalidades, onde o redimensionamento e o equilíbrio do sistema de forças terrestres, aéreas e navais, o processo de reequipamento e a formação de uma Marinha de Guerra, capaz de garantir a defesa da soberania das águas territoriais, representam três dos principais vetores de desenvolvimento das FAA para os próximos anos.

vetor da sua expressão militar, onde se exige que continue a investir, a reequipar e a desenvolver este ramo, como forma de permitir um equilíbrio, operacional e tridimensional, nos instrumentos das FAA, visto que os ramos²⁷⁹ do Exército e da Força Aérea Nacional de Angola já são forças de referência a nível regional e continental. Isto porque, a simples existência “das Forças Armadas é absolutamente independente da existência de ameaça” (Sacchetti, 2005, p. 15), onde a sua adequação ao contexto global deve ser independente da existência de um ataque concreto ou consumado, uma vez que a inexistência de FA cria um vazio de Poder, que outros tenderão a preencher.

Paralelamente, o final da Guerra-Fria fez emergir «aquilo que hoje é frequentemente designado como o “novo ambiente de defesa”» (Viera, 2004, p. 457; Dannreuther, 2008, pp. 59-61), ao provocar um conjunto de mudanças e de transformações num processo acelerado, expresso na Revolução nos Assuntos Militares (RAM) e conducente com a Pós-Modernidade Militar (PMM). O processo de reedificação das FAA (Rosa, 2010, p. 75), em curso, visa sobretudo assumir efetivamente as suas responsabilidades no âmbito da Defesa Nacional e no seio dos compromissos assumidos aos níveis regional e internacional (ONU, UA, ZOPACAS, CPLP, SADC, CEEAC e CGG). Nesta perspetiva e tendo em conta a lógica mundial das estruturas de segurança e defesa de qualquer Estado, Angola tem levado a cabo uma reestruturação das suas FA e de todos os seus instrumentos de segurança e defesa, tendo por objetivo dar continuidade à sua missão de preservação da integridade e da soberania nacional num amplo desígnio de afirmação e de desenvolvimento económico.

De acordo com os dados apresentados pela publicação editada anualmente pelo “*International Institute for Strategic Studies*” – *Military Balance* –, as FAA têm como efetivos um total de 107 000 homens, dos quais cerca de 100 000 são do Exército (correspondente a 94% do total), 6 000 da Força Aérea (5%) e apenas 1000 da Marinha de Guerra (1%), ao que se somam cerca de 10 000 paramilitares, não contabilizados (IISS, 2013, p. 493). Nos últimos anos, o país tem vindo a aumentar os seus orçamentos de defesa, pelo que de acordo com os dados do *Military Balance*, enquanto em 2011 os gastos representaram cerca de 3,48% do PIB (3, 628 milhões USD), em 2012 esse valor aumentou para os 3,56% do PIB (4,092 milhões USD), sendo um dos países da África Subsariana que mais tem investido no setor da Segurança e Defesa (IISS, 2013, p. 552). Neste âmbito, encontra-se em curso “um esforço de modernização do Sistema de Defesa Nacional, baseado em critérios

²⁷⁹ No que toca ao equipamento do Exército e da Força Aérea, Angola encontra-se em posição vantajosa no contexto regional pela vasta dimensão de meios terrestres e aéreos que estes dois ramos das FAA reúnem.

estratégicos e de economia, e com coerência organizacional e prioridade operacional” (Rosa, 2010, p. 75), visando o aumento da capacidade nacional para fazer face aos cenários atuais e futuros, no cumprimento das missões atribuídas às FAA. Portanto, “dinamizar a reedificação das FAA com vista à melhoria da sua capacidade, para a pronta e eficaz Defesa Militar do país e para a sua eficiente preparação e desenvolvimento, é atualmente a direção principal da Defesa Nacional” (Rosa, 2010, p. 75).

Será então importante que o Estado implemente uma estratégia de reestruturação das FA, que não comprometa o tecido social, numa perspetiva de «*guns and butter*», de forma a não atender apenas as questões sociais mas também acautelar um conjunto de outras questões relacionadas ao contexto envolvente, o que exige que o Estado esteja preparado para tentar minimizar as ameaças que o possam atingir. Com efeito, a preparação para o enfrentamento das novas ameaças globais no Mar, seja por motivos de dissuasão ou de proteção e defesa, constitui uma atividade dispendiosa que absorve muitos recursos da Nação, o que pode entrar em conflito com outros interesses nacionais, por implicar o desvio de recursos de outras áreas com relevância (Levy & Thompson, 2010, p. 1).

Neste quadro, a Diretiva Presidencial sobre a Reedificação das Forças Armadas Angolanas de 30 de julho de 2007, elaborada pela Comissão de Reedificação das FAA, apresenta como principais e atuais missões das FA no âmbito da Segurança e Defesa Nacional, enquanto elemento forte de apoio à Política Externa de Angola, a seguinte orientação: assegurar a Defesa Militar do país e dos espaços estratégicos de Interesse Nacional; garantir uma atuação rápida em resposta a alguma ameaça contra a soberania ou integridade nacional; e satisfazer os compromissos internacionais assumidos pelo Estado, no quadro das missões de Segurança e Defesa de carácter *bimultilateral* da CTM; entre outras missões, em nome da manutenção da paz e estabilidade nacional.

Neste período de globalização, marcado pela maior abertura dos espaços e pelo aumento das necessidades dos Homens enquanto seres sociais, verifica-se um aumento da exigência, associado ao processo de regionalização, surgindo a região como o primeiro espaço de afirmação, projeção prevenção, proteção e dissuasão de qualquer expressão do poder de um Estado, adquirindo em consonância uma importância política e económica para os estados. Atualmente, “a soberania garante-se, quer em termos singulares como coletivos, muito distante das fronteiras administrativas, através da projeção de estabilidade para zonas geográficas circundantes ou mais distantes” (Duarte, 2011, p. 7), pois ao alargar as próprias fronteiras de segurança, o Estado estará a garantir mais adequadamente os seus interesses

nacionais. Nesta ótica, verifica-se cada vez mais que a percepção de que a noção de território e de segurança se encontram mais interligados, por o território nacional ter deixado de ser o espaço privilegiado em que, tradicionalmente, se baseava a segurança das pessoas e bens, passando esta a ser avaliada em termos regionais e globais, e de acordo com a atual conjuntura internacional.

Neste aspeto, as FA por si só encerram dois valores (David, 2001, p. 59): num primeiro representam uma das garantias essenciais de sobrevivência dos Estados, enquanto no outro contribuem para a preservação da ordem vestefaliana; numa altura em que a globalização é marcada pelas novas TIC²⁸⁰ (Almeida, 2011, p. 158), no plano político-militar, as suas missões já não se circunscrevem apenas ao domínio militar, mas foram alargadas ao domínio público, através do estreitamento da sua relação com a sociedade, onde a sua presença ao longo do território nacional contribuirá grandemente para a promoção de ações de salvaguarda e para o bem-estar das populações. Em suma, o Estado como «dono da guerra», conforme defendeu Grocios, continua a ser a última referência e o detentor da segurança, por “os Estados não podem confiar inteiramente uns nos outros e, na ausência de uma autoridade superior” (David, 2001, p. 58). Neste sentido, Angola deve continuar a manter as suas «capacidades de defesa contra as ameaças visando o diminuir da sua vulnerabilidade e o aumentar a sua segurança»²⁸¹.

2.2.2. UMAS FAA PARA A NOVA CONJUNTURA INTERNACIONAL

Depois da II Guerra Mundial teve início o princípio da autodeterminação dos povos, processo associado à maior multiplicação de Estados soberanos, o que influenciou na redefinição do conceito de fronteira que tem conduzido a integração progressiva nos Grandes Espaços à escala mundial. Esta nova realidade veio alterar também os conceitos tradicionais de soberania e de segurança (Duarte, 2011, p. 5), pelo que e de acordo com Jessica Mathews (1997), se assiste a um *power shift*, processo em que os atores não-estatais atingiram um nível apreciável de influência na cena internacional, sobretudo nos domínios não militares. Neste quadro, as incertezas e as transformações aceleradas que ocorrem no sistema internacional, obrigaram a introduzir novos ajustamentos políticos nas relações internacionais, nomeadamente em zonas do globo onde o desenvolvimento científico e tecnológico e a

²⁸⁰ Angola enfrenta ainda graves problemas a nível das novas TIC, na medida em que o Governo tem trabalhado para reverter o cenário, sendo que está em curso a construção do primeiro satélite angolano (ANGOSAT), através de um consórcio Russo, com a previsão de ser lançado até o ano de 2016 (Sonangol, 2013b, p. 4).

²⁸¹ Assim, a Segurança Nacional deve ser entendida como um dos desígnios da Política do Estado e objetivo último que se pretende atingir, abrangendo um conjunto de meios e atividades a desenvolver pelo Estado, pela combinação das Forças de Segurança e das FA na prossecução do Interesse Nacional.

capacidade de destruição representam uma das principais prioridades políticas em que avulta o elemento dissuasor (Marchueta, 2002, p. 116).

Assim, a redução do espaço e a aceleração do tempo provocadas pela globalização, alteraram por completo as perspetivas, a dimensão e a realidade física das nações. Daí emergem diversos desafios multifacetados, que exigem esforços de reorganização e de reorientação a nível do sistema mundial, nos diferentes planos de interação; num mundo marcado por três grandes ruturas de ordem estratégica, económica e tecnológica, onde o fator segurança desempenha papel fundamental²⁸² (*idem*, p. 20; Nye Jr., 2002, p. 74). Nesta perspetiva, numa Era das economias baseadas na informação e de um mundo em rede, o Poder está a tornar-se menos «transferível menos tangível, menos realizável e menos coercivo»; esta realidade tem obrigado os Estados a investir noutros tipos de instrumentos para fazer face à atual conjuntura internacional, dentre as quais a integração nos espaços de entendimento multissetorial de âmbito *bimultilateral* (Nye Jr., 2002, p. 74; Smith, 2000).

Com estes pressupostos e a permanente ideia de que a sociedade internacional tem sido caracterizada pelas interações horizontais entre os Estados, contexto em que Aristóteles considerou «homem enquanto ser social», as alianças fazem cada vez mais parte do dia-a-dia dos Estados (Amaral, 2012, pp. 53-61). Por essa razão, a atual conjuntura de integração "obrigou" estes a alargarem as suas fronteiras de segurança e defesa; o que por sua vez conduziu a uma «internacionalização» destas, procurando uma maior estabilidade local e regional, porquanto as suas dinâmicas se interligam.

Enquanto se esbatem as ameaças militares e intraestatais, novas ameaças não militares ganham importância, só podendo ser contidas numa base regional ou global, e não mais nacional, dentro do espírito de segurança coletiva de Woodrow Wilson, mais adequado a um “arranjo sistemático de compromissos e de mecanismos que garantam uma resposta coordenada de todos os Estados” (Claude, 1993, p. 23). Os regimes de segurança desenvolveram-se em duas direções diferenciadas: uma ligada às alianças e aos acordos de segurança entre os Estados; a outra, relacionada com a regulação das intervenções humanitárias; contribuindo para a estabilidade e para a paz, e formando «a nova governança global». A procura de uma «governança» ao mesmo tempo *interestatal* e *intraestatal* constituiu, à escala global, um desafio determinante para obter segurança e instaurar a paz

²⁸² Assim, nos anos 90, um voo transatlântico custava cerca de um terço do que custava há 40 anos atrás, ao passo que uma chamada telefónica de Nova Iorque para Londres custava cerca de 6% mais do que custava há meio século antes, refletindo a velocidade em que as tecnologias de informação e comunicação evoluíram, representando uma redução em termos de tempo e custos.

positiva, sendo esta o produto de novas formas de pensar a segurança (David, 2001, pp. 343-344; Ullman, 1983, pp. 129-135). No âmbito da Segurança e Defesa, uma «governança global» significa e consagra a reorganização dos espaços políticos associada a uma interdependência entre as estruturas, porque o que acontece localmente é causado pelo que se desenrola globalmente, pelo que nos últimos anos se assiste a uma Revolução nos Assuntos Militares (RAM).

Por sua vez, considerando o âmbito interno das FAA, as principais linhas de força estão relacionadas com o processo da sua reedificação, onde a adequação das FA em termos de atualização do ordenamento organizativo-funcional perspetiva a melhoria das suas capacidades operacionais para uma eficaz Defesa Militar de Angola, em harmonia com as metas definidas pela "Política de Modernização do Sistema de Defesa e Segurança Nacional" e pela "Diretiva Presidencial de 30 de julho de 2007" onde o Estado se compromete a empreender e a reedificar as FAA em duas fases progressivas e interligadas, conforme o pretendido para o novo paradigma da Defesa Nacional. No quadro internacional as FAA, têm prosseguido uma política de cooperação, no âmbito da Segurança e Defesa, com o exterior, em conformidade com a Política Externa do Estado angolano, no âmbito da participação nas missões e operações de apoio e manutenção da paz, sob a égide da ONU, União Africana, SADC e CEEAC e com os países da CPLP, bem como com outros países de interesse partilhado (Leão & Rupiya, 2005). Neste âmbito, os sucessivos empenhamentos das FAA exigiram um processo de permanente reajustamento das capacidades político-diplomáticas e militares, das doutrinas e das formas de operar do instrumento militar, muito devido aos novos cenários internacionais emergentes, numa tendência de fazer mais e melhor com muito menos.

Por essa razão, as FAA nos últimos anos têm intensificado a sua participação a nível continental, quer em associação a organizações quer isoladamente, aprofundando deste modo os laços de cooperação no âmbito da Segurança e Defesa com outros países, tendo sempre em atenção os interesses nacionais²⁸³ e as reais capacidades do seu poder militar. Neste particular, Angola granjeou na última década uma relevante visibilidade e projeção no âmbito da sua participação na esfera internacional, nomeadamente no que toca a sua atuação a nível continental, tendo por objetivo a garantia da estabilidade, da paz e da prosperidade nas comunidades próprias do continente Africano. O seu foco principal tem sido as sub-regiões de

²⁸³ Assim e num mundo modernizado, a fronteira de segurança militar, deve ser reformulada pelas FAA, no quadro de missões e responsabilidades onde esta se encontra inserida, sendo que neste redimensionamento devem ser ponderados os atuais interesses económicos.

importante interesse estratégico que, numa visão securitária, fazem parte das fronteiras de segurança e de estabilidade nacional, pelo que importará destacar algumas das principais demonstrações desta relativa importância de Angola e das FAA no quadro da paz e segurança:

- A eleição de Angola como membro não permanente do Conselho de Segurança da ONU durante o biênio 2003/2004;
- A Presidência de Angola na ZOPACAS (2007-2009);
- A Presidência do Conselho de Paz e Segurança da UA (2012);
- A Presidência da Comissão de Consolidação da Paz das Nações Unidas (2006-2007);
- A participação de Angola em missões e exercícios no quadro da ONU, da UA, da CPLP e das ORA;
- A participação nos exercícios das séries "Felino", "Blue Ruvuma", "Golfinho" e do género do "Exercício Kwanza – 2010", entre outras iniciativas continentais e internacionais (Exercícios *MEDFLAG*²⁸⁴ – 2005) no âmbito da Segurança e Defesa, que visam sobretudo promover a segurança internacional e treinar os efetivos das FA nestes países, atividade importante para as ações de resolução de conflitos e manutenção da paz, bem como para a operacionalização das Brigadas em Estado de Alerta da SADC e da CEEAC;
- A participação em Grupos de Contato e Missões de Observação (Guiné Bissau e RDC).

Atualmente, o aumento dos atores não-estaduais na cena internacional, tem aumentado a complexidade do sistema internacional, dando lugar a outras formas de riscos e ameaças, de características difusas como a ação das empresas multinacionais, organizações onde o domínio de Segurança e Defesa já se estendeu ao setor empresarial privado.²⁸⁵ Para tal, o Estado angolano deve estabelecer uma nova relação de forças, no seguimento da perspetiva defendida por Raymond Aron quando referiu que, perante a nova conjuntura, alguns Estados para garantirem a sua segurança, consideram necessário “o estabelecimento de uma nova relação de forças, ou a modificação da relação existente, para que os inimigos potenciais não sejam tentados a tomar iniciativa de agressão devido à inferioridade do rival” (Aron, 2002, pp. 140-141), refletindo sobretudo a importância do investimento na função segurança e defesa,

²⁸⁴ Os exercícios da série *Medflag* constituem um instrumento importante no treinamento dos militares das FAA e para o melhor relacionamento entre a sociedade civil e as FA, no apoio à reconstrução nacional (em nome do papel de apoio do serviço público das FA). Este exercício visa o tratamento de feridos, extinção de incêndios e busca de cadáveres e envolve tropas especiais, entre os quais os fuzileiros e mergulhadores da Marinha de Guerra Angolana.

²⁸⁵ Algumas multinacionais dispõem de orçamentos superiores aos de muitos Estados, detendo assim um poder económico que lhe permite influenciar, negociar e impor aos Estados medidas relacionadas com o mercado e não só, gozando de um estatuto privilegiado no quadro das relações internacionais (Pereira & Menezes, 2005, p. 95).

que se encontra diretamente ligado à Força, pois segundo Aron “...quanto maior for a capacidade de um Estado atacar menor será o risco de ser atacado...”²⁸⁶.

Este novo quadro político-militar tem exigido assim uma outra orientação política estratégica das FAA, «semelhante à Lei de Programação Militar Portuguesa» (Bernardino, 2013, p. 382), em que o maior investimento público e a ativação do Plano de Reequipamento das FAA, bem como das infraestruturas de Defesa, desenham o processo integral de reforma e de modernização das FA. Com efeito, O MDN e as FAA tiveram de enfrentar, no período pós guerra civil, uma nova fase de reestruturação dos seus instrumentos de poder, designadamente o militar, onde se destaca o reequipamento e modernização dos sistemas de armas, comunicações, fardamento e de equipamento, sobretudo no âmbito da Força Aérea Nacional e da Marinha de Guerra Angolana.

Inequivocamente, Angola possui «fatores estratégicos que contribuem para a formação de um poder subentendido, projetando-se como uma potência militar regional», sendo portanto necessário que se dê importância a dois aspetos principais da política internacional: o potencial económico e tecnológico; e as potencialidades para poder desenvolver uma indústria de defesa, tecnologicamente forte que permite às lideranças governativas investirem política e estrategicamente na Defesa Nacional. Neste âmbito, as características marítimas do território nacional representam facilidades efetivas para a edificação de uma indústria de Defesa Nacional orientada para o setor marítimo, que privilegie a construção naval, numa altura em que de acordo com o Military Balance:

“Foreign defence companies seeking to penetrate regional markets have increased their engagement with domestic defence industries and research institutions to better meet offset requirements and secure contracts. In other cases, foreign firms have entered into partnership agreements with, or taken direct stakes in, local defence firms, in order to take advantage of lower manufacturing costs, improve market access and their regional presence” (IISS, 2013, p. 36).

Considera-se que o país tem possibilidades de desenvolver a sua indústria militar, por existir toda a vantagem em reduzir gradualmente as suas importações, diminuindo assim a dependência militar relativamente a outros países, sendo a edificação da sua componente naval um elemento fundamental neste processo. Durante a cerimónia oficial de lançamento da primeira edição da Feira Internacional da Indústria de Defesa e Segurança (FIDES), que se realizou no espaço da Feira Internacional de Luanda (FIL), de 10 a 13 de novembro de 2013, o Ministro da Defesa advogou que, «no âmbito daquilo que é a política do Executivo

²⁸⁶ De acordo com o raciocínio de Raymond Aron, um Estado será tanto mais seguro quanto mais forte for, porquanto esta conceção não deixa de estar em parte correta, ainda que na atualidade, com a maior expansão das novas ameaças, percebe-se que nem sempre esta afirmação constitui uma verdade.

Angolano e onde é necessário definir estratégias que reduzam gradualmente as importações, com vista a garantir a autossuficiência do aparelho nacional», a indústria militar constitui uma peça fundamental; contribuindo na melhoria das condições de vida e de trabalho dos efetivos militares e da Nação em geral. Nesta perspetiva e para consolidar o processo de paz, considerando os aspetos apontados, Angola terá de manter uma autonomia em termos de defesa, o que servirá também de medida de persuasão para qualquer país que tenha intenção, de perturbar a sua soberania e integridade territorial, com a segurança marítima a surgir como um propósito fundamental que tem de ser garantido²⁸⁷.

No seguimento deste planeamento estratégico de aquisições militares e atendendo as necessidades globais dos três ramos das FAA, a formação de quadros tem constituído um domínio prioritário nos investimentos do Governo, sendo que o Ensino Superior Militar (com realce no Brasil, Rússia e Portugal) mereceu uma atenção especial com a criação de Academias de Ensino Militar, a implementação do Instituto de Defesa Nacional (IDN) e o melhoramento do funcionamento do Instituto Superior de Ensino Militar (ISEM). Estas medidas surgem como reflexo daquelas políticas adotadas no seguimento do processo de 3R do aparelho militar das FAA (Bernardino, 2013, pp. 385-387; Vaz, 1992).

Por isso e atendendo à situação desequilibrada entre os três ramos das FAA, em termos de infraestruturas e de recursos humanos, será necessário que o país, mais do que recrutar novos militares para a MGA e para a Força Aérea, proceda à transferência de pessoal do exército para estes ramos (como já tem sido feito com a Polícia Nacional), fundamentalmente porque existe a necessidade de se efetuarem reformas forçadas no Exército Angolano, devido à existência de militares excedentários neste ramo, os quais poderão ser devidamente enquadrados nos outros ramos; o que aumentará o desempenho destes dois ramos a nível do território nacional. Esta medida, poderá ajudar a ultrapassar os problemas com pessoal, nomeadamente na Marinha de Guerra, bem como reduziria os gastos com a formação de base dos militares, que depois terão de receber uma instrução e devido enquadramento na MGA, a fim de prosseguirem a sua carreira militar como «marinheiros», sobretudo porque só com um quadro de pessoal devidamente preenchido, a Marinha estará em

²⁸⁷ Neste quadro globalmente complexo, o planeamento e a organização da Defesa Militar, em termos de ato de soberania e de integridade territorial, surge como um importante desafio, um exigente e estimulante exercício que passa por administrar e congregar a manutenção da paz, mas antecipar e preparar, com eficácia, a ocorrência de crises regionais, através de uma potencial intervenção militar com menos forças, mas com melhores e mais adequadas capacidades, orientadas para a aquisição de índices elevados de mobilidade, flexibilidade e de versatilidade de ação em operações militares.

condições de formar um dispositivo naval consistente, com homens em terra no auxílio dos homens no Mar, no cumprimento dos interesses nacionais.

O atual panorama exige que Angola continue a investir no reequipamento e na modernização das FA, a custos economicamente aceitáveis, o que passa por uma “aposta nas indústrias de defesa, numa 1ª fase, em articulação com as potências cooperantes e eventualmente numa 2ª fase, em contexto nacional e regional de cooperação” (Bernardino, 2013, p. 389). A sua natureza de Estado ribeirinho deve pesar na condução deste processo, de algum modo ambicioso mas concretizável. Nesta ótica Angola, através do MDN e das FAA, deve adotar uma doutrina estratégica de Defesa Militar, que englobe um Conceito de Ação Estratégica Militar, as missões estratégicas particulares (missões dos ramos das FAA) e os paradigmas setoriais de Planeamento Estratégico genético, estrutural e operacional relativo à Defesa Militar²⁸⁸. Esta doutrina deve traduzir os principais princípios, orientações e medidas segundo os quais as FA devem regular a materialização dos objetivos estratégicos de Defesa Militar, no quadro dos espaços e OI em que se inserem, no curto ao longo prazo; essencialmente, por a reedificação e transformação das FA constituir-se num processo de constante transformação.

Em suma, as FAA no cumprimento das suas missões específicas mas articuladas entre os três ramos (Exército Nacional, Força Aérea Nacional Angolana (FANA) e Marinha de Guerra Angolana) sob a supervisão do EMG/FAA, em nome dos interesses superiores do Estado, terá de continuar a garantir a Autoridade do Estado. Especialmente no mar, onde a Marinha de Guerra enquanto Poder Naval, surge como o grande pilar para a segurança e defesa deste espaço, num cenário em que se assiste cada vez mais a uma maior apetência na disputa das áreas marítimas, a uma maior proliferação das ameaças no mar e a um maior aumento dos atores.

2.3. A MARINHA DE GUERRA ANGOLANA COMO VETOR DE SOBERANIA NO MAR

Embora muitas vezes, os meios de comunicação social tendam a iludir a opinião pública, acerca do papel das FAA em geral e da Marinha em especial, fazendo acreditar que,

²⁸⁸ O Conceito de Ação Estratégica Militar define os princípios de ação; as missões estratégicas particulares institui as orientações de ação; os paradigmas de planeamento estratégico militar; determina as medidas genéticas, estruturais e operacionais para a ação das FA (Ribeiro, 2010b, p. 25).

num ambiente de paz e estabilidade política, a sua missão²⁸⁹ reduz-se às «Operações de Paz e Humanitárias», constituindo os motivos mais flagrantes para a existência das FA, minimizando assim a importância dos investimentos nestes órgãos, não se deve esquecer que na atualidade as Marinhas encontram-se no centro das dinâmicas de desenvolvimento de todos os países a nível mundial, não apenas pela sua importância enquanto instrumento essencial para a segurança, mas também pela sua importância como único órgão de controlo do espaço marítimo, que surge como uma fonte de riqueza e de diversificação económica, sobretudo para países com uma ZEE extensa como Angola.

A Marinha de Guerra Angolana (MGA), anteriormente Marinha de Guerra Popular de Angola (MGPA)²⁹⁰, é assim um dos três ramos das FAA (baseando-se no modelo português), correspondente à componente naval do poder militar. A MGA foi fundada²⁹¹ em 10 de julho de 1976 pelo primeiro Presidente da República de Angola, António Agostinho Neto, durante o ato de encerramento do 1.º curso de instrução dos primeiros militares do ramo após a independência do país, onde salientou o papel deste ramo na preservação da integridade territorial, tendo afirmado que com “...a protecção das águas territoriais [...] neutralizaremos aqueles que querem, de qualquer maneira, roubar o que existe no nosso país...” (Revista Marinha, 2010, p. 32). Enquanto ramo das FAA, com responsabilidades no âmbito da Segurança e Defesa, a MGA “...concorre com o Exército e a Força Aérea para a defesa militar do país...” (Sacchetti, 2005b, p. 10), com o mesmo tipo de subordinação ao Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, ao Ministro da Defesa Nacional e ao Comandante Em Chefe das Forças Armadas.

Neste quadro e de acordo com o artigo 207 da Constituição da República, A MGA tem por missão participar na Defesa Nacional, contribuindo para a garantia da independência nacional, da integridade territorial, da preservação da soberania, da liberdade e segurança das populações contra qualquer agressão externa, no quadro do Direito Internacional. A missão da Marinha de Guerra Angolana, através dos seus instrumentos principais de apoio da ação do Estado no Mar, é de importância vital para a Defesa do país, tendo em vista a preservação dos

²⁸⁹ Esta visão, de todo muito irrealista, admite que as FA deveriam moldar a sua configuração, de atuação e de estrutura, reduzindo-se ao necessário para a representação condigna e eficaz em Operações de Paz e de Consolidação de Paz, agindo numa sequência em que depois do «militar-guerreiro» e do «militar-gestor» surge o «militar-escuteiro» (Couto, 2002, p. 16).

²⁹⁰ A MGPA nasceu e teve os seus primeiros de existência sediada na Base Naval de Luanda, sita na Ilha do Cabo, onde foram instalados o Comando, o Estado-Maior, o Comissariado Político, a Logística, e todos os restantes serviços que formavam a Marinha (Barros, 2012a, p. 4).

²⁹¹ O primeiro Presidente da República de Angola, António Agostinho Neto, em visita à Base Naval de Luanda, a partir do convés da «*Lancha Escorpião*», fez questão de sublinhar o significado que esta data representava para o território angolano, tendo em conta a consolidação da segurança e defesa das águas territoriais angolanas.

interesses do Estado (recursos naturais, fronteiras, comércio e transporte marítimo, infraestruturas petrolíferas, etc.) e a consolidação do Estado Democrático e de Direito. A Marinha é essencial para que os Angolanos possam usar o Mar na medida dos seus interesses, nomeadamente na proteção da fronteira marítima, onde se podem materializar um conjunto de ameaças à soberania, à economia, à capacidade de influência no seio dos acordos regionais e da Comunidade Internacional, perigando a sobrevivência do Estado no âmbito interno e externo, num cenário continental onde a criminalidade organizada no mar e o aparecimento de Estados falhados é cada vez mais determinante.

Se por um lado, para Angola o final da Guerra Fria no contexto marítimo significou uma oportunidade para o estabelecimento e fortalecimento de novos e velhos laços de amizade e solidariedade, sobretudo pela maior abertura das rotas oceânicas, por outro lado resultou num relativo abandono do Mar, especialmente no que se refere ao patrulhamento das águas nacionais, uma vez que Angola contava com o apoio da URSS para o patrulhamento da sua orla marítima, não tendo desenvolvido as suas próprias capacidades navais, o que se traduziu numa maior invasão territorial, quer no âmbito da exploração do Mar quer em termos da transposição das fronteiras (Thomashaussen, 2008a, pp. 21-22). Assim, embora tenham passados mais de 36 anos desde a sua fundação, tendo já sofrido transformações em toda a sua estrutura, os meios a cargo desta instituição de caráter nacional ainda são insuficientes²⁹², nomeadamente no que toca às Unidades Navais à sua disposição e à existência de recursos humanos devidamente habilitados e capacitados, para fazer frente aos obstáculos que este ramo enfrenta no cumprimento das suas responsabilidades, sobretudo no patrulhamento eficaz das águas territoriais e no controlo da Zona Económica Exclusiva.

Por tudo isso, não constitui exagero algum afirmar que no que toca ao Poder Naval, a Marinha de Guerra de Angola atravessa uma etapa muito delicada, em que apresenta um grande défice em todos os seus setores (IISS, 2013, p. 493), com especial referência da componente de força (correspondente aos instrumentos de guerra para emprego da Força, na

²⁹² A MGPA na sua génese herdou os meios navais deixados pela potência colonial, apesar de que nem todos estivessem operacionais. Neste contexto, encontravam-se operacionais quatro lanchas de fiscalização grandes – LFG, da classe “*Argos*”, navios de 210 toneladas, 20 nós de velocidade e com 2 peças Bofors de 40 mm; seis lanchas de fiscalização pequenas – LFP, da classe “*Bellatrix*”, 52 toneladas, 20 nós e uma peça Oerlikon de 20mm; duas lanchas de desembarque grandes – LDG, da classe “*Alfange*”, de 480 toneladas, 9 nós e duas peças Oerlikon de 20mm; várias lanchas de desembarque médias – LDM, de 59 tons e pequenas – LDP, de 18 tons, todas armadas com metralhadoras MG42, de 7,62 mm; e o antigo navio hidrográfico “*Carvalho Araújo*”, que atracado ao cais, serviu de apoio para alguns serviços da Base (Barros, 2012a, p. 5). Com recurso a estes meios a MGPA cumpriu nas primeiras décadas com a sua missão de segurança e defesa das águas nacionais, tendo mais tarde ampliado o seu arsenal com apoio da URSS. Em 1988 a MGPA detinha uma frota de cerca de 50 unidades e um corpo de efetivos com cerca de 1 500 militares. Vide. Notícias acedidas em 22/07/2012: <http://www.country-data.com/cgi-bin/query/r-659.html>.

qual depende o grau de controlo do mar de que um país é capaz), do elemento de segurança (relativo as infraestruturas, ou seja, bases, unidades e pontos de apoio, a partir das quais operam os meios), do elemento de transporte e projeção marítima (relativos a todas entidades e infraestruturas ligados ao transporte marítimo, desde os seus tripulantes aos estaleiros de construção e reparação naval), bem como dos meios não orgânicos da Marinha de Guerra.

Num cenário em que as FAA desde cedo estiveram mais vocacionadas para as componentes terrestre e aérea, em virtude dos longos anos de guerra civil de natureza terrestre; no atual contexto internacional, torna-se importante que haja um maior investimento de Angola na segurança e defesa marítimas, especialmente, porque se assiste a um aumento das ameaças e dos conflitos no Mar a nível continental, tendendo estes a uma maior exposição, que por sua vez constitui um fator ameaçador para a Segurança, Defesa e afirmação nacional. Neste particular, o Almirante Viera Matias, defende que Angola não pode desempenhar o papel de afirmação regional que ambiciona sem homens preparados e meios navais convencionais, nem defender as suas áreas litorâneas e as plataformas petrolíferas sem navios, lanchas e patrulhas rápidas e modernas, o que exige a consolidação de um «Planeamento Estratégico e de Forças Navais».

Enfim, um país como Angola não pode ignorar o papel que a Marinha de Guerra tem para a salvaguarda do território nacional, para preservação da soberania e para assegurar a integridade territorial, sobretudo pela sua vasta fronteira marítima e pelo peso dos seus ativos marítimos na economia nacional, na medida que no ato da comemoração do aniversário da MGA, em 10 de julho de 2012, o Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas Angolanas (CEMGFAA), “General Geraldo Sachipengo Nunda”, recordou a sua importância, ao longo da sua história, na prossecução dos interesses nacionais²⁹³ (MPLP, 2012, p.1-5). Por essa razão, atualmente se observa um despertar da consciência marítima nos Angolanos, levando a que o Estado cada vez mais reconheça a urgência em manter a sua presença no mar de forma coordenada, com vista a minimizar recursos financeiros e promover o controlo eficaz dos espaços marítimos, em nome da mitigação das várias ameaças no mar, sendo que para tal está em curso o «Programa de Reequipamento da MGA» e a criação do «Sistema Nacional de Vigilância Marítima», no quadro da RSS e da RSD (Cunha, 2008, p. 33).

²⁹³ Numa mensagem dirigida aos efetivos da MGA, o chefe do EMGFAA realçou que este ramo cumpriu missões difíceis, ao longo da sua história, com os recursos de que dispunha, contribuindo inegavelmente para a defesa e preservação da independência nacional, soberania e da integridade territorial, tendo também mobilizado sinergias, com vista a proteção dos recursos económicos do Mar. De acordo com o chefe do EMGFAA “a MGA foi criada num momento crucial da História mundial, caracterizada pela presença de dois sistemas antagónicos com fortes influências para os países do chamado “Terceiro Mundo”, de que Angola era parte”.

2.3.1. AS MISSÕES

Se é bem verdade que a “natureza, a gravidade e a eminência da ameaça, influenciam o apetrechamento das Forças Armadas” (Sacchetti, 2005b, p. 15), no caso concreto da Marinha, a sua dimensão, intensidade de treino e prontidão devem estar convergentes com a sua razão de ser e sobretudo pelo bem a preservar, ou seja a soberania. Uma Marinha de Guerra é um instrumento acima de tudo militar, na medida que o potencial combatente surge como um dos principais pilares da sua existência, integrando um conjunto de capacidades essenciais, que por sua vez podem ser usadas para o desempenho de missões de caráter especificamente militar e não militar, fundamentalmente, porque atualmente o empenhamento da maior parte das FA já não se limita à componente militar (Galrito, 2012, p. 1).

Dessa maneira, não se pode esquecer nem ignorar as raízes e origens dos conflitos, na atual conjuntura, nem o papel das FA e concretamente da Marinha de Guerra na manutenção da estrutura do Estado-Nação (Couto, 2002, p. 16), em defesa da integridade territorial e da soberania nacional. Estes constituem o único fator dissuasor que o Estado possui, pelo que devem continuar a integrar capacidades convencionais “...para fazer face a ataques externos; capacidade de guerra não convencional, ou contra subversiva, para fazer face às ameaças internas e outras que em tal se possam converter; capacidade de salvaguarda e manutenção da inviolabilidade e da segurança das nossas fronteiras...” (Barros, 2012b, p. 13), bem como continuar a fortalecer capacidades de intervenção no quadro das ORA e OI como a ONU e a UA, designadamente, em missões de apoio e manutenção de paz. Por isso, deve-se estar conscientes dos interesses nacionais – no âmbito da projeção, afirmação e liderança regional – sem descorar da necessidade de proteger a vasta costa nacional, assim como defender as outras fronteiras territoriais.

De acordo com Ken Booth (1977, p. 15), as funções de qualquer Marinha de Guerra podem ser representadas de uma forma geral e ao mesmo tempo integral por uma «trindade baseada no Uso do Mar», e fundamentada pelo reconhecimento dos modos de ação, através do qual as Marinhas conseguem alcançar os seus propósitos, através da "Função Militar" (Defesa Militar própria), "Diplomática" (apoio à política externa) e de "Polícia" (proteção da soberania, segurança e autoridade do Estado no Mar); que se consolidam graças a um vasto conjunto de outras funções, que contribuem para a Defesa Militar e para garantir o uso do mar, num triângulo onde a função militar constitui a base desta trindade (*vide*. Apêndice A3).

Nesta ótica, a função diplomática da Marinha consiste na manutenção e apoio à Política Externa²⁹⁴ (as missões no âmbito da *gunboat diplomacy* e *show the flag*), onde o empenhamento da força é feito no quadro das missões e responsabilidades no plano internacional. A função policial (responsabilidades de guarda-costeira e serviço público²⁹⁵) visa sobretudo o controlo das fronteiras e espaços marítimos nacionais, em paralelo com as outras entidades nacionais, em nome dos interesses vitais da Nação. Por último, a função militar, principal função das Marinhas de Guerra, envolve um conjunto de missões, a saber: proteger o território nacional de quaisquer ameaças ou ataques externos; preparar para as missões em tempo de guerra; promover um ambiente estável e seguro; deter qualquer intrusão hostil nas fronteiras marítimas, contribuir para a segurança marítima local e regional; proteger e estender os interesses nacionais nas águas contíguas ao território nacional; proteger as atividades do Estado no mar²⁹⁶; proteger a vida e os recursos nacionais no mar; entre outras missões do Estado no mar (Booth, 1977).

Porém, as alterações ocorridas na política internacional vieram dar outra dimensão no papel das Marinhas na ação do Estado no mar, fazendo com que surgisse uma nova função no espectro das suas missões, tendo em vista também o seu maior contributo no desenvolvimento económico, científico e cultural do Estado, ou seja o fomento económico, a investigação científica e a promoção cultural (Ribeiro, Silva, Palma, & Monteiro, 2010, p. 76), numa lógica de PMM ou seja «*Duplo Uso*»²⁹⁷; ou ainda conforme considera Geoffrey Till²⁹⁸ de uma «Marinha Pós-moderna». Neste sentido, atualmente assumem-se como

²⁹⁴ Contudo, muitos Estados não percebem a função diplomática das Marinhas, porque não têm a noção de que a segurança e defesa das suas fronteiras marítimas se encontram dependentes em larga escala da estabilidade internacional, no sentido que até as Marinhas com menores dimensão não podem descorar desta missão que visa fortalecer os laços internacionais e promover a entajuda no âmbito da segurança marítima. Assim, tal como em toda parte do mundo, no contexto africano, as Marinhas devem continuar a responder as suas obrigações como instrumento da política externa, correspondente à função diplomática, mesmo que representando uma função menor no espectro de todas as suas missões, sobretudo pelas responsabilidades no âmbito da segurança marítima do Estado, cumulativamente aos poucos recursos afetos às suas principais missões, no âmbito do patrulhamento marítimo e na busca e salvamento dentro e fora do mar territorial (Vogel, 2009, pp. 2-3).

²⁹⁵ Esta função da Marinha, que de acordo com Ken Booth (1977, p. 18) envolve a participação na estabilidade interna e contribuição no desenvolvimento sociopolítico da Nação, equivalente com as funções das FA de PUMF (*Peaceful Uses of Military*) e MACC (*Military Assistance to the Civil Community*), que pelas suas características geográficas não são comumente atribuídas às Marinhas.

²⁹⁶ Assim, não foi em vão que Alfred Mahan defendeu que as principais funções das Marinhas seriam o controlo do comércio marítimo e o Controlo do Mar, enfatizando o poder destrutivo das mesmas, o que implicava a necessidade de edificar uma frota naval mais poderosa que as frotas inimigas (Mahan, 1889).

²⁹⁷ Conceito e modelo adotados pela Armada Portuguesa, com base no paradigma operacional. De acordo com o Almirante Saldanha Lopes «o paradigma operacional é indissociável da padronização organizativa e recorre a um conjunto equilibrado de capacidades que está concebido para dar resposta a um leque alargado de necessidades, aspetos fundamentais para promover a eficiência e a eficácia» (2011, p. 6).

²⁹⁸ Geoffrey Till, numa análise sobre dois conceitos interessantes, relativamente às Marinhas de Guerra e as suas missões, que evidenciam a maior ou menor tendência das Marinhas optarem por um empenhamento cooperativo,

principais funções das Marinhas as seguintes: Defesa Militar e apoio à política externa; segurança e autoridade do Estado no mar²⁹⁹; e de desenvolvimento económico, científico e cultural (Till, 2008, pp. 15-16; Ribeiro, Silva, Palma & Monteiro, 2010, p. 75-76). A missão da Marinha Angolana, tal como a maior parte das Marinhas, abrange um vasto leque de tarefas relacionadas com a Defesa Militar própria e autónoma do Estado, Defesa Coletiva, proteção dos interesses nacionais e diplomacia naval; com a segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar, vigilância, fiscalização, policiamento e proteção civil e com o desenvolvimento económico, científico e cultural (*vide*. Apêndice A9).

Neste quadro, a Marinha de Guerra Angolana através das suas unidades e do seu dispositivo operacional deve garantir as suas missões de interesse público (fiscalização da pesca, SAR, *etc.*), Defesa Militar (exercício da autoridade nas águas de jurisdição e Interesse Nacional) e de investigação científica (geofísica, oceanográfica, *etc.*), sobretudo porque a atribuição de missões no âmbito do desenvolvimento económico, científico e cultural à Marinha, evitam a proliferação de Instituições públicas e permitem a melhor afetação dos fundos públicos às causas nacionais, nomeadamente numa altura em que existe a necessidade de haver uma reforma nos recursos humanos das FAA em nome de uma melhor estruturação e reedificação das FAA. Em tempo de paz, a presença da MGA encontra-se cometida à missão de dissuasão e de manutenção da ordem nacional e de específicas missões internacionais através do controlo do mar; enquanto em tempo de guerra está orientada para a segurança e Defesa do território nacional.

Em suma, a ação da Marinha de Guerra deverá continuar orientada no desempenho das funções de Defesa Militar e apoio à política externa, segurança e autoridade do Estado e de desenvolvimento económico, científico e cultural, essenciais à afirmação e proteção dos interesses nacionais no mar, o que implica capacidade de intervenção em todos os espaços marítimos, sendo que só a presença ininterrupta (na base de uma frota moderna) e o

defende que atualmente existem dois modelos genéricos de desenvolvimento naval: o primeiro modelo, designado como das "Marinhas Modernas", vocacionadas para a conquista do poder (espaço, território, recursos, *etc.*), ou seja, marinhas dedicadas apenas à ação militar, sendo Alfred Mahan o grande apóstolo deste modelo; e o segundo modelo, definido como das "Marinhas Pós-modernas", consistindo numa abordagem mais integral internacional, complementar, cooperativa, colaborativa e quase coletiva, visando assegurar o controlo e a liberdade dos mares e oceanos através de atuações cooperativas, em suma, uma marinha que não se limita a vertente militar, tendo uma atuação *bidimensional* (militar e não-militar) (Till, 2008).

²⁹⁹ No que toca à manutenção da boa ordem no mar, atualmente o foco centra-se no controlo do litoral e das águas nacionais, garantindo o uso legítimo do mar e agindo contra tudo o que possa ameaçar o bom uso do mar. A função Política externa inclui a participação no reforço da presença nacional nas OI em que o País está integrado através da projeção de poder, no sentido que atualmente só as grandes potências conseguem garantir essa missão, quer isoladamente ou num último caso em conligação; e por último em manter o consenso marítimo internacional, em nome da segurança comum.

desempenho eficaz destas três funções poderão reforçar a condição da Marinha como parceiro indispensável para a ação do Estado no mar, e ao mesmo tempo funcionar como fator de dissuasão e força de paz dentro dos marcos das águas oceânicas nacionais, onde se torna importante: controlar a ZEE do país; controlar a exploração dos recursos marinhos nacionais; proteger as bases de intervenção da MGA, bem como portos e golfos; prevenir e impedir todas as atividades ilícitas no mar e águas internas nas suas áreas de jurisdição; manter o regime operacional favorável na área de jurisdição nacional; cumprir as operações de busca e salvamento (SAR) e participar nas atividades de resgate no mar; prestar o apoio à navegação e fornecer dados de hidrometeorologia atinentes ao espaço marítimo nacional; proteger as atividades de extração petrolífera; proteger e guardar os recursos marinhos biológicos e não vivos na ZEE de Angola (jazigos de petróleo; gás, recursos naturais, minérios, outros recursos vivos e minerais do mar); controlar para que outros países não efetuem as pesquisas científicas na ZEE de Angola; controlar a poluição do ambiente marinho em toda a ZEE de Angola; garantir os interesses nacionais em toda a ZEE; e controlar e proteger as vias de comunicação marítimas de importância nacional e que passam pela ZEE nacional.

2.3.2. A ORGANIZAÇÃO E O SISTEMA DE FORÇAS

Não foi «em vão» que Alfred Mahan³⁰⁰ defendeu que, numa ótica histórica da ascensão e queda dos Impérios, «o Poder Marítimo conduz à prosperidade das nações quer em tempos de paz como em tempo de guerra», sublinhando a importância das Marinhas e do seu Sistema de Forças para a conservação deste poder. Neste contexto, para cumprir o leque de missões que são essenciais para a preservação do Estado, a MGA tem adotado um conjunto de funções, no quadro de valores que legítima, tendo em conta o desenvolvimento da política internacional, o relacionamento com os países vizinhos e parceiros, e as atividades no Mar.

Atualmente, os elementos da componente operacional do Sistema de Forças da Marinha de Guerra Angolana são o Comando Geral, os Comandos de Zona Marítima, as Forças e as Unidades Operacionais, encontrando-se distribuída em cinco pontos em todo o território nacional (Base Naval de Cabinda; Base Naval do Soyo; Base Naval do Lobito; Base Naval do Namibe; Base Naval de Luanda e Comando Geral em Luanda), dentro das três regiões navais – Região Norte, Região Centro e Região Sul. Enquanto o Comando Geral é o

³⁰⁰ Na sua célebre obra, Alfred Mahan «*The Influence of Sea power upon History, 1660-1783*» faz referência que o «domínio do mar, em termos tanto comerciais como militares, representa a condição necessária para dominar o mundo», atribuindo importância do Poder Marítimo na expansão e desenvolvimento dos Estados, onde o Poder Naval é uma peça essencial. Deste modo, enfatizou que a ascensão da Grã-Bretanha, como maior potência da altura, foi garantida pelo domínio das linhas de comunicação marítimas e, paralelamente a robusta atividade comercial, protegida por uma rede de bases estrategicamente posicionadas nas suas colónias (Mahan, 1889).

principal órgão de comando operacional da MGA, a quem incumbe coordenar todas as atividades da Marinha, os Comandos de Zona Marítima asseguram a coordenação das atividades da MGA nas respetivas zonas marítimas.

No âmbito da formação de quadros³⁰¹, e tendo em conta as atuais necessidades de profissionalização dos militares das FAA, a Marinha de Guerra dispõe de um subsistema de Ensino que comporta, atualmente, a Academia Naval Angolana (ANA), o Instituto Superior Naval de Guerra (ISNG), a Escola de Especialistas Navais (EEN) e a Escola de Fuzileiros Navais (EFN). Deste modo, a MGA forma uma boa parte dos seus oficiais, em cursos *ad-hoc* com duração de seis meses, na EEN no Lobito, sendo outra parte dos Oficiais da Marinha formada no exterior, nomeadamente no Brasil, na Rússia e em Portugal. Logo e considerando o «longo caminho» que o Estado angolano tem por percorrer com vista a fazer uma reforma na sua componente naval e deste modo transformar³⁰² o seu dispositivo naval adaptando-o às novas realidades (interna e externa), reconhece-se que as parcerias, as alianças e a cooperação *bimultilateral* na área da Segurança e Defesa, devem continuar a constituir uma aposta setorial, sobretudo por ser notória a escassez dos meios e das capacidades a nível interno, contribuindo para o desenvolvimento sustentado das capacidades das FAA, em geral, e da Marinha de Guerra Angolana, em especial.

2.3.3. AS CAPACIDADES E OS MEIOS

A falta de capacidade naval representa para Angola uma das suas maiores vulnerabilidades a nível da Segurança e Defesa Nacional, senão a maior fragilidade enquanto Estado ribeirinho, muito mais pelo potencial em termos de recursos naturais das suas águas, e pela dependência da Economia nacional relativamente ao Mar. Assumindo que o principal propósito das Operações Navais, ainda é o de “ganhar e manter o controlo da atividade humana no mar, de forma que o uso do Mar seja o meio de influenciar favoravelmente os acontecimentos em terra...” (Costa, 2003, p. 8), em nome dos interesses nacionais, na atualidade os países menos desenvolvidos ou com menos recursos têm procurado apetrechar-

³⁰¹ Angola pretende harmonizar a estrutura de Ensino Militar ao sistema de ensino do país, para que exista um sistema de educação unificado, que integre o Sistema de Ensino Militar no Sistema de Ensino Nacional Angolano, de acordo com a Lei de Bases do Sistema de Educação. O subsistema da MGA faz parte do Sistema de Ensino Militar das FAA, que por sua vez constitui-se por outros três subsistemas, a saber o Subsistema de Ensino do Estado-Maior-General, o Subsistema do Exército e o Subsistema da Força Aérea.

³⁰² Este paradigma de transformação pode ser consolidado também, com a visão do Chefe do Estado-Maior da Armada Portuguesa, Almirante José Carlos Saldanha Lopes, regulada por três ideias fundamentais: Herança, dos valores e do conhecimento que exige e reforça a identidade cultural e organizacional; inovação, particularmente importante nas vertentes genéticas e estrutural, que promove a relevância; e evolução da doutrina, dos procedimentos, dos processos e dos métodos, que melhora o desempenho (Lopes, 2011, p. 1).

se com navios de médio porte (corvetas ou patrulhas pequenas e velozes) por forma a dissuadir outros que desejam disputar-lhe a soberania.

Desde logo, as “verbas despendidas para fins militares indicam o esforço da comunidade com a segurança” (Almeida, 2012, p. 284), sobretudo porque a missão de qualquer Força de segurança marítima reflete-se nos meios que opera. Neste particular e de acordo com os Relatórios sobre o «Resumo das Despesas do Órgão por UO (Unidade Orgânica) e Órgão Dependente», relativos aos anos 2011 e 2012, foram atribuídos respetivamente 8,15% e 7,81%, ao Ministério da Defesa Nacional, o que demonstra a preocupação que nos últimos anos o Estado tem tido com o setor da Defesa Nacional, ao procurar gerir este projeto de modernização das FAA de forma equilibrada; enquanto, a MGA recebeu 0,24% (~99 M USD) e 0,22% (~100 M USD), respetivamente, o que por um lado pode espelhar a menor importância que ainda é atribuída ao vetor da Defesa Militar naval, e por outro a dimensão (em termos de Força Militar) que este ramo tem no conjunto das FAA.

Neste balanceamento, importa referir que as aquisições dos bens públicos, nomeadamente a nível da Segurança e da Defesa Nacional, são feitas através da Casa Militar, pelo que torna difícil expressar com exatidão os números do Orçamento do Estado com a Defesa Militar. Não obstante, segundo o *Military balance* (2014), os gastos com a Defesa em Angola em 2012 e 2013 foram de 4.15 e 6.05 biliões de USD, respetivamente (IISS, 2014, p.420). No caso vertente à MGA, embora esteja ainda muito longe de constar na lista das 50 Marinhas mais poderosas do mundo (Global Fire Power, 2013), os recentes investimentos com a Segurança e a Defesa Nacional elevam as perspetivas deste ramo a nível da África Austral e Central, num quadro geopolítico onde Angola tem vindo a reforçar o seu dispositivo naval em convergência com a sua Política de Defesa Nacional e Política Externa.

Em 2008, a MGA contava assim na sua composição somente com duas vedetas e quatro lanchas de pequeno porte operacionais, empregues na fiscalização e patrulhamento das águas interiores e territoriais, sem autonomia nem capacidade técnicas para o cumprimento da missão em vista, nomeadamente a vigilância do mar territorial e da ZEE e o patrulhamento até à região do Golfo da Guiné, o que implica dotar o ramo de navios com um raio de ação superior a 4000 MN e estruturas capazes para garantir com êxito as travessias, assim como as reparações e manutenções (Cunha, 2008, p. 34). Todavia, num momento em que o País vive uma fase privilegiada da sua recente existência como Estado soberano e independente, sobretudo no que toca ao crescimento económico e a estabilidade sociopolítica da Nação, seria nefasto se o país não soubesse aproveitar este contexto favorável, para fortalecer e fazer

funcionar as estruturas que, devido os longos anos de guerra civil não foi possível desenvolver, designadamente as estruturas do Estado que corroboram no exercício das missões de Autoridade do Estado no Mar.

Atualmente, o dispositivo naval é composto por vários meios entre unidades armadas e unidades não armadas. Os meios que compõem o dispositivo naval encontram-se assim entregues a vários organismos (IISS, 2014, p. 420):

- 1 Sistema de defesa costeira (defesa anti- missil) SS-C-1B Sepal (Luanda);
- 3 Navios de vigilância e investigação pesqueira da classe Ngola Kiluange (Ministério das Pescas);
- 4 Navios patrulha da classe Rei Mandume;
- 5 Navios patrulha da classe Imperial Santana;
- 5 Lanchas rápidas PVC-170;
- 5 Navios patrulha costeira da classe Bula Matadi;
- 2 Aeronaves de patrulha marítima (Fokker F-27-200 MPA; C-212 Aviocar) (Força Aérea).

Assim sendo, percebe-se que a componente operacional do Sistema de Forças da Marinha de Guerra encontra-se muito desajustada às necessidades do país, especialmente atendendo às responsabilidades que Angola tem ao nível regional, no que concerne à gestão de conflitos e à garantia da estabilidade continental. No Mar não pode ser diferente, porque se proliferam cada vez mais as ameaças no Mar nos Estados africanos, levando a uma maior imposição da autoridade dos Estados neste espaço. Neste quadro, a participação em exercícios militares navais surge como uma imposição, num contexto em que para se fazer presente é necessário dispor de meios navais, capazes de enfrentar à criminalidade no Mar. Em síntese, a participação de Angola em exercícios da série Felino, Kwanza e Dolphin, deve ser acompanhada por um maior reforço da componente naval, a fim de permitir uma maior participação de Angola no quadro de defesa naval regional. Paralelamente, considera-se fundamental um aprofundamento dos laços de cooperação a nível do Atlântico Sul, quer participando em exercícios militares³⁰³, como fazendo parte de um quadro alargado de segurança marítima coletiva.

³⁰³ A falta de capacidades navais faz com que Angola seja um elemento excluído no quadro de exercícios navais a nível do Atlântico Sul, dentre os quais os exercícios da série IBSAMAR, ATLASUR e OBANGAME EXPRESS. O IBSAMAR é um exercício naval que ocorre bianualmente, no âmbito do fórum Índia-Brasil-África do Sul (IBAS); o ATLASUR é um exercício naval conjunto que se realiza desde 1993, envolvendo o Brasil, a Argentina, o Uruguai e a África do Sul; e o OBANGAME EXPRESS é um exercício militar naval do Golfo da Guiné (IISS, 2013, p. 547; IISS, 2014, p. 475).

3. O MAR E OS DESAFIOS À SOBERANIA ANGOLANA

Os espaços marítimos sob soberania e/ou jurisdição de Estados ribeirinhos no continente Africano são marcados, maioritariamente, pelo fraco exercício da autoridade dos Estados, muito graças à consciência predominantemente territorial das suas comunidades e organizações. Um exemplo genuíno deste fenómeno é o facto da União Africana e a sua antecessora (OUA) sempre terem privilegiado a segurança territorial em detrimento de uma maior segurança marítima, deixando o espaço marítimo no esquecimento e menosprezando deste modo o seu valor estratégico (Dias & Branco, 2011, p. 13). Esta menor importância associada ao facto de que ao longo dos anos estes Estados não terem conseguido edificar um modelo de Estado-Nação com princípios democráticos e transparentes, com estruturas nacionais fortes, e com instituições orientadas para o interesse coletivo e não setorial, explica o vazio de autoridade nos espaços líquidos africanos, em oposição ao que acontece em terra.

A missão estratégica de Defesa Militar no mar evidencia as exigências genéricas de segurança militar da sociedade nacional, a que as FA devem atender, através da sua Marinha de Guerra em coordenação com outros Órgãos e Instituições públicas. Desde logo, o exercício da soberania e da autoridade do Estado no mar não pode deixar de constituir uma das principais preocupações e obrigações dos Estados ribeirinhos, quer seja numa perspetiva de desenvolvimento como numa outra complementar de segurança (Neves, 2010, p. 13), porquanto o primeiro objetivo da Marinha é óbvio, “...a participação na defesa do país soberano que quer manter-se independente...” (Sacchetti, 2005a, p. 14), pelo que este apresenta-se como o principal objetivo da MGA, justificável perante a Nação. Assim, a influência do Poder Naval coadjuvado pelo papel das Estratégias Navais surgem como temas centrais na atualidade, especialmente devido a influência do Poder Marítimo no século XXI, tendo importância estratégica na conjuntura mundial, uma vez que a força gerada pelo uso do mar é incontestável, criando um laço forte entre o Poder Naval e o Poder Económico dos Estados, sendo que para muitos no passado o mar foi como a *internet* na atualidade, tendo impulsionado de forma preponderante a globalização (Duarte, 2011, p. 4).

Naturalmente neste clima de instabilidade futura, as convergências e divergências de interesses continuarão a ser constantes nas relações internacionais, em nome da sobrevivência dos Estados (Pacheco, 1985, p. 124), num cenário em que a defesa como contributo de um país e dos seus legítimos interesses, continua a ter fortes condicionamentos nos países subdesenvolvidos. Portanto, o novo fenómeno das redes de que o mar é centro, a sua

disseminação transversal, e o sentimento de insegurança que as mesmas semeiam – nomeadamente no mundo ocidental – “exige, pois, novos modelos de combate e de sanção, e novas posturas e alianças por parte dos Estados e das sociedades” (Diogo, 2004, pp. 88-89), onde a análise das novas ameaças terá de ser bem mais ampla, fruto da realidade da «Nova Ordem Internacional».

3.1. A MARINHA DE GUERRA ANGOLANA: A DEFESA E O MAR

“É necessário haver Armadas no mar que guardem as nossas costas, paragens, e nos assegurem dos sobressaltos que podem vir pelo mar, e são mais suspeitos que os de terra.”

Padre Fernando de Oliveira.

No atual panorama mundial, a política e a defesa asseguram-se na fronteira dos interesses e valores, num quadro coletivo onde a resposta aos desafios e dinâmicas de segurança, defesa e afirmação, coloca aos Estados uma multiplicidade de desafios através da conceptualização de um conjunto de intervenções; impondo forçosamente a definição de mecanismos internos e externos, com capacidade para garantir a paz e a estabilidade, nos espaços que por natureza ou definição geoestratégica determinam a sobrevivência da Nação. A Política do Estado angolano está orientada para garantir a soberania, una e indivisível em todos os quadrantes e espaços nacionais (terrestre, aéreo e marítimo), na medida que a existência de vulnerabilidades no controlo dos espaços nacionais, leva a que se possam aproveitar as oportunidades para atividades ilícitas que perigam os princípios da soberania e da integridade territorial e nacional.

Para tal, basta recordar os discursos do Presidente Agostinho Neto, após a independência, quando defendia que “...Angola é e será trincheira firme da revolução em África [...], no Zimbabwe, na África do Sul e na Namíbia está a continuidade da luta de Angola...”, demonstrando que os interesses nacionais de segurança devem ir muito além das fronteiras administrativas, numa perspetiva de interdependência entre os Estados, já que muitas vezes para a consolidação da paz e estabilidade nacional, um país precisa de estar inserido num ambiente estável. Hoje, os instrumentos de Defesa Nacional têm como principal obrigação garantir esse conceito alargado de Segurança, através de uma articulação entre as várias componentes de defesa, onde a característica determinante será a flexibilidade e a oportunidade de atuação, aspetos que só se conseguem com um bom sistema de monitorização dos espaços nacionais, com meios tecnológicos avançados e com a permanente vigilância e patrulhamento das fronteiras, do mar e do ar essencialmente, o que implica

apostar no desenvolvimento das FA, como baluarte do desenvolvimento nacional, e no caso concreto do mar, apostar na Marinha de Guerra.

Certamente, que a dimensão marítima no que toca às ameaças tem um peso acrescido quando associada à importância que o mar tem para a economia nacional, em particular porque a sobrevivência da Nação deve-se essencialmente à utilização dos Mares e das respetivas facilidades, onde a localização geográfica joga um papel primordial, constituindo atualmente um fator de interesse geoestratégico a nível continental. Como espaço de soberania e jurisdição do Estado, incluindo solo e o subsolo marinhos, o Mar encontra-se associado aos mais importantes objetivos da Defesa Nacional dos Estados ribeirinhos, no sentido que sempre estiveram envolvidos nas principais mudanças da conjuntura internacional, sendo que desde muito cedo as maiores potências preocuparam-se com a edificação de um Poder Marítimo e Naval, de forma a defenderem os seus interesses (Cajarabille & Ribeiro, 2010, p. 183).

A posição de Angola no corredor ocidental do continente Africano, nomeadamente no eixo de importantes rotas marítimas que passam pelo Cabo da Boa Esperança, enquanto corredor-chave para a navegação marítima a nível do Atlântico Sul, associada à considerável «taxa de maritimidade de Angola³⁰⁴» (Carvalho, 1992, p. 41) e complementada pela riqueza em recursos naturais nas águas no seu mar territorial e ZEE, surgem como fatores-chave para o redimensionamento nacional no âmbito da Segurança e Defesa marítima. Todavia a falta de um «Sistema de Vigilância Costeira e de Monitorização» eficiente da situação marítima ao longo da costa, torna quase impossível o eficiente o controlo da situação marítima e do espaço aéreo sobrejacente, e a devida exploração das oportunidades oferecidas pelo Mar adjacente, num cenário nacional onde existem carências em meios, nomeadamente térmicos e tecnologia radar, para fazer face às exigências securitárias no mar e permitir a presença contínua do Estado no Mar. Analogamente, acresce o facto de que as condições meteorológicas e hidrometeorológicas no espaço marítimo nacional são normalmente favoráveis e permitem a utilização de navios e lanchas de todas as classes sem restrições de mobilidade e acesso aos pontos de costa não vigiados, representando uma vulnerabilidade para o Sistema de Segurança Nacional (Bernardino, 2013, p. 438).

Chris Trelawny, Diretor Adjunto da Divisão de Segurança Marítima da OMI, afirma que na ausência de uma guarda costeira, as suas funções, dentre as quais “a busca e

³⁰⁴ A taxa de maritimidade é a relação entre a fronteira marítima e a fronteira terrestre. Esta taxa lhe permite ter um enorme potencial em termos de projeção de meios navais.

salvamento, a gestão das pescas, o combate ao tráfico, a manutenção e garantia de um comércio internacional, o Código ISPS, a protecção do meio-ambiente e a garantia da segurança da navegação” (Chatham House, 2012, p. 16), podem ser desempenhadas pelas Marinhas de Guerra, demonstrando a importância da Força Naval, muito mais para um país que não tem uma «guarda costeira devidamente identificada». Por isso, as responsabilidades de Angola no âmbito do Golfo da Guiné não deixam dúvidas, sobre a necessidade do país adquirir meios com capacidade para o devido patrulhamento nesta região que dista de Angola cerca de 2 232 MN o que perfaz um percurso (ida e volta) de 4 464 MN, sem ter em conta a fiscalização na área, pelo que de acordo com o Comandante da MGA, esta instituição descarta a hipótese de comprar navios de menor porte, isto é navios inferiores a 40 metros, em virtude das missões que lhe estão atribuídas (Cunha, 2008, p. 34). Em suma, existe uma urgência em continuar a investir na edificação do aparelho naval, ainda que o País não esteja empenhado numa guerra naval ou missão equivalente, porquanto existe a necessidade de proteger os recursos do mar na sua área de jurisdição e de afirmação naval, num quadro geopolítico onde as ameaças e os riscos globais fazem parte do dia-a-dia.

3.1.1. AS AMEAÇAS LOCAIS E OS RISCOS GLOBAIS

A globalização e a liberalização das rotas oceânicas em todo mundo, associadas a expansão do comércio marítimo como principal dinamizador da economia mundial, trouxeram de volta a consciência das vulnerabilidades e das ameaças nos mares e oceanos, designadamente, porque se tornava necessário o domínio e controlo dos espaços e das comunicações marítimas, com vista a proteger o transporte marítimo que passou a constituir o pilar da economia global de que Angola faz parte. Esta globalização consolidada pelos avanços tecnológicos, especialmente nas áreas do transporte, da informação e das comunicações, associada a criminalidade internacional veio criar toda uma nova dinâmica nas relações e interações a nível da cena internacional, que choca com as formas tradicionais da geopolítica, onde a falta de capacidade naval suficiente para controlar e manter presença permanente em todos os espaços marítimos nacionais, dificulta o combate destes fenómenos ou mesmo o simples acompanhamento da sua ocorrência.

Este contexto, de interação e partilha de espaços, facilita o crescimento e o disseminar da violência internacional, tendo feito com que as novas ameaças globais deixassem de obedecer à conceção típica da matriz «*clauswitziana*», muito presente na anterior ordem mundial, dado que na atualidade a violência no sistema global é permanente e de origem assimétrica, podendo surgir em qualquer espaço e com uma natureza subversiva

(Garcia, 2007, p. 113). Tendo em conta a natureza das novas ameaças, torna-se importante identificar devidamente o que é necessário proteger ou salvaguardar no mar, para além dos interesses vitais do Estado – segurança, soberania, integridade territorial, etc. – onde para o caso concreto de Angola se destacam os recursos naturais e vivos, todas as atividades económicas ligadas ao mar, e respetivas infraestruturas e sistemas de apoio a exploração dos recursos (Cajarabille, 2011, p. 8).

De acordo com Cajarabille, estas ameaças podem ser fundamentalmente repartidas em dois grupos: o primeiro constituído pelas ameaças que afetam a segurança, mas não a fluidez da circulação marítima – narcotráfico, contrabando de armas; pesca ilegal, imigração clandestina, atentados ambientais, proliferação de armas de destruição maciça, etc.; e o segundo formado pelas ameaças que podem dificultar ou mesmo interromper o tráfego marítimo – terrorismo, pirataria, entre outras atividades³⁰⁵ (*idem*, pp. 8-9). A segurança de Angola no mar tem sido assim posta em causa por um conjunto de ameaças sistémicas e erosivas, que têm-se vindo a proliferar cada vez mais, prejudicando a segurança, o transporte, e o comércio marítimo, nomeadamente devido a uma multiplicidade de ameaças de difícil deteção que nos últimos anos têm tirado partido do mar³⁰⁶ (Chatham House, 2012, p. 10).

Deste modo, tal como na maior parte dos países africanos costeiros, as águas angolanas têm sido palco para a "pesca IUU (pesca Ilegal, Não reportada e Não regulada)", não apenas por causa dos pescadores nacionais que frequentemente não cumprem com os regulamentos, pescando em períodos proibidos, em zonas de defeso, com artes não autorizadas, ou mesmo sem licença para efetuar a atividade; mas também por embarcações estrangeiras que, ao longo do ano, invadem as águas nacionais³⁰⁷ (SIF, 2008). Este cenário, tem provocado a «delapidação dos *stocks* de pescado» nas águas nacionais. Neste particular e de acordo com o relatório sobre o «Perfil da Pesca para Angola», elaborado pela *Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)* em 2004, verifica-se que o Estado atual dos recursos marinhos é crítico, como resultado de vários fatores em simultâneo, a saber: várias décadas de sobre-exploração; alterações nas condições hidroclimáticas; falta de

³⁰⁵ Esta separação deve-se também a maior ou menor complexidade em combater tais ameaças num determinado período de tempo, sendo que as do segundo grupo têm uma influência perniciosa na navegação e logo no comércio mundial.

³⁰⁶ Francisco da Cruz, durante a conferência do «Angola Fórum» a bordo do *HMS Dauntless*, em Luanda, a 29 de junho de 2012, sublinhou o efeito das ameaças que afetam os países da região do Golfo da Guiné, indicando que estas enfraquecem a «competitividade do Golfo da Guiné no comércio internacional, devido ao aumento do custo dos transportes marítimos, incluindo os seguros de exportação e importação» entre outros riscos e desafios.

³⁰⁷ Em 2001 a Greenpeace calculou que havia no mar pelo menos 1 300 navios de pesca pirata de escala industrial, num cenário em que os países mais pobres pagam o preço mais alto, através de recursos diminuídos e de perda de possíveis capturas.

capacidade nacional³⁰⁸ para efetuar a devida investigação e fiscalização da costa e das águas nacionais; resultando em prejuízos de cerca de 370 000 toneladas, no setor da pesca industrial e semi-industrial (FAO, 2011, p. 3; MINUA, 2006, pp. 65-67). Com efeito e nos últimos anos, um dos aspetos mais preocupantes neste setor tem sido a falta de uma fiscalização efetiva nas águas angolanas, especialmente nas áreas da pesca industrial e semi-industrial, reduzindo em grande escala o volume de espécies capturadas. Como resultado, a sobre-exploração de algumas espécies tem motivado a implementação de períodos de defeso³⁰⁹ ao longo do ano.

Outrossim, nos últimos anos, a "pirataria" ainda que menos frequente nas águas nacionais, tem vindo a crescer nos espaços marítimos regionais (Benin, Nigéria, etc.). Neste contexto e de acordo com os relatórios do *ICC-International Maritime Bureau*, no período de 1 de janeiro de 2007 a 31 de dezembro de 2013, foram registadas 4 tentativas de ataques de pirataria contra navios dentro das águas angolanas, tendo a última tentativa acontecido em 19 de julho de 2011, contra um navio Tanker «*Rich Duke II*» de origem panamense, a uma distância de 60 MN a oeste de Luanda (IMB, 2012, p. 108). Destarte e nos últimos anos, a falta de capacidade de defesa naval associada aos altos custos dos serviços de segurança privada marítima fornecidos por Empresas Militares Privadas (EMP)³¹⁰ (Kowalski, 2009, pp. 262-265; Vaz, 2005, pp. 819-827), tem feito aumentar as queixas sobre os ataques dos piratas em plataformas petrolíferas, onde têm sido frequentes os furtos de painéis solares, grupos geradores, entre outros instrumentos de apoio às plataformas, sendo o período da noite o preferido pelos piratas, por encontrarem os serviços de segurança privada desprivinidos (Thomashaussen, 2008a, p. 24).

Por outro lado, a "imigração clandestina" continua a ser um dos principais desafios às estruturas de Segurança e Defesa Nacional, sobretudo pelos números registados, sendo já considerada pelas autoridades angolanas como uma «invasão silenciosa» e representado, nos últimos tempos, “...uma das maiores ameaças à estabilidade económica e social do nosso país, uma vez que ela é decorrente da vulnerabilidade dos mecanismos de fiscalização das

³⁰⁸ Segundo o relatório da FAO (2011, p. 113), a gestão dos recursos pesqueiros em Angola encontra-se consideravelmente atrasada quando comparada com países como a Namíbia ou como a África do Sul.

³⁰⁹ Em 2010, durante uma reunião do Conselho de Ministros, foi estabelecido por Decreto Presidencial os limites da sua captura e a época de pesca, em função da espécie, bem como outras medidas de gestão da atividade da pesca e da aquicultura.

³¹⁰ O fenómeno das empresas militares privadas não representam um dado novo, sendo que os primeiros contratos celebrados pelas “empresas militares privadas” (*private military companies*) teve como cenário a África pós-colonial. Fundamentalmente, existem dois tipos de empresas a prestar serviços no âmbito da Segurança e Defesa: as Empresas Militares Privadas (EMP) e as Empresas de Segurança Privadas (ESP). As primeiras se ocupam preferencialmente das atividades de apoio de serviços e de apoio de combate - tarefas que do antecedente eram desempenhadas em regime de exclusividade pelos militares - enquanto as segundas se dedicam sobretudo à segurança de pessoas e bens.

nossas fronteiras...” (Rosa, 2010, p. 75), num cenário em que nos primeiros anos após o término da guerra civil as ONG apontavam para um número que rondava os cerca de 50 000 imigrantes ilegais, vindos maioritariamente da RDC e do Congo Brazzaville³¹¹ (Thomashausen, 2008a, p. 24). Neste sentido, o antigo Chefe do Estado Maior General das FAA, General Francisco Pereira Furtado, concorda com o facto de que “a imigração ilegal representa, nos últimos tempos, uma das maiores ameaças à estabilização económica e social de Angola”, fazendo com que no período entre junho e agosto de 2008 se realizasse a “Operação Toupeira”³¹², abrangendo várias províncias onde foram deportados cerca de 56 mil estrangeiros num período de 37 dias, o que revela a dimensão e impacto desta ameaça para a Nação.

No que concerne ao "contrabando" e de acordo com o Comandante da Marinha, Almirante Augusto da Silva “Gugu”, durante o 34º aniversário da MGA, assegurou que a MGA ainda não tem conhecimentos sobre a ocorrência de situações de «tráfico de drogas» nas águas nacionais, sublinhando que a situação é a mesma no tocante ao contrabando de armas e de pessoas (Figueiredo, 2010, p. 26). Entretanto, de acordo com o «*The World Factbook – 2013*», as águas angolanas são utilizadas como um ponto de transbordo para a cocaína destinada à Europa Ocidental e outros Estados africanos, nomeadamente a África do Sul, bem como para práticas de outras modalidades de contrabando marítimo. Deste modo, o «tráfico e posse de Armas Ligeiras ou as novas Armas de Destruição Massiva (ADM)³¹³» tem constituído uma das principais ameaças nas regiões onde Angola se situa, num cenário mundial em que se estima que existam cerca de 600 milhões de armas ligeiras³¹⁴, proliferadas fundamentalmente por via marítima. No caso vertente ao país, importa lembrar a deteção pelas autoridades angolanas do navio norte-americano *Maersk Constellation*, no porto de Lobito, que transportava munições no ano 2011.

³¹¹ Neste contexto importa sempre ter em consideração o fenómeno *baby boomer* que tem afetado os países vizinhos durante as últimas décadas, especialmente a República Democrática do Congo, em que de acordo com muitos estudos prevê-se que em 2025 a sua capital (Kinshasa) faça parte do conjunto de Megacidades Mundiais, com uma população estimada em 16,8 milhões de pessoas, apresentando-se como uma grande ameaça fronteira para Angola (Smith, 2011, p. 65).

³¹² Vide. Reportagem do General Francisco Pereira Furtado, Falando nas II Jornadas Dedicadas à Defesa Nacional para os Deputados à Assembleia Nacional, numa palestra com o tema: «Imigração Ilegal é Ameaça à Estabilidade económica» (Revista Defender, 2009b, p. 19).

³¹³ O “Programa de Acção das Nações Unidas para Prevenir, Combater e Erradicar o Tráfico Ilícito de Armas Ligeiras”, no seu preâmbulo indica que esse tráfico sustenta conflitos, agrava a violência, contribui para o deslocamento de civis, mina o respeito pela lei humanitária internacional, impede a assistência humanitária e tem ligações com o terrorismo, o crime organizado e o tráfico de drogas (Barros, 2012b, p. 9).

³¹⁴ Por isso, o Governo angolano tem periodicamente conduzido o desarmamento da população civil em todo o território nacional, contribuindo para um clima de paz e tranquilidade no país, bem como promove o sentimento de maior segurança às populações.

Paralelamente, na consciência de que o conceito de Segurança alargado no início dos anos 80 do século XX trouxe também consigo a noção de "segurança ambiental", Homer-Dixon (1994), citado por Cunha (1998, p. 30), afirma que esta última resulta principalmente de três fontes de escassez de recursos naturais: as mudanças ambientais, o crescimento demográfico e a desigual distribuição dos recursos naturais. Em consequência disso, os crescentes atentados aos ecossistemas marinhos nacionais, nomeadamente os relacionados com a poluição marítima e com a utilização abusiva dos recursos marinhos em águas territoriais, são percebidos como mais uma ameaça ao bem-estar e progresso dos Angolanos, constituindo essas agressões o chamado «Crime Ecológico (Ecocrime)». Neste particular, a poluição por hidrocarbonetos e a sobre-exploração dos recursos piscatórios representam os maiores desafios às autoridades angolanas e a maior ameaça ao ecossistema, sobretudo porque nas últimas décadas estes crimes ambientais têm prejudicado o ambiente e as contrapartidas económicas. Como reflexo desta realidade, frequentemente os pescadores e os moradores da costa denunciam frequentemente os derrames de petróleo causados pela instalações *offshore*³¹⁵, visto que afetam consideravelmente a pesca local e destroem o ecossistema (Ramos, 2012, p. 33).

Independentemente das situações acima identificadas, que constituem hoje um fator de risco para a segurança de qualquer Estado, o Estado angolano, "...como membro das Nações Unidas, União Africana e integrada nos blocos regionais da SADC e CEEAC, partilha as mesmas ameaças e riscos que afetam a estabilidade e a segurança de África, para além de outros fatores internos e externos" (Rosa, 2010, p. 74), no sentido que "bastará pensar no que aconteceria ao transporte marítimo se a insegurança no mar fosse a tônica prevalecente. Até que ponto subiriam os custos? Que produto haveria?" (Cajarabille, 2008b, p. 55).

Assim sendo, a insegurança marítima nas águas nacionais vulnerabiliza o transporte marítimo, que é assim essencial para toda economia nacional, sobretudo para o sustento da indústria petrolífera e para o transporte de produtos para o mercado interno; bem como prejudica os fluxos de transporte internacional na rota marítima do Cabo da Boa Esperança (Thomashaussen, 2008, p. 22). Por conseguinte, a contenção das atividades criminosas que fazem uso do mar revela-se assim essencial para a preservação da ordem pública nos oceanos, condição fundamental para garantir a regularidade do tráfego marítimo, base fundamental do atual modelo de economia globalizada e interdependente (Lourenço, 2011, p. 34).

³¹⁵ O esgotamento das populações de peixes é a principal queixa sobre operações petrolíferas nas províncias do Norte do país. Os pescadores artesanais de Cabinda insistem que houve uma queda contínua nas populações de pescado durante a última década, devido às atividades petrolíferas (Ramos, 2012, p. 34)

3.1.2. A SEGURANÇA E DEFESA MARÍTIMAS, E O USO DO MAR

As implicações decorrentes das ameaças e riscos à segurança no mar, atrás mencionadas, acarretam uma responsabilidade decisiva ao nível do planeamento estratégico do Estado protagonizadas por vários dos seus órgãos, designadamente pelas FAA e pela Marinha. É essencial impedir estas ações contra as estruturas e as plataformas que asseguram a vida quotidiana e o bem-estar dos Angolanos, muito mais porque ao longo do litoral, na faixa costeira, existem baías, golfos, praias e vastas áreas arenosas, que possibilitam o desembarque de tropas anfíbias; e que as grandes profundidades do mar (60-200 metros) junto à costa facilitam a navegação de submarinos, a realização de reconhecimento, o desembarque e embarque de grupos clandestinos, o que representa uma ameaça real à Segurança Nacional (Bernardino, 2013, p. 437).

Isso tudo implica uma atitude proativa de presença, de dissuasão, de vigilância marítima, de fiscalização marítima, de coerção e de combate às ameaças, nomeadamente pela manutenção e imposição da ordem no Mar³¹⁶ (Cajarabille & Ribeiro, 2010, p. 193). Neste quadro, a Marinha e a sua Armada constituem um instrumento primordial da estratégia marítima do nacional e simultaneamente, da segurança marítima, enquanto componente naval da Defesa Militar do Estado, pelo que deve estar munida de meios navais, em qualidade e quantidade, adequados aos objetivos em vista, capazes de conferirem indispensável credibilidade à atitude e determinação do Estado em querer defender os seus interesses (Cajarabille & Ribeiro, 2010, p. 198).

Cabe à Marinha contribuir para a salvaguarda dos interesses nacionais no mar, fazendo face às ameaças ou desafios vindo do mar. Nesta ótica, o acesso ao mar, o controlo dos espaços marítimos nacionais e das rotas comerciais, e o desenvolvimento dos litorais – aspetos centrais do «Pensamento Estratégico de Alfred Mahan» – continuam a representar fatores-chave de desenvolvimento para qualquer país com acesso ao mar, no sentido em que a Força Naval surge como instrumento primordial da competição internacional, garantindo as suas funções clássicas através das suas esquadras. No âmbito destas necessidades, considera-se fundamental o processo de 3R das FAA, em curso, dado que este processo visa primordialmente a aquisição de meios suficientes, designadamente unidades navais, de forma a proceder o patrulhamento efetivo das águas angolanas. Esta reestruturação nos ramos das FAA vai proporcionar à Marinha uma maior capacidade para o cumprimento das suas missões

³¹⁶ No entanto, porque a segurança marítima, no sentido mais amplo, não está cometida exclusivamente a este ramo das FA, vários outros Ministérios e departamentos do Estado devem ter uma atitude proativa e articulada em benefício do país.

(Figueiredo, 2010, p. 26), designadamente, porque o Estado deve edificar uma componente naval, com capacidade de defender os seus interesses no Mar. Muito mais se pensarmos que Angola pertence a uma das duas regiões do continente mais afetadas pela criminalidade no Mar³¹⁷, a região do Golfo da Guiné (Kraska & Wilson, 2009), sendo esta responsável por quase 70% da produção de petróleo de África; e a uma das regiões mais ricas em recursos biológicos no continente, a região da África Austral (Onuoha, 2012, p. 3).

Todavia, este desiderato só poderá ser eficazmente alcançado através da capacidade de desenvolver operações de segurança marítima, que, no caso de Angola, só podem ser concretizadas no quadro de uma cooperação naval regional (Cajarabille, 2002a) – permitindo definir os objetivos das políticas internas e externas – e com o apoio das grandes potências mundiais, uma vez que “...contra riscos, ameaças e conflitos transnacionais a resposta terá que basear-se, essencialmente, na cooperação regional ou internacional, pois será num quadro de segurança cooperativa e coletiva, que se procurará colmatar as debilidades dos Estados...”³¹⁸ (Bernardino, 2013, p. 530). No quadro das nações modernas, a soberania marítima realiza-se pelo seu exercício e pela sua afirmação, onde a defesa da soberania não é necessariamente estar preparado para a guerra, mas para todas as ameaças que surgem pelo mar, num cenário em que se exige uma contínua afirmação da presença naval do país (permanência, dissuasão e projeção, por um lado, mas também participação no quadro das relações internacionais, através de acordos e de alianças).

Do mesmo modo, a ampliação do espectro de segurança e a multiplicação das suas "novas dimensões" acarretam também uma maior abrangência no que toca aos seus instrumentos, extravasando a esfera militar, porquanto que “...*defining national security merely (or even primarily) in military terms conveys a profoundly false image of reality [which] is doubly misleading and therefore doubly dangerous...*” (Ullman, 1993, p. 129), e fazendo com que atualmente estejam envolvidos muito outros atores para além do Estado. Portanto, exercer a Autoridade no Mar e as atividades de segurança marítima implica salvaguardar a vida humana no mar, bem como a integridade de todas as plataformas situadas e que andam no mar e envolve uma multiplicidade de esforços estratégicos no quadro das ORA e OI, onde os exercícios militares conjunturais constituem mecanismos por excelência

³¹⁷ O Golfo da Guiné sempre foi conhecido como uma área de alto risco, no que toca à pirataria, como é o caso das águas de Bangladesh e o Mar da China Meridional, todavia, nos últimos anos este cenário alterou-se, na medida em que no ano de 2009 mais da metade dos ataques de piratas globais eram atribuídos a piratas somalis.

³¹⁸ Deste modo, para enfrentar o atual cenário de segurança internacional, as Políticas de Defesa Nacional e os instrumentos de Segurança e Defesa terão de estabelecer medidas mais adequadas, em nome da boa atuação do Estado como garante da segurança da Nação, e na projeção da segurança no plano externo e reforçar a cooperação no quadro das alianças e dos acordos *bimultilaterais*, no âmbito da segurança e paz internacional.

de partilha de experiências e de interoperabilidade do Sistema de Forças, em nome de um maior "*maritime law enforcement*".

Logo a nível internacional, é essencial que Angola continue a participar nas várias iniciativas que visam dificultar ou acautelar a proliferação das ameaças no Mar, sendo importante sublinhar a sua adesão em instrumentos como: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e o seu protocolo de 1988 (*SOLAS 74/88*); a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo (*SAR 1979*); a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (*STCW 78*); a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973 e seu Protocolo de 1978 (*MARPOL 73/78*); a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (*COLREGs 72*); a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios (*TONNAGE 69*); a Convenção Internacional das Linhas de Carga (*LL 66*); a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Causados pela Poluição do Mar por Hidrocarbonetos (*CLC 69*); a Convenção Internacional sobre a Intervenção em Alto Mar em caso de acidentes que causem poluição por Hidrocarbonetos (*INTERVENTION 69*); a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil e Indemnização de Prejuízos devidos à Poluição por Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas no Mar (*HNS 96*); o Código Internacional de Segurança de Navios e das Instalações Portuárias (*ISPS*); as Regras de Rotterdam; entre outras iniciativas internacionais nos vários domínios da Economia do Mar. No quadro da OMI, Angola faz parte de 19 instrumentos no âmbito da *Global Maritime Partnership Initiative* (GMPI).

Todavia, ao nível das Operações Marítimas de Segurança (*Maritime Security Operations – MSO*), dentro das OI de que Angola faz parte, designadamente das ORA, verificam-se ainda fracas tendências de cooperação no atinente à componente naval, o que reflete a necessidade de haver uma evolução neste campo, que representa um elemento estrategicamente importante para as questões de segurança e defesa e para a afirmação da soberania de Angola internacionalmente, dado que a autoridade, jurisdição e o controlo nos espaços marítimos se exerce através dos meios navais e pelo controlo dos portos e das rotas marítimas (costeiras e oceânicas). Neste entendimento, Barry Buzan defendeu que, "...apesar do termo "segurança nacional" sugerir um fenómeno ao nível do Estado, as conexões entre esse nível e os níveis individual, regional e sistémico são demasiado numerosas e fortes para serem negadas..." (1991, p. 363), muito mais porque as atividades "criminosas no mar subvertem a segurança das regiões costeiras e ameaçam os interesses nacionais" (Ribeiro,

2008, p. 37). Daí que, se considera fundamental uma maior atuação de Angola no quadro da GMPI, aderindo cada vez mais em Acordos que permitem elevar a segurança marítima nas suas águas e ao mesmo tempo ao nível das MSO, dotando-se de meios e instrumentos que lhe permitam participar quer em Exercícios navais como em Operações Militares Navais.

A nível local, a globalização da economia e a sua dependência do transporte marítimo conferem um papel decisivo à capacidade dos Estados ribeirinhos preservarem a ordem pública nos oceanos, tendo em vista a contenção dos efeitos das atividades criminosas que tiram partido do Mar, concretamente o tráfico de droga, a imigração ilegal, o contrabando de armas, as formas de pesca ilegais, a pirataria, o terrorismo marítimo e o crime ecológico, a segurança das comunicações marítimas envolve a defesa e proteção das marinhas civis, portos, bases de apoio e o controlo de zonas focais de navegação e das áreas de acesso respetivas (Correia, 2010, p. 13). Nesta ordem, David Landes na sua obra «*A riqueza e a Pobreza das Nações*» defendeu que “é preciso dinheiro para ganhar dinheiro” (2005, pp. 287-309), ainda que numa perspetiva mais economicista, todavia sublinha a importância do investimento para a preservação e fomento das riquezas. Por isso, para Angola a questão da segurança e defesa dos espaços marítimos nacionais exige uma resposta económica, pelo que ao garantir a segurança marítima o país poderá fazer um melhor aproveitamento do Mar enquanto pilar da economia nacional.

Assim sendo, além de garantir a segurança das comunicações marítima (SLOCS - *sea lines of communication*), existe a urgente necessidade de Angola proteger os recursos geológicos e biológicos do mar, por constituírem “património nacional cuja proteção e conservação são um imperativo político e económico do Estado” (Lei n.º 6-A/04, n.º1 Artigo 6), porquanto não pode deixar a sua gestão na alçada de entidades privadas, mas sim das entidades públicas que respondem diretamente as orientações do poder político, em nome dos interesses superiores da Nação, onde se realça o papel da Marinha de Guerra enquanto “braço armado” do Estado no mar. Ainda nesta tendência de preservação dos recursos naturais, Angola deverá reforçar a sua capacidade de investigação e desenvolvimento (I&D) ligada ao domínio marítimo, bem como necessitará de assegurar com grande eficácia a vigilância e o controlo dos espaços, e do tráfego marítimo na área de jurisdição nacional, com vista a melhorar a segurança da navegação ao mesmo tempo que permite a exploração sustentável dos recursos do Mar. Neste particular, o investimento estratégico em C&T constitui uma solução para ultrapassar tais limitações, nomeadamente no tocante às tecnologias como a das comunicações e das redes de sensores (*Automatic Identification System (AIS)*, *Long-Range*

Identification and Tracking (LRIT), *drogues* oceânicos, etc.), que permitem cobrir áreas extensas com altos índices de precisão; fazer o acompanhamento das atividades no mar; bem como recolher informações em tempo real (Vogel, 2011, p. 2).

Do mesmo modo, numa altura em que continua a se registar a ocorrência de pesca IUU, provocando a extermínio de algumas espécies, em zonas muitas vezes reservadas ou proibidas à pesca, Angola precisa continuamente de incrementar medidas restritivas no âmbito das pescas, cuja operacionalização requer determinação no exercício da autoridade do Estado no mar, na medida que torna-se necessário uma maior fiscalização das águas nacionais (MINUA, 2006, p. 64), de forma a evitar os inconvenientes relativos à exaustão dos recursos vivos do mar, preservando assim os recursos marinhos vivos e contribuindo deste modo para o crescimento da economia nacional. Também, não se deve esquecer que a pesca destrutiva afeta ecossistemas inteiros, pois embora se reconheça a dimensão e a complexidade deste fenómeno, dadas as suas causas estruturais e as dificuldades inerentes à monitorização, tudo aponta que se for atribuída a necessária vontade política, melhores resultados podem ser alcançados. O combate à pesca IUU exige múltiplos esforços e políticas públicas eficazes, que permitam a melhor fiscalização das águas nacionais, quer através do licenciamento e do controlo efetivo das embarcações autorizadas, quer pelo acompanhamento geográfico através de sistemas de monitorização de embarcações (VMS), ou ainda através da partilha de informação com os Estados vizinhos, de forma a permitir o melhor combate deste fenómeno localmente e regionalmente (SIF, 2008, pp. 6-7).

Por sua vez, o contrabando e a imigração clandestina por mar, na perspetiva do impacto social, continuam a ser uma das maiores ameaças à Segurança Nacional, mormente porque nos últimos anos estas ameaças criaram um conjunto de doenças sociais e fomentaram a criminalidade em terra. Angola terá cada vez maiores dificuldades em manter a ordem pública em terra, se não for capaz de controlar aquelas atividades criminosas no mar, num contexto em que para o melhor controlo da fronteira marítima, o Departamento de Emigração e Fronteiras de Angola (DEFA) deve fazer parte do Sistema de Autoridade Marítima Nacional, como principal parceiro na luta contra a transposição ilícita de pessoas e bens às fronteiras, sendo para tal necessário o estabelecimento de ações conjuntas, com a Marinha de Guerra, Capitania dos Portos e Polícia Fiscal Marítima, ao nível da segurança nas zonas costeiras e locais circundantes aos portos.

Quanto à pirataria e ao terrorismo marítimo, ainda que menos frequentes nas águas nacionais, cada vez mais vão ganhando terreno nos espaços marítimos regionais,

representando uma ameaça coletiva, mormente porque isoladamente estes não estão preparados para combater estas ameaças. Angola dentro das duas sub-regiões que integra, além de reforçar a capacidade do seu dispositivo naval, deve promover a partilha de informações e a complementaridade dos esforços, para a operacionalização de medidas de controlo do tráfego marítimo na região, com vista a criar uma rede regional que garanta a segurança nos oceanos. Com efeito, a segurança marítima representa assim um vetor essencial para viabilizar a liberdade da navegação e contribuir, decisivamente, para a celeridade comercial marítima; participando na prosperidade e no bem-estar dos cidadãos e, protegendo os recursos e ecossistemas marinhos (Cajarabille, 2008b, pp. 56-57). Por isso, caso o país não tenha capacidades para exercer um controlo eficaz dos espaços marítimos sob sua soberania e/ou jurisdição, assegurando neles apropriados níveis de segurança, certamente verá os seus direitos limitados por intervenções de outros Estados que identificarão interesses nas águas nacionais, nomeadamente os de carácter económico-estratégico.

Portanto, coloca-se à Angola o desafio de desenvolver de forma articulada e de garantir a coordenação operacional das capacidades públicas dos diferentes órgãos do Estado, necessárias para vigiar, fiscalizar e policiar, os espaços marítimos de Interesse Nacional a uma distância cada vez maior do litoral, num cenário onde existem diversos Estados confrontados com dificuldades de governabilidade e com fracasso do seu sistema político-administrativo (RDC, RCA, etc.), e onde convergem muitos interesses das potências de recorte mundial, fomentando o crime organizado no mar. Para efeitos de segurança e defesa marítimas, uso do mar e preparação e emprego da sua Força naval, Angola não pode descuidar a possibilidade de ter de contrariar, por si só, as ameaças que podem do mar surgir, daí a necessidade da edificação do Poder Naval Nacional.

3.1.3. O PODER NAVAL COMO AFIRMAÇÃO DO PODER DE UM ESTADO

Na atual conjuntura ainda se mantém viva a ideia de que o poderio militar continua a ser o decisor final para as questões da política internacional, uma vez que se existem interesses nacionais a defender, “disfarçam-se os motivos, inventam-se ou empolam-se as ameaças, vendem-se as razões, escamoteiam-se ou diminuem-se as mais graves consequências, e no fim, mais ou menos abertamente, usa-se o poder das armas para resolver o problema” (Barros, 2012b, p. 13), porquanto não é viável para um país que pretende preservar a sua soberania e independência, desistir totalmente de possuir uma FA capazes. Nesta consciência, a utilização do instrumento de força para impor a autoridade de qualquer Estado ribeirinho no mar é um fator indispensável, obrigando desta forma à intervenção das

Guardas Costeiras, Marinhas, Forças Aéreas e outras entidades, de acordo com a estrutura de segurança e defesa e consoante os modelos adotados pelos países, na segurança e defesa do espaço nacional (Cajarabille, 2011, p. 11).

Diante do exposto, atualmente nenhum país é verdadeiramente independente e soberano se não dispuser de uma capacidade autónoma de defesa que lhe permita dissuadir eventuais agressores, criando-lhes riscos potenciais de retaliação que os levem a evitar empreender ações ofensivas contra o Interesse Nacional. Neste sentido, “o uso da força nas relações internacionais alterou-se de tal modo que parece apropriado falar em ‘*Constabulary Forces*’ (forças de prevenção), em vez de forças militares...” (Leandro, 2003, p. 7), dado que na atualidade o “sistema militar surge então em força de presença/ vigilância/ prevenção/ dissuasão quando se encontra permanentemente preparado para agir, determinado a fazer o uso mínimo da força e procura relações internacionais viáveis mais do que a vitória, através de uma postura militar preventiva” (*ibidem*).

As novas ameaças centradas no Mar, que vão desde o depósito de substâncias nocivas à saúde do Mar ao crime organizado, não deixam dúvidas “...que há um novo paradigma do Estado-Nação...” (Correia, 2010, p. 15), no âmbito da Segurança e Defesa, que passa pela proteção dos espaços marítimos e das linhas vitais de comunicação, onde o Poder Naval é essencial enquanto autoridade do Estado no mar e instrumento de Força, notoriamente importante e nuclear para a segurança deste sistema. Destarte, é evidente a necessidade de Angola desenvolver um dispositivo naval com uma rápida e eficaz capacidade de projeção de forças, nomeadamente nos espaços marítimos que fazem parte do núcleo duro dos EEIN, porquanto o planeamento estratégico do Poder Naval deve surgir no centro dos «Objetivos Vitais do Estado (OVE)». Desde logo, porque “...quando as Forças Armadas são apenas simbólicas ou ineficazes, ou quando não detêm o monopólio da força, dificilmente podem ser utilizadas na acção do Estado...” (Barrento, 2007, p. 1325), especialmente no mar onde as capacidades precisam de ser efetivas e capazes de atuar em áreas extensas, por um período considerável de tempo e através delas tomar atitudes tanto defensivas quanto ofensivas, explorando as suas características de mobilidade, de permanência, de versatilidade e de flexibilidade.

Naturalmente, “se é no litoral que estão os problemas potenciais, também é aí que se encontra outra zona privilegiada de empenhamento dos meios navais em ações de Defesa Coletiva e Expedicionária, de Defesa Militar própria e autónoma, e de proteção de múltiplos interesses nacionais” (Ribeiro, 2008, p. 41), mormente porque o Mar constitui uma vasta área

de manobra, permitindo uma grande mobilidade, manobrabilidade e liberdade de movimentos³¹⁹, com a consequente possibilidade da concentração do poder militar em locais de interesse, devido ao seu carácter e estatuto jurídico-legal que torna possível a livre circulação de navios, fazendo com que o mar surja como uma "plataforma para atacar a costa" (Carvalho, 1982, p. 125). Por isso, o mar tem um valor geoestratégico imensurável no âmbito da Segurança e Defesa, pelo que permite, fora do espaço terrestre, tomar medidas e ações conducentes a defesa da soberania e da integridade territorial, perante uma ameaça ou agressão externa. Ademais e de acordo com a obra de William Thompson e George Modeski, *Sea Power and Global Politics*, “todos os poderes navais hegemónicos dos últimos cinco séculos, os criadores dos sistemas mundiais, foram simultaneamente os maiores poderes marítimos do seu tempo” (citado por Telo, 2004, p. 31), o que ilustra o valor dos oceanos, enquanto baluarte do Poder Nacional.

Nos últimos anos, as FAA, para além das missões tradicionais, têm sido incumbidas a participar em missões internacionais³²⁰, designadamente nos sistemas de Defesa Coletiva a nível das regiões onde se localiza, porquanto se espera que no futuro participe com maior frequência em missões de apoio à Política Externa Angolana, principalmente no quadro das ORA ou seja, em missões de natureza humanitária, de *peacebuilding* e de *peacekeeping*, no âmbito da estrutura de gestão de crises no continente e da APSA; num cenário continental em que o Mar deverá apresentar-se como uma plataforma de atuação dos Estados. A função estratégica de projeção do Mar que bordeja Angola deve surgir como um fundamento para que o Estado invista com maior seriedade na edificação do seu dispositivo naval, mormente pelo quadro geopolítico onde o país encontra-se inserido, sendo necessário que se criem capacidades de projeção de forças, de forma a garantir a sua própria segurança, minimizando deste modo as suas vulnerabilidades (Fernandes & Borges, 2005, p. 87). Por isso, apesar da situação estratégica estável, o país não está isento de perigos e incertezas, pelo que deverá manter capacidades para atuar onde seja necessário proteger os seus interesses (Costa, 2003, p. 13).

Neste contexto e para se tornar numa pequena potência naval, com uma Marinha Sub-regional ou Regional, cabe a Angola saber converter os seus recursos físicos e morais em influência efetiva, por forma a aproveitar melhor a vasta plataforma marítima de que herdou

³¹⁹ Vicens Vives (1910-1960), citado por Dias (2005, p.93) na parte final da sua obra «*Tratado General de Geopolítica*» aborda sobre a diferença entre o Poder Marítimo e o Poder Terrestre, em que aponta vantagens ao primeiro, por a grande liberdade de movimentos (liberdade de ação) suplantarem as limitações territoriais.

³²⁰ A participação das FAA na Guiné-Bissau (MISSANG-GB) e na RDC, com vista a contribuir para a RSS e RSD, enquadram-se no âmbito deste compromisso de Angola com a segurança continental.

da natureza, sobretudo porque a existência de uma Marinha capaz e preparada obriga a um esforço financeiro que, em tempo de paz, nenhuma Nação nas condições de Angola estará capaz de garantir, pois “...obriga a retirar meios de outras áreas, onde esses mesmos recursos mais falta fazem, como é o caso da saúde, da educação, do emprego e da habitação, fundamentais para o desenvolvimento sustentado do país...” (Barros, 2012b, p. 13). Esta concretização e «conversão do poder potencial» de Angola é que vai ditar o seu destino (Nye Jr., 2002, p. 71). Na verdade, existe a conjugação de vários fatores de natureza social, económica e financeira, que têm contribuído para uma tendência exagerada por parte dos órgãos decisores, na limitação de esforços para apetrechamento do Poder Naval. Neste sentido, poucos se têm interessado em fazer cálculos analíticos sobre os binómios custo-benefício e custo-eficácia, para que se tenha a plena noção, de que a médio e longo prazo será mais caro manter o mar desguarnecido, do que edificar um Poder Naval, ainda que modesto. Trata-se portanto de um problema de falta de uma vocação marítima generalizada pelos Angolanos, que se traduz na ausência de um Conceito Estratégico centrado no mar, o que tem prejudicado o aproveitamento racional dos recursos que este oferece e a sua salvaguarda para o proveito próprio, contribuindo no alcance dos objetivos nacionais.

Considerando a situação atual do Poder Naval Angolano, entende-se que a transformação e reedificação da MGA deverá ser no sentido de garantir recursos humanos preparados, linhas de apoio e manutenção consistentes, e posteriormente unidades navais (lanchas, patrulhas e corvetas), não necessariamente poderosas, mas que cumpram com eficácia as suas missões militares, quer em termos de fiscalização da vasta costa marítima como em termos de uma presença naval ininterrupta, no apoio das atividades económicas no Mar. Por isso, assumindo que este processo é longo, para acautelar os seus interesses de segurança e defesa marítima no decurso deste, Angola deverá fortalecer os laços bilaterais e multilaterais com países terceiros, ajustando as suas posições de acordo com os países vizinhos e os principais aliados e parceiros (Costa, 2003, p. 12), por forma a assumir as suas responsabilidades e a defender os seus interesses prioritários, onde será imprescindível que disponha de algum Poder Naval.

Para cumprir com este objetivo, Angola deve continuar a aproveitar a relação de amizade estabelecida com as grandes potências mundiais, no âmbito da doutrina naval, construção naval, indústria naval e das tecnologias navais (EUA, Israel, Rússia, Alemanha, França, etc.), que já demonstraram a sua disponibilidade em cooperar com Angola no âmbito da Segurança e Defesa marítima. A atual conjuntura político-estratégica internacional tem

assim criado oportunidades para o desenvolvimento da cooperação e do diálogo entre os países do primeiro e os países do Terceiro Mundo, porquanto as relações bilaterais e multilaterais entre esses Estados tornaram-se mais abrangentes, essencialmente no âmbito da Segurança e Defesa, numa altura em que estes “...*have also been trying to reduce barriers to trade in defense markets*” (IISS, 2013, p. 35). Este contexto, de trocas e partilhas mais aberto, tem permitido uma participação mais ativa das Marinhas na aplicação da Lei do Mar, tornando o oceano mais seguro para a comunidade internacional, num cenário em que se apela por uma abordagem regional por forma a inibir a criminalidade no Mar.

Por outro lado, o país deve tirar vantagem da sua localização geográfica, enquanto plataforma para a projeção do Poder Naval, na África Austral e na região do Golfo da Guiné, representando também uma vantagem no que toca ao treinamento de Forças navais e da mobilidade estratégica destas forças. Neste quadro, em conjunto com os outros Estados africanos interessados, Angola deve procurar inibir as tentativas hegemónicas de aproximação com interesses económicos (exploração dos seus recursos), atraindo outras potências para os mesmos interesses, considerando a sua incapacidade em impedir tais tendências de hegemonia isoladamente. Este movimento deve ser alicerçado de forma a criar uma competição no acesso a estes recursos, passando a sua proteção e exploração a ser “um problema de todos”. Trata-se portanto, de Angola, em conjunto com outros Estados africanos, saber utilizar o seu poder funcional perante as potências com interesses identificados nas suas águas, deixando de lado os estigmas (*stovepipes*), relativamente ao estabelecimento de parcerias com países tecnologicamente mais desenvolvidos e com uma cultura marítima muito mais notável do que a sua, de forma a dar lugar a um novo ciclo de oportunidades para a segurança, economia e afirmação nacional, onde o Mar e os seus ativos deverão ser o Eixo central. Em síntese, num contexto em que a segurança deixou de ter fronteiras externa e interna e passou a reclamar dos Estados uma outra resposta, com recurso às estruturas orgânicas militares e policiais em perfeita coordenação, a entreaajuda na esfera internacional é um dado incontornável.

Tal como Julian Corbett defendeu “...*the object of naval warfare must always be directly or indirectly either to secure the command of the sea or to prevent the enemy from securing it*” (Corbett, 1911, p. 91), no sentido que para si “*the Command of the sea, therefore, means nothing but the control of maritime communications, whether for commercial or military purposes*” (*idem*, p. 94), dado que para este, contrariamente a Alfred Mahan, o «domínio ou comando absoluto do mar é uma falácia». Deste modo, para Angola, como para qualquer pequena potência inserida num contexto pacífico e ao mesmo tempo ameaçador, a

edificação do seu Poder Naval deve centrar-se no sentido prioritário de controlar e assegurar as linhas de comunicação marítimas que passam pelas águas nacionais, com vista a proteger os recursos contra a ação inimiga, garantindo o acesso seguro aos portos, a exploração sustentável dos recursos no mar, a navegação segura nas águas nacionais e o exercício da autoridade do Estado no Mar; uma vez que a segurança das comunicações marítimas envolve, por um lado, a defesa e proteção das marinhas civis e, por outro, a defesa e controlo dos portos, bases, pontos de apoio zonas focais de navegação e das respetivas áreas de acesso (Correia, 2010, p. 13).

Neste contexto, a curto e médio prazo, existe a necessidade de ser construída uma imagem de segurança nas águas nacionais, através de um Poder Naval, com base numa visão evasiva, ou seja de uma “*fleet-in-being*”³²¹, minimizando as invasões e a utilização indevida do espaço marítimo sob soberania e/ou jurisdição de Angola (Rocha, 2009, p. 67). Naturalmente, para um país como Angola com uma Força naval não adequada ao conjunto das responsabilidades e interesses marítimos assumidos (controlo das águas de soberania e/ou jurisdição nacional), a visão de uma Marinha de “*fleet in being*” surge como um bom modelo para disputar o controlo do Mar dentro do quadro geográfico onde se encontra localizado, dado que manter a sua frota nas devidas condições de prontidão para a defesa, e não meramente de existência, constitui uma estratégia defensiva para as pequenas potências marítimas (Corbett, 1911, p. 214).

Porém, tal como no entendimento de Mackinder³²² acerca da sua «*Teoria do Heartland e a Ilha Mundial*», qualquer Estado que pretende prosperar no Mar deve ter uma

³²¹ Este termo foi utilizado pela 1.^a vez na estratégia naval em 1690 por Lord Torrington, na altura Comandante das forças da Marinha Inglesa no Canal da Mancha quando se viu diante de uma forte frota francesa, tendo optado por manter a prontidão das Forças em terra, evitando uma batalha no Mar. Traduzindo o Conceito de «*fleet-in-being*» significa Esquadra Latente, que exerce o seu poder de autoridade sem abandonar o porto, numa perspetiva de que «a frota encontra-se em relativa vantagem enquanto permanecer no porto, mesmo perto do inimigo», sendo que para tal deve ser uma força com determinada capacidade militar, na medida em que o adversário se encontra em permanente desconforto (Rocha, 2009).

³²² Halford Mackinder na sua Teoria que sucedeu a teoria do «*Pivot Geográfico*» – *Teoria do Heartland e da Ilha Mundial* – faz uma abordagem ao Poder Terrestre, lembrando que apesar de que a Grã-Bretanha ter ficado conhecida como um Império essencialmente marítimo, nas três vezes que tentaram derrubar a sua hegemonia marítima através das costas espanholas, holandesas e francesas, só não foi possível graças ao controlo inglês das bases terrestres (Gilbratar, Malta e Helgoland), pelo que concluiu que o Poder Marítimo «está destinado a desempenhar um papel último na sua luta contra o Poder Terrestre» (Dias, 2005, p. 109). A Ilha Mundial era constituída pela Eurásia e África, enquanto o *Heartland* (do Norte) não seria mais do que um alargamento do *Pivot Geográfico* ou *Área Pivot*, que com o passar dos anos surge o Midland Ocean (Atlântico Norte e zonas ribeirinhas) que vai separar assim a Cidadela do Poder (*Heartland* do Norte) e os EUA, em que a sua volta estariam as principais potências marítimas daquela altura. Assim depois da IGM Mackinder ficaria conhecido pela sua Teoria do Heartland, que defendia que «*Who rules the east Europ, commands the Heartland; Who rules the Heartland, commands the World-Island; Who rules the World-Island, commands the World*» (Dias, 2005, pp. 102-123).

estrutura em terra apropriada, que sirva de base de apoio, controlo e direção das missões marítimas, pelo que este processo deve contemplar sempre duas vertentes simultâneas (marítima e terrestre). De igual modo, Alfred Mahan, citado por Dias (2005, p. 151), defendeu que “...o domínio do mar deve passar também por uma vertente terrestre, “materializado pelo controlo de bases terrestres situadas em pontos estratégicos, conferindo vantagens, quer em termos do apoio logístico ou de fiscalização e controlo costeiro, como em termos o acesso a zonas no interior, de forma a facilitar a defesa...”. Com efeito, a edificação de uma Marinha de Guerra credível não se pode resumir à edificação de meios navais combatentes eficazes e modernos, sobretudo porque é preciso saber utilizá-los e mantê-los de forma sustentada, exigindo pessoal experiente que vai transmitindo os seus conhecimentos empíricos, criando assim uma base sólida de conhecimento (doutrina naval). Portanto e reportando as palavras do Almirante defende Andrew Cunningham, citadas por Rocha (2009, p. 54) “*it takes the Navy three years to build a new ship. It will take three hundred years to build a new tradition*”.

Neste contexto, no que toca à formação de quadros, entende-se que a MGA deve optar pelo binómio treino especializado/educação generalista, com vista a edificar um quadro militar "profissionalizado" capaz de assegurar a continuidade da Marinha para as gerações vindouras. Em paralelo, cumulativamente aos meios navais que o país deve garantir, a Marinha de Guerra no quadro do processo de reedificação das FAA deve continuar a investir na reabilitação das infraestruturas em terra, nomeadamente na reabilitação das antigas e na construção de novas bases navais, visando apoiar com eficiência a continuidade das Forças no Mar. Por isso, o Comandante da Marinha, Almirante Augusto da Silva "Gugu"³²³, por ocasião do 37º aniversário da fundação da Marinha de Guerra, realçou que o processo de reedificação da MGA tem sido caracterizado por três fases fundamentais: construção de infraestruturas, formação de quadros³²⁴ e modernização dos meios. Em suma, no quadro da RSD e RSD e no que toca aos paradigmas de transformação da Marinha de Guerra (Ribeiro, Silva, Palma, & Monteiro, 2010, p. 77-87), será de considerar mudanças no âmbito Genérico, Estrutural e Operacional, numa altura em que já começam a ser dados passos significativos para a adaptação da MGA ao contexto atual, onde a curto prazo se espera edificar uma Marinha

³²³ Vide. Notícias acedidas em 15 de agosto de 2013 em http://jornaldeangola.sapo.ao/politica/marinha_de_guerra_forma_efectivos.

³²⁴ Neste entendimento, segundo o Comandante da Marinha de Guerra Angolana (Almirante Augusto da Silva Cunha “Gugu”) no seguimento da modernização das FAA, a Marinha de Guerra Angolana tem levado a cabo um processo de reestruturação, preparando os seus efetivos, de forma a estarem habilitados a enfrentar as mudanças atuais e poderem operar qualquer equipamento moderno na Arte Militar, sobretudo no que toca aos equipamentos navais, que são diretamente responsáveis na proteção das riquezas do mar ou bens que ali circulam (MPLP, 2012, ¶3).

Especializada e Otimizada, e a médio e a longo prazo uma Marinha Equilibrada, Otimizada e de Duplo Uso.

No atual contexto, o Poder Naval torna-se fundamental para a prossecução dos objetivos nacionais de ordem política, militar, económica e psicológica de Angola, com vista a garantir: o controlo do mar; a defesa da exploração dos recursos do mar e do leito; o movimento e o transporte de forças navais para o atendimento de tarefas diplomáticas ou para o seu emprego contra alvos em terra ou no mar; e o transporte e abastecimento das forças militares por Mar. Por conseguinte, a dificuldade pauta-se essencialmente em descortinar que processos devem ser utilizados e como chegar à conclusão que um determinado conjunto de meios ou que um determinado nível de forças pode ser considerado suficiente para os objetivos pretendidos; ou seja na expressão inglesa de “*how much is enough*” para defender o Interesse Nacional, num contexto em que se deve procurar um Sistema de Forças Nacional militarmente adequado, financeiramente exequível e politicamente aceitável (Cajarabille, 2008a, p. 139), mormente porque a MGA deverá continuar a apostar na formação, reequipamento e modernização das suas estruturas como prioridades, no quadro do plano estratégico de renovação dos recursos deste ramo das FAA. Por tudo isso, o programa de 3R da Marinha de Guerra Angolana tem Estado no foco do Executivo, tendo em vista a defesa dos interesses nacionais no Mar, sendo que o Presidente da República, durante a celebração dos 30 anos da MGA, em 10 de julho de 2006, fez referência ao compromisso do Estado angolano com o Mar e a necessidade de acautelar as ameaças que daí podem surgir, levando ao lançamento do Projeto de «Potenciamento da Marinha de Guerra de Angola (MGA)» (Thomashausen, 2008a, p. 7).

3.2. OS MEIOS DA MARINHA E A SUA RENOVAÇÃO

Na atual conjuntura internacional assumidamente anárquica, onde não existe uma autoridade superior que garanta a sobrevivência da Ordem Mundial, cada Estado deve ter a preocupação central a sua segurança, assumindo a responsabilidade pela sua autodefesa e autossegurança, «num tradicional problema hobbesiano de ordem e de "segurança competitiva"» (Tomé, 2010, p. 41; Ramalho, 2013). Portanto, tal como defende Fuzeta da Ponte, atualmente, “nenhum país é absolutamente independente e soberano se não dispuser de uma capacidade autónoma de defesa que lhe permita dissuadir eventuais agressores, criando-lhes riscos potenciais de retaliação que os levem a evitar empreender ações ofensivas do Interesse Nacional” (1992, p. 85).

Assim, não se pode esquecer que na atualidade a natureza da conflitualidade nem sempre é resultado da intenção de agredir (Sacchetti, 2008, p. 21), mas antes do desenvolvimento de crises e desequilíbrios que acabam por fugir ao controlo dos Estados, sendo que conforme defendeu Kjellen, “nenhuma experiência histórica é mais óbvia que o facto do Direito, na terra e no mar, significar relativamente pouco, quando as potências sabem que os seus interesses vitais perigam” (citados por Dias, 2005, p. 84). Na verdade, as questões da guerra e da paz estiveram desde sempre ligadas e até dependentes, pois para preservar a paz é necessário ter a plena consciência da existência da guerra e deste modo se estar preparado para ela, conforme indica o velho adágio “*si vis pacem para bellum*”, ou na sua tradução em inglês “*if you seek peace, prepare for war*” (citado por Levy & Thompson, 2010, p. 30), que significa que qualquer Estado que se interessa pela paz deve estar preparado para enfrentar uma guerra, tendo em vista a sua preservação, em que o fortalecimento do aparelho militar e a possibilidade da tomada de medidas coercivas, constituem condição *sine qua non*.

Indubitavelmente, que as Marinhas são caras e muito difíceis de edificar, muito mais para um país como Angola com carências em todos os setores da Nação, porquanto será muito mais caro ter duas ou mais Marinhas ou entidades, cujas atuações se sobrepõem, em vez de se complementarem. Trata-se então de edificar um dispositivo naval numa perspetiva de otimização de recursos, principalmente para um país cujo território marítimo é apenas 44% inferior ao seu território terrestre e onde deve existir uma cultura de complementaridade entre organismos. Dessa forma, considera-se que os organismos angolanos, que operam no âmbito da Autoridade Marítima, devem operar numa perspetiva de complementaridade de missões e otimização de recursos, num contexto onde se considera que, a longo prazo, a Marinha de Guerra deverá adotar um modelo de «*Duplo Uso*», por permitir assegurar as principais missões do Estado, quer em termos militares como não-militares.

Neste contexto, embora a conjuntura económica não seja tao favorável, considerando a dimensão dos desafios para a reedificação da MGA, onde a cooperação internacional surge como a única forma de fazer face às suas necessidades e interesses de segurança marítima, é necessário ter a noção da urgência do Estado empreender e garantir a sua autonomia em meios, capazes e adequados aos seus objetivos; de forma a permitir uma eficaz atuação nos espaços e *fora* de decisão, onde sejam identificadas responsabilidades e interesses nacionais, promovendo deste modo a visibilidade nacional e permitindo a conservação dos interesses inalienáveis da Nação, pela garantia da segurança e defesa do Estado no Mar.

Tal como em todos os espaços nacionais, no Mar as perspectivas de um Estado acerca da relação entre a força e a segurança refletem a importância do nível de proteção a alcançar ou seja, evidenciam a necessidade sentida pela Nação de proteger os seus interesses vitais, garantindo ao mesmo tempo a coerência entre o que se deseja, aquilo que é possível e a vontade de atuar (Ribeiro, 2009, p. 53). Assim, o desejável, o possível e o efetivo, intimamente relacionados, definem o panorama da Segurança Nacional, pois esta dependerá do cruzamento das três dimensões, num cenário onde a segurança desejável traduz-se numa intenção ou meta a alcançar, em que o Estado deve edificar a sua estrutura e fortalecer as suas forças tendo em vista o alcance deste objetivo, a curto ou longo prazo.

Neste sentido e no que se refere à segurança desejável, o Estado poderá estabelecer um nível mínimo (curto prazo), que é o objetivo prioritário a alcançar, e um nível máximo, que é o objetivo ideal (longo prazo); que de acordo com o General Miguel Martin³²⁵, não é possível colocar este nível máximo nos 100% de segurança absoluta. Torna-se então necessário admitir um diferencial, traduzido pelo risco aceitável isto é, pela probabilidade e periculosidade de uma perda potencial, assumida em resultado da concretização de uma ameaça. No mar, a Segurança Nacional possível é um resultado da comparação global dos atores contrários, com as possibilidades e meios próprios para proteger adequadamente os interesses nacionais (*vide*. Apêndice A4; Ribeiro, 2009, p. 53).

Naturalmente que na atualidade, e num cenário em que até as grandes potências já não conseguem garantir a sua total proteção relativamente a todas ameaças globais, o "patamar da segurança absoluta" é cada vez mais uma utopia. No entanto, os outros patamares de segurança não podem permanecer longe do alcance do Estado angolano, sobretudo numa altura em que se alastram os problemas de segurança marítima no continente, e onde a modernização da esquadra e a sua reparação, manutenção e abastecimento, deverá contribuir para a edificação e manutenção de uma capacidade nacional própria, consolidada através de um conjunto de missões, competências e infraestruturas essenciais. Então, para pensar no "Sistema de Forças" a edificar, será necessário que haja a noção dos reais interesses do Estado em relação ao mar e não apenas uma avaliação das prováveis ameaças que se colocam ao Estado, de forma a reunir "um conjunto balanceado de capacidades que pela sua polivalência,

³²⁵ Na obra Teoria Geral da Estratégia, o Almirante Silva Ribeiro faz uma abordagem à Teoria do General Miguel A. Ballesteros Martin, acerca da Segurança Nacional. Todavia, neste trabalho o autor faz uma abordagem desta teoria numa perspectiva mais limitada, isto é, restringida à segurança marítima e à edificação do aparelho naval (Ribeiro, 2009, p. 53).

versatilidade e mobilidade melhor possam permitir responder a um alargado leque de situações possíveis” (Costa, 2003, p. 30).

Torna-se então necessário edificar um conjunto multifacetado de capacidades que se completem, organizado, preferencialmente, segundo um método de planeamento de forças, não fundamentado apenas pelas ameaças atuais, principalmente porque “... com base nas ameaças deixa de funcionar bem quando não se conseguem caraterizar as ameaças com suficiente nitidez, nem se vislumbra uma razoável previsão da sua evolução futura...” (Cajarabille, 2008a, p. 141). Tendo em conta o Interesse Nacional, deve ser estabelecida a segurança efetiva nos mares, considerando as prioridades nacionais de proteção e preservação no Mar. Paralelamente e admitindo a necessidade de Angola traçar uma Política ou Estratégia Marítima Nacional, devem estar definidos os níveis de proteção a alcançar a médio e longo prazo, espelhando dessa forma a segurança desejável pelo Estado, com vista a defender os seus interesses vitais.

Nestes interesses, sublinham-se a exploração da indústria pesqueira e a produção em grande escala do petróleo no país, que coloca desafios à Marinha de Guerra na garantia da segurança das infraestruturas petrolíferas contra invasões de prováveis inimigos que podem colocar em perigo a atividade de exploração do petróleo. Enquanto isso, o transporte marítimo do petróleo produzido deve ser protegido, uma vez que representa a principal fonte de receitas para a economia nacional e um recurso estratégico para o Estado, fazendo com que a Marinha seja obrigada a garantir a segurança das ligações marítimas e demais infraestruturas conexas ao comércio do petróleo e dos seus derivados (Carvalho, 2011a, p. 56).

Atualmente e neste contexto, é evidente a necessidade de uma nova conceptualização sobre a preparação e o emprego do Poder Naval Nacional, que englobe quer ações de cariz essencialmente militar, como ações de natureza predominantemente jurisdicional, relacionadas com o estatuto e a autonomia da Marinha de Guerra para a imposição da autoridade do Estado nas áreas marítimas da sua competência. Neste particular, é necessário não se deixar influenciar por algumas escolas do pensamento estratégico, que reduzem as funções das Marinhas, especialmente num espaço onde as capacidades combatentes não se improvisam (Ribeiro, 2008, p. 42). Poderá então pensar-se, em capacidades para executar missões genéricas, decorrentes de cenários pouco específicos, tentando cobrir um conjunto de necessidades tão alargado quanto possível, estando em causa portanto, a eficácia requerida para o desempenho dessas missões, as quais estão relacionadas com as formas como as ameaças se poderão manifestar. Deste modo, no caso concreto da Marinha de Guerra

Angolana, em que se entende que a sua evolução deve ser no sentido de se constituir uma «Marinha de Zona»³²⁶ a evoluir para uma «Marinha Sub-regional» e mais tarde «Regional», a «capacidade de vigilância e fiscalização da costa» deverá surgir como o bem primordial a garantir, num cenário em que não existe um inimigo identificado.

A preocupação deverá centrar-se nas formas prováveis de violação da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional e não tanto em quem possa transgredir, isto é, no «método de planeamento de forças com base em capacidades», que consiste em planear sob efeito da incerteza, procurando capacidades adequadas às circunstâncias atuais, mas num quadro económico que implica escolhas³²⁷ (Cajarabille, 2008a, p. 141). Neste quadro, no que concerne ao paradigma genético da MGA, considera-se que a curto/médio prazo, a formação de uma Marinha equilibrada é muito menos provável do que a edificação de uma Marinha especializada, focada nas missões mais importantes para o exercício da autoridade e manutenção da ordem nos espaços líquidos nacionais.

Portanto, numa primeira fase, a transformação da MGA deverá ser no sentido de garantir as missões de Guarda costeira, em termos de presença naval, ou seja de uma «Marinha de Zona» (Bessa, 2008b, p. 120). Numa segunda fase, mais madura desta Instituição, a evolução deverá ser de forma a consolidar três fatores fundamentais (Costa, 2008, p. 10), isto é, o "Pessoal" (existência de pessoal bem treinado e motivado para guarnecer os navios e proporcionar serviços de apoio logístico e de comando em terra); "Espacial" (capacidade de emprego e utilização de sistemas de vigilância e outros sistemas espaciais para a navegação, vigilância oceânica, seguimento e aquisição de alvos, rastreio do fundo do mar, etc.); e o "C3I" (*Command, Control, Communications and Intelligence* – capacidade para usar tecnologia e sistemas informáticos avançados para comando, controlo e comunicações, bem como para *intelligence*), de forma a oferecer segurança costeira, patrulhar os espaços marítimos e combater os perigos que vêm do Mar, transformando-se numa «Marinha Sub-regional» e mais tarde numa «Marinha Regional» (Bessa, 2008b, p. 120).

Como produto deste longo processo, considera-se possível obter um SFN (Sistema de Forças Nacional) mais equilibrado, flexível, eficaz e atuante, fundamental para garantir a liberdade de ação e o *continuum* da Autoridade do Estado no Mar, onde será necessário

³²⁶ As Marinhas desta tipologia dedicam-se a controlar apenas um espaço restringido, no sentido que as duas grandes características destas Marinhas são a sua adequação ao espaço marítimo dos seus países e a definição estratégica dos seus fins por uma classe política cautelosa.

³²⁷ Seria excelente para qualquer país marítimo dispor de muitas capacidades navais e todas elas robustas. Não sendo tal exequível, o método inclui uma variante orientada não para as missões, mas sim para os recursos disponíveis. Neste caso, trata-se de otimizar o conjunto de capacidades, face a um teto de financiamento anteriormente estabelecido

desenvolver a componente de serviço público, a componente oceânica, a componente de guerra de minas, a componente anfíbia e a componente hidrográfica, dado que as capacidades nacionais serão tanto maiores quanto melhor for a articulação entre os instrumentos estratégicos ao dispor do Estado e a forma como são aplicados os recursos disponíveis para realizar as ações que permitam atingir as metas nacionais.

Neste planeamento de forças navais é necessário ter a noção que “...por exemplo, fragatas, submarinos ou patrulhas não existem em circuitos comerciais semelhantes aos que nos garantem o acesso fácil aos bens de consumo”, bem como perante tempos de tensão ou crise “...quem possui esses navios guarda-os para uso próprio e, desde que é decidida a sua construção, até entrarem em serviço, decorrem entre oito a dez anos...”, pelo que ou os meios existem e estão tecnologicamente atualizados para as circunstâncias estratégicas que exigem o seu emprego, ou os interesses nacionais no mar não poderão ser garantidos, principalmente porque nas Marinhas “...não se levantam Forças perante a iminência de problemas internacionais, matem-se as capacidades navais necessárias para preservar os interesses nacionais em tempo de paz, de crise ou de conflito...” (Ribeiro, 2008, p. 42).

O Estado angolano deve assim continuar a desenvolver esforços de potenciação e reequipamento do seu dispositivo naval, num cenário onde a dimensão dos desafios supera a estrutura de meios ao dispor da Marinha de Guerra. Em suma, potenciar a Marinha de Guerra Angolana, significa desenvolver tarefas não somente direcionadas a aquisição de navios para edificar o seu aparelho naval, mas também ir ao encontro de certos procedimentos considerados fundamentais para assegurar o ciclo de vida dos seus meios navais, porque “seja qual for a decisão relativamente a todas as capacidades, há sempre hipótese de encontrar o ponto de equilíbrio entre as disponibilidades financeiras e a eficácia” (Cajarabille, 2008a, p. 142).

3.2.1. A ESCASSEZ DOS MEIOS E A DIMENSÃO DOS DESAFIOS

A segurança marítima não é uma função nova, pois desde sempre fez parte das perspetivas de segurança e defesa das forças de segurança navais (Monteiro, 2011, p. 8). Significa isto que, para Angola deve a mesma deve representar um propósito nacional, em que o maior empenhamento e envolvimento da MGA é essencial, no quadro do exercício da autoridade do Estado no Mar. Na verdade, a natureza difusa, incerta e multipolar das ameaças no mar dos novos tempos, justifica a necessidade de fazer uma abordagem por capacidades, aquando da análise sobre as capacidades do dispositivo naval, pelo que se salientam duas variantes importantes: uma orientada para as missões e outra para os recursos. Enquanto no

primeiro caso pesam as missões sob responsabilidades da Marinha, no segundo caso os meios disponíveis para equipar a Marinha.

Verifica-se então que, qualquer dimensionamento dos meios necessários depende em grande termo da eficácia exigida para desempenhar as missões estabelecidas ou dos constrangimentos financeiros do país, devendo procurar a otimização do Sistema de Forças no quadro das disponibilidades (Cajarabille, 2002b, p. 22). Nestes termos, importa sempre lembrar que, as verbas despendidas para fins militares indicam o esforço de um Estado com a segurança, porquanto para as grandes potências essas verbas representam a «mobilidade das suas fronteiras de segurança» (Almeida, 2012, p. 284). Para um Estado nas condições de Angola, com uma grande dependência ao exterior, a defesa será sempre mais dispendiosa, o que torna a sua segurança e defesa muito vulneráveis³²⁸, mormente por a Marinha de Guerra não estar suficientemente apetrechada para manter uma presença continuada no mar, dentro das águas sob soberania e/ou jurisdição nacional, no âmbito das responsabilidades nacionais e internacionais de Angola.

Apesar de Angola possuir uma grande extensão de superfície marítima – onde se exerce mais de 95% do comércio externo; são extraídos hidrocarbonetos que representam mais de 70% do PIB; e ser uma importante via de comunicação internacional, o que faz do mar o grande pilar da economia e afirmação nacional – a consciência e vocação marítima do Estado não evoluiu na mesma proporção (Cunha, 2008, p. 32). Esta falta de capacidade veio a tornar-se uma preocupação publicamente assumida em 12 de maio de 2004, durante uma reunião entre o Presidente dos EUA George W. Bush e o Presidente José Eduardo dos Santos, em Washington DC, que levou a deslocação de uma comitiva composta por altos quadros da defesa norte-americana a Luanda, em 24 de maio de 2004³²⁹ (Thomashausen, 2008a, p. 22).

Neste reconhecimento, os decisores nacionais não podem esquecer a principal essência da Marinha como principal instrumento da Defesa Nacional no mar, com responsabilidades no âmbito da defesa oceânica de superfície, defesa submarina, projeção de forças, guerra de minas, hidrografia, oceanografia, entre outras missões típicas das Marinhas de Guerra (Cajarabille, 2002b, p. 25). Por conseguinte, continuar a relegar para segundo plano a Marinha de Guerra “...é o caminho certo para a fragilização do Estado no mar, com consequências desastrosas...” (Bernardino, 2013, p. 500), principalmente numa conjuntura

³²⁸ Enquanto peça do sistema mundial, o país não está isento de poder ser alvo de possíveis embargos de fornecimento, cortes das comunicações e de isolamento político.

³²⁹ Nesta reunião, ficou expressa a urgente necessidade de se proceder a modernização e reequipamento da Marinha de Guerra Angolana, no sentido em que o Presidente George Bush predispôs-se em apoiar este processo, sobretudo em termos de material científico-tecnológico.

mundial em que a centralidade do mar implica Marinhas que mostrem interesse e edifiquem capacidades para cumprir com as suas responsabilidades no mar, muito porque, conforme assegura o Almirante Viera Matias, desfrutarmos de mar sem Marinhas adequadas é colaborar com os que quiserem usar abusivamente os espaços marítimos onde temos especiais direitos e vitais interesses. Por isso, vale a pena investir nas Marinhas.

Considerando a situação pontual da MGA em que os desafios são imensos e os recursos escassos, o reequipamento da componente naval do Sistema de Forças Nacional deve ser orientado tendo em conta as capacidades nacionais necessárias para garantir sobretudo os interesses vitais nacionais. No quadro desta interação político-militar, devem ser estabelecidas as missões prioritárias da Marinha de Guerra, onde será necessário identificar os meios militares que o país julga prioritários e suficientes para atingir os objetivos pretendidos, no quadro dos recursos disponíveis. Neste particular e no que diz respeito à composição relativa dos meios a adquirir por Angola, onde o leque de missões é bastante amplo, a curto prazo torna-se fundamental investir numa configuração mais especializada às missões básicas de uma Marinha de Zona (fiscalização e controlo dos espaços de soberania e/ou jurisdição nacional), que pela falta de meios ainda não consegue concretizar, e posteriormente apostar numa configuração equilibrada do sistema de forças, o que implicará dar prioridade as capacidades diversificadas³³⁰, embora de menor potencial, em vez de robustecer apenas algumas, ficando a zero nas restantes³³¹ (Cajarabille, 2002b, pp. 23-24).

Por isso, muito mais necessária do que uma Marinha completamente moderna em termos de equipamentos de combate e de projeção de forças (fragatas, submarinos, etc.), com vista a fazer face aos problemas da atual conjuntura internacional, Angola precisa de uma Marinha inicialmente, com os meios necessários e suficientes, com capacidades de proteger e garantir a soberania (lanchas, patrulhas oceânicos, corvetas, etc.), defendendo a vasta fronteira marítima, porque só assim se poderá almejar uma Marinha de projeção internacional, que poderá levar o nome e a imagem do país fora dos limites marítimos sob responsabilidades de Angola.

Neste âmbito, considera-se o projeto desenvolvido pelos Estaleiros Navais de Viana de Castelo (Portugal) das patrulhas oceânicos adequado às necessidades atuais da MGA, pelas

³³⁰ Para países com poucos recursos financeiros destinados a edificação do aparelho naval, como é o caso de Angola, a diversificação tem a grande vantagem de permitir e capacitar as Marinhas para atuar em quase todas as missões de serviço público relativas ao mar, o que melhora substancialmente o binómio custo/eficácia, através da complementaridade dos recursos (Cajarabille, 2002b, p. 24.).

³³¹ Um sistema de forças naval desequilibrado nas suas capacidades serve um espectro de missões muito estreito, correndo o risco de comprometer seriamente a sua utilidade perante variações futuras do ambiente internacional, face à longevidade dos navios combatentes.

caraterísticas desses navios, nomeadamente: a sua polivalência, garantida através das multiplicidades de sistemas de sensores; a sua flexibilidade, por ser possível o uso de armas adequadas as missões da marinha e permitir a sua interoperabilidade com outros meios das FAA; e a sua simplicidade, devido a racionalização funcional e operacional dos diferentes sistemas a bordo, o que faz deles uma solução simples e económica, mas fiável e credível. Em suma, “o verdadeiro segredo deste tipo de navios reside no balanço ponderado e equilibrado de quatro variáveis fundamentais” (Mateus, 2010, p. 34), a saber: adequabilidade, por ter as capacidades basilares para o cumprimento das principais missões da marinha; flexibilidade, por permitir a adoção de soluções inovadoras, mas consistentes, ou seja, permite a atualização e conversão eficiente do navio para o desempenho de missões diferentes; fiabilidade, por serem navios relativamente simples e baratos, com soluções que permitem alongar o seu ciclo de vida; e sustentabilidade, por ser um tipo de navio que do ponto de vista logístico, financeiro e técnico, são adequados para as taxas de disponibilidade ao longo do ciclo de vida.

Neste contexto e de acordo com o antigo Chefe do Estado-Maior General Adjunto das FAA, agora CEMGFAA, General Geraldo Sachipengo Nunda, na Região Naval Sul (Lobito) durante as celebrações do 33.º aniversário da criação da Marinha de Guerra Angolana, o processo de Reedificação da MGA prevê a criação de bases navais, infraestruturas para o aquartelamento dos militares, serviços sociais e instalações administrativas, além da aquisição de unidades navais de várias classes, que esperam tornar a Marinha de Guerra mais operacional, nomeadamente na defesa, fiscalização e busca e salvamento no mar. Deste modo, pensa-se que a Marinha de Guerra Angolana deve sofrer transformações, que aliadas a consciência esclarecida da razão de ser da Marinha de Guerra e dos interesses que a mesma deve proteger, muito contribuirão para congregar esforços e fazer face as ameaças, sendo que dentre estas transformações destacam-se:

- Elaboração de legislação importante, relativa aos estatutos³³² e missões das FAA, designadamente da Marinha, no âmbito da segurança e defesa no mar, de acordo com as futuras Lei de Bases da Segurança Nacional (LBSN), Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA) e a Lei de Preservação de Segurança de Estado (LPSE), de forma a enquadrar melhor a atuação deste ramo no mar, bem como a otimizar os recursos que lhe são atribuídos, no quadro do Conceito Estratégico de Defesa Nacional e da Autoridade Marítima Nacional;

³³² As abordagens idealista e neo-liberal do comportamento dos Estados defendem que as forças e preocupações normativas desempenham um papel determinante nas ações dos Estados.

- Garantir a sustentação do Orçamento da Defesa Nacional afeto a Marinha de Guerra, por forma a garantir a continuidade do processo de reestruturação das FAA e assegurar um investimento sustentado na área da Defesa e da segurança marítima;
- Aquisição de novas unidades navais, com sistemas modernizados (de vigilância e de armas), modernização das escolas de formação, criação de novos cursos de especialização e aperfeiçoamento para os militares, no quadro do 3R das regiões navais;
- Consolidar a posição da Marinha, como instrumento indispensável, na estrutura dos órgãos da Autoridade Marítima Nacional, bem como desenvolver no seio da Marinha uma capacidade de *conhecimento situacional marítimo*;
- Apostar, a curto prazo, no estabelecimento e funcionamento efetivo do Sistema Nacional de Vigilância Marítima (SINAVIM), em auxílio do Sistema de Autoridade Marítima Nacional, a fim de reforçar a atividade da Marinha de Guerra como principal parceiro do Estado na defesa marítima;
- Desenvolver táticas, técnicas e procedimentos, cruzando com as doutrinas da especialidade de outras forças a nível regional e internacional;
- Consolidar e sustentar o modelo de profissionalização dos militares das FAA e da Marinha de Guerra em concreto, garantindo a sustentabilidade baseada em recursos humanos profissionais e qualificados, bem como dignificar a função militar, reconhecendo e valorizando a profissão militar no quadro das funções do Estado e incentivando a participação nas missões das FAA;
- Consolidar a presença da Marinha nas estruturas de Investigação Científica do Mar, através do IH e da Escola Naval, sobretudo numa altura que encontra-se em fase o ordenamento dos espaços marítimos nacionais;
- Incrementar uma atitude colaborativa com outras entidades nacionais e internacionais com responsabilidades e competências no mar.

Em síntese, a MGA, no quadro da otimização dos recursos nacionais e no respeito dos seus valores, deverá ter capacidades para desempenhar todas as suas tarefas no âmbito da política externa, na autoridade do Estado no mar, na segurança militar e quanto ao interesse público, se necessário em simultâneo, para que um “...navio que afirma a soberania de Angola no mar faz também missões de salvamento de vidas humanas, quando necessário, fiscaliza as pescas, rastreia a poluição e providencia o seu combate, bem como controla a navegação” (Bernardino, 2013, p. 501). Quer isto dizer, que a Marinha pode cumprir com diversas missões de Interesse Nacional, sem duplicação desnecessária de recursos.

3.3. A ÁREA DE RESPONSABILIDADE *SEARCH AND RESCUE* (SAR) NO AR E NO MAR

A definição clara dos espaços e, em especial, das fronteiras de jurisdição de Angola, quer as naturais como as definidas através de tratados internacionais, constitui um elemento matricial essencial para a eficaz definição dos objetivos e anseios do Estado, pelo que relacionar o Espaço Estratégico de atuação do Estado angolano com o Interesse Nacional, é materializar as suas prioridades de intervenção, de investimento, de atuação e de segurança (Fernandes & Borges, 2005, p. 34). Assim, a determinação dos espaços físicos (terrestres, aéreos ou marítimos) da área de jurisdição de um Estado, em particular da fronteira política acordada internacionalmente, surge como um elemento material fundamental para o exercício da soberania do Estado e orientação dos investimentos, em nome dos interesses no âmbito da segurança e da defesa no mar.

Paralelamente, o processo de delimitação das fronteiras marítimas de Angola, ainda em curso, é essencial, de forma a delimitar os interesses e responsabilidades primordiais no atinente à atuação do Estado no mar, sobretudo porque a soberania de Angola é exercida pelo Estado “sobre a totalidade do território angolano, compreendendo este [...] a extensão do espaço terrestre, as águas interiores e o mar territorial, bem como o espaço aéreo...” (Artigo 3 da CRA). Portanto, as responsabilidades securitárias de Angola, nos vários espaços nacionais e regionais, deixam a descoberto a urgência deste investimento com vista a dar uma resposta condigna às exigências que o quadro geopolítico destas áreas implica, onde a fraqueza dos governos e a instabilidade sociopolítica dos Estados que formam estas regiões, fragilizam e agravam as questões de segurança e defesa, designadamente no mar.

A República de Angola, com cerca de 1 246 700 Km² de superfície, tem aproximadamente 540 390,95 km² de superfície marítima, formada pela sua ZEE e cerca de 800 MN de costa (1650 km), no sentido que a jurisdição de Angola no mar se exerce sobre uma superfície que é apenas 44% inferior à superfície terrestre. Com efeito, a atividade de Autoridade Marítima do Estado angolano é exercida em todo espaço marítimo, cuja fronteira convencional é a ZEE, com uma largura de 200 MN, contadas a partir da linha de base.

A Lei n.º 14/10 de 14 de julho, Lei dos Espaços Marítimos, que regula o exercício de poderes, dos direitos e dos deveres do Estado angolano e define os limites dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais, em concordância com a Lei n.º 27/12 de 28 de agosto; desenham e delineiam o corpo doutrinário da atuação de Angola no espaço marítimo.

Neste quadro, dentro das "*Search and Rescue Regions*" (SAR), atribuídas pela IMO, correspondentes às "*Flight Information Regions*" (FIR), Angola tem responsabilidades de «*safety*» e «*security*» nos espaços marítimos sobre os quais tem soberania e/ou jurisdição, fazendo com que o Atlântico Sul apresenta-se cada vez mais como um ponto onde confluem os principais interesses do país.

Diante do exposto e de acordo com a base de dados *Global Flight Information Region And Boundaries* (2012), da *International Civil Aviation Organization* (ICAO), a *Flight Information Region* do Estado angolano, denominada "FIR Luanda FNAN", no mar é delimitada pelas seguintes coordenadas geográficas: 12°00'S e 10°00'W; 09°32' S e 03°00'W; 05°52'S e 06°35'E; 04°10'S e 06°35'E; 05°05'S e 11°05'E; 20°00'S e 10°00'W; 18°00'S e 05°00'W; 18°00'S e 10°00'E; e 17°15'S e 11°45'E (*vide*. Apêndice A5). Com toda a certeza, este teatro deve indiciar a existência de um corpo de patrulhamento marítimo com uma sustentabilidade suficiente para assegurar um vastíssimo quadro de competências, num espaço em que o espaço aéreo soberano sobrejacente ao seu mar territorial, isto é, o limite vertical superior do mar territorial angolano, corresponde ao Espaço aéreo inferior e abrange a troposfera e a baixa estratosfera (48 quilómetros de altitude)³³³ (Oliveira, 2007, p. 211). Assim, no que toca ao sobrevoo, através da revogada Lei n.º 21/92 foi estabelecido o limite superior da ZEE angolana, que corresponde ao limite da camada aérea do espaço próximo que recobre as águas marítimas que a formam.

Por isso, pela extensão dos espaços marítimos a exercer autoridade do Estado, a vigilância e a proteção dos espaços marítimos são um dos campos onde se sente com especial gravidade a falta de meios e de cooperação entre as várias forças de segurança e defesa com atuação no mar, a quem estão entregues as missões de Autoridade Marítima, num cenário em que existe a necessidade de reformular o quadro nacional, com vista a melhorar o controlo dos espaços marítimos e autoridade exercida neles, pelo que e de acordo com o quadro orgânico a Força Aérea Nacional de Angola (*Rescue Coordination Centre - RCC Luanda*) surge como o órgão responsável na coordenação das atividades de busca e salvamento no território nacional, não apenas pela falta de capacidade da Marinha de Guerra, mas porque a atividade de SAR exige a atividade conjunta dessas duas forças das FAA.

³³³ Desde o lançamento do primeiro satélite artificial russo (*Sputnik*), que é geralmente considerado que a soberania dos Estados termina aí, pelo que o «limite vertical do mar territorial angolano vai até aos 48 Kms».

3.4. O CONTROLO DO MAR

3.4.1. A AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

A relação dos Angolanos com o Mar merece um repensar especialmente porque, tal como no passado, o mar continua a ser um elemento central de poder no século XXI, numa altura em que as distâncias contam cada vez menos, quer em termos políticos, militares, económicos, estratégicos e até culturais, e onde o setor marítimo é o motor de todo desenvolvimento mundial (Duarte, 2011, p. 5). Naturalmente, a dimensão do espaço marítimo angolano não deixa dúvidas sobre as responsabilidades e os deveres que Angola tem no mar, sobretudo no que se refere ao exercício da autoridade do Estado no mar, tendo em vista a garantia da segurança, defesa e controlo efetivo³³⁴ deste espaço com cerca de 810 MN (Cunha, 2008, p. 32).

Por tudo isto, as águas nacionais tornaram-se num palco onde convivem diferentes atores e onde muitas das atribuições e responsabilidades do Estado estão hoje dispersas por um conjunto de entidades e de instituições públicas, cujas missões encontram-se desarticuladas, desajustadas e muitas vezes sobrepostas, pelo que este contexto de pulverização de competências é promotor de alguma competição e compromete a responsabilização das entidades; o que, numa conjuntura de fortes restrições orçamentais e com grandes desafios pela frente, necessita urgentemente de correção. O quadro legislativo nacional estabelece que o exercício de «Autoridade Marítima Nacional» (Lei 27/12, n.º15 do Artigo 3), surge como o conjunto interministerial e intersectorial formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, provincial ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima – compete às entidades que integram o Sistema de Autoridade Marítima (SAM), nomeadamente: o Departamento Ministerial responsável pelo setor marítimo-portuário e que coordena a AMN (atualmente é o Ministério dos Transportes³³⁵ (MINTRANS)); o Departamento Ministerial responsável pela Defesa Nacional; o Departamento Ministerial responsável pelo Interior; o Departamento Ministerial responsável pelo Ambiente; o Departamento Ministerial responsável pelas Pescas; o Departamento Ministerial responsável pelas Relações Exteriores;

³³⁴ O conhecimento situacional marítimo ou controlo marítimo é assim importante para proporcionar um panorama detalhado e fiável dos espaços sob jurisdição nacional, através da integração e fusão de informação proveniente de uma multiplicidade de fontes e sensores.

³³⁵ De acordo com o Artigo n.º 10 da Lei 27/12, a atividade de AMN é exercida pelo Conselho permanente da Autoridade Marítima Nacional, que funciona sob a responsabilidade direta do Ministério que superintende a área dos Transportes.

o Departamento Ministerial responsável pela Saúde; o Departamento Ministerial responsável pelos Petróleos; o Departamento Ministerial responsável pela Justiça; Órgãos do Sistema de Segurança Nacional; a Administração Marítima Nacional; o Comité Nacional para a Aplicação do Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias; o Sistema Nacional de Vigilância Marítima; e a Guarda Costeira Nacional (Lei 27/12, Artigo 9).

Na verdade, as missões de vigilância e de controlo das fronteiras marítimas inscrevem-se no quadro das competências do Estado angolano, através dos instrumentos de segurança e defesa, onde a Marinha de Guerra deve surgir como eixo de coordenação das atividades de segurança e vigilância marítima, sendo que o atual Sistema de Autoridade Marítima deve ser reformulado, com vista a maximizar a presença e controlo do Estado no mar, num cenário de complementaridade e de parceria entre todos órgãos com atuação no mar, onde a Marinha deve constituir o núcleo central. Isto porque, ao longo da História das mais antigas marinhas mundiais estas integram “...como uma das suas valências fundamentais, há cerca de duzentos anos, a Autoridade Marítima, exercida nos espaços marítimos, mas igualmente nos espaços portuários e nos terrenos do domínio público hídrico...” (Cajarabille, 2008b, p. 64). Não quer isto dizer, naturalmente, que a Marinha deve assumir o exercício exclusivo das funções de polícia e segurança no mar, especialmente porque nem faria sentido, tendo em conta a vastidão de atividades e intervenções que existem em todo o espaço jurisdicional angolano. Terá, antes, de saber repartir estas tarefas com as outras forças com atuação no mar, designadamente com a Força Aérea.

Neste quadro, a Administração Marítima Nacional (IMPA), em consonância com a Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM), com o Comité Nacional para a Aplicação do Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias (CN-ISPS), e todas outras entidades que formam a Autoridade Marítima Nacional (AMN), devem mobilizar uma maior complementaridade dentro das suas missões, favorecendo a economia de esforços e a melhor afetação dos fundos públicos nos Assuntos do Mar. Até porque a questão orgânica é instrumental para tudo o resto, visto que sem um tratamento sistémico, intersectorial e interdisciplinar do mar, nele incluindo as zonas costeiras, os espaços marítimos de soberania e/ou jurisdição nacional, os seus recursos e as instituições com atuação no Mar; qualquer modelo de gestão se mostra incapaz de fomentar o crescimento económico, o desenvolvimento sustentável das atividades marítimas e de preservar o mar como um meio saudável e seguro e de permitir a afirmação externa de Angola, enquanto Estado ribeirinho (Matias, 2005, p. 15).

Neste plano, os decisores políticos devem ter a consciência de que o mar é vocacionado para a Marinha e a sua defesa, em nome da soberania e dos interesses nacionais, que são a sua maior e mais importante missão. Portanto, atualmente a função segurança e defesa do mar constitui a mais importante no quadro do aproveitamento e exploração das oportunidades oferecidas pelo mar, pelo que a missão das Marinhas passou a incluir também uma maior componente de apoio à conservação de recursos e ao combate à poluição, fazendo da sustentabilidade um terceiro vetor a acrescentar à segurança e defesa (SaeR, 2009, p. 96). De facto, num país como Angola que ainda não dispõe de muitos recursos afetos ao segmento da segurança e defesa marítimas como seria ideal, existe a necessidade de haver um maior esforço de coordenação interdepartamental no mar, em nome dos objetivos estratégicos nacionais, articulando-se as missões, as capacidades, os meios e os conhecimentos dos agentes que atuam no mar.

3.4.2. O CONTROLO DO MAR E A COOPERAÇÃO DOS ÓRGÃOS NACIONAIS

O Mar é inequivocamente uma mais-valia para Angola, sob múltiplas perspetivas, representando uma via de comunicação com os quatro cantos do mundo. A situação angolana no que toca à segurança marítima e ao controlo do mar, tal como a maior parte dos Estados ribeirinhos africanos, encontra-se muito desajustada da realidade, por os organismos nacionais encontrarem-se pouco preparados para fazer face aos desafios que o país enfrenta, numa altura em que três entidades diferentes desempenham o papel de guardas costeira – Marinha de Guerra Angolana (MINDEF); Capitánias do Porto (MINTRANS); e Polícia Fiscal Marítima (MININT) – com uma sobreposição, em vez de uma complementaridade nas missões.

Tudo isto torna a articulação entre estas forças difícil e a consolidação das suas missões muito dispendiosas para o Estado, muito mais, porque existem ainda duas ou mais entidades que exercem autoridade no Mar, designadamente: o Ministério das Pescas (MINPESCAS), responsável pela fiscalização das pescas no país; a Força Aérea Nacional (MINDEF), responsável pelas missões de busca e salvamento (SAR) e apoio aos náufragos no país; e o Ministério dos Petróleos, responsável pela fiscalização das zonas petrolíferas³³⁶ (Cunha, 2008, p. 32). Este contexto complexo e difuso, ou pelas palavras do Coronel Correia de Barros – traduz "o dilema das 300 Marinhas" – tem dificultado o desenvolvimento da

³³⁶ Devido a fatores conjunturais, até ao momento o controlo permanente dos espaços marítimos nacionais é feito pelas unidades navais da MGA e sistemas de radares costeiros; através dos navios e do sistema MVS para o controlo pesqueiro do MINPESCAS; através das lanchas das capitánias; através das embarcações da polícia fiscal marítima.

MGA, enquanto elemento principal de defesa dos espaços marítimos, uma vez que tem retirado toda a credibilidade desta instituição a nível local.

Naturalmente e no entendimento da sociedade civil, não se justifica a existência de uma Marinha de Guerra moderna, ou pelo menos não se justifica o dispêndio de recursos para a sua reedificação, mormente, porque muitas das missões que justificariam o investimento numa Marinha de Guerra forte, designadamente a fiscalização das pescas e das zonas petrolíferas, estão atribuídas a outras instituições. Este cenário contraria a natureza dessa instituição, pois:

“...the major function of navies is to defend such vulnerabilities as much as possible either by what they can do at sea, or from the sea. They defend shipping and everything that flows from it both directly at sea and, importantly, indirectly both on sea and on land by securing the conditions that make trade possible...” (Till, 2008, p. 15).

Por isso e embora exista a noção que a exploração das missões susceptíveis de serem atribuídas aos vários organismos com atuação no mar, desde o alto mar até à faixa costeira, varia de país para país, considera-se que pela dimensão dos desafios, pelos escassos recursos e pela continuidade entre todas as missões de segurança e defesa no mar, se justifica a atuação continuada e transversal da Marinha de Guerra no centro da Autoridade Marítima. Todavia, na atualidade a missão da Marinha de Guerra cobre apenas a ZEE, enquanto a Polícia Fiscal e as Capitanias dos Portos se ocupam da vigilância, monitorização, controlo e da busca e salvamento, ao longo das costas marítima e fluvial.

A fiscalização das pescas em Angola é assim exercida via terrestre, aquática e por satélites, tendo como órgão responsável o Ministério das Pescas (Artigo 222 da LRBA), dispondo de meios para o efeito. Refere-se concretamente aos navios de pesquisa, da classe *Ngola Kiluange* (Ngola Kiluange, Ngola Mbandi e Nzinga Mbandi), construídos nos estaleiros Damen Shipyards Galați (na Roménia), especializados na prospeção do fundo marítimo, mapeamento e identificação da plataforma oceânica, e às dez embarcações de inspeção, fiscalização pesqueira e da aquicultura adquiridas na República da China, recebidas em 2010, além de outras embarcações de pequeno porte num investimento global que ultrapassa os 62 milhões de USD (Revista África 21, 2010, p. 77). Estes navios vão permitir uma maior prevenção, proteção, combate à pesca ilegal ao longo da orla marítima e mar territorial, contribuindo no prosseguimento da gestão sustentável dos recursos piscatórios, incrementando por isso, os níveis de fiscalização no setor e o conhecimento científico disponível.

Paralelamente, estes meios serão utilizados para o patrulhamento continuado e integrado das águas nacionais, fiscalizando as atividades e os navios que circulam por esses espaços. Neste sentido, o país tem incrementado as suas capacidades no que se refere à fiscalização das águas nacionais, possuindo uma das maiores frotas de fiscalização de pescas na região. Por outro lado, desde o início de 2012 o Instituto de Novas Tecnologias de Portugal (INOV INESC INOVAÇÃO), através da sua área de Tecnologias para o Mar, concluiu com sucesso a entrega em Luanda de dois sistemas «*Seawolf Patrol*»³³⁷ ao Ministério das Pescas de Angola. O sistema *Seawolf Patrol* permite partilhar informação de coordenação entre as diferentes Entidades com atuação no mar, isto é, a Polícia Fiscal Marítima, a Marinha de Guerra, a Força Aérea, as Capitánias, entre outros organismos. A informação partilhada inclui informação de localização (posição geográfica, orientação, velocidade, etc.), pontos de passagem e tempos estimados de chegada, alvos em vista ou detetados por sistemas de sensores eletrónicos como radar, dados AIS, termografia, entre outros.

Também e para além do *Seawolf Patrol*, o INOV forneceu ao país o sistema «Monitorização Contínua das Atividades de Pesca (MONICAP)»³³⁸, num investimento superior a 4,5 milhões de euros. O MONICAP é baseado num sistema de monitorização via satélite da atividade de pesca, tendo sido criado em 1988 e encontrando-se em fase de integração nas restantes 13 embarcações da frota de fiscalização do Ministério das Pescas de Angola (LUSA, 2013a). A partilha de informação com as restantes entidades envolvidas nas atividades de monitorização, fiscalização e controlo das águas nacionais surge então como uma prioridade. Observa-se assim o Ministério das Pescas a deslocar-se para o centro das dinâmicas do mar, enquanto órgão do SAM, ao passo que a Marinha de Guerra permanece na periferia deste processo de aquisições, que deveria privilegiar o braço armado do Estado no mar.

O país deve antes optar por uma economia de esforços no Mar, apostando na aglutinação e na complementaridade³³⁹ dos meios e das missões das diferentes instituições,

³³⁷ O Sistema *Seawolf Patrol*, desenvolvido pelo INOV, contempla tecnologia de ponta de eletrónica, comunicações e sistemas de informação, sendo um sistema de comando e controlo embarcado (em meios navais e aéreos) e integrado em tempo real com os sistemas MONICAP do INOV para fiscalização da atividade da pesca. Vide. informação acedida em 23/06/2013: http://www.inov.pt/pages/noticias_eventos/pres_releas_5.php.

³³⁸ O sistema MONICAP encontra-se em operação em seis países, monitorizando diariamente mais de 1.000 embarcações, sendo uma solução de referência em termos mundiais. Vide. informação acedida em 23/06/2013: http://www.inov.pt/pages/noticias_eventos/pres_releas_5.php.

³³⁹ Para a obtenção das metas no âmbito da Segurança e Defesa marítima exige-se que “...os objetivos estratégicos de Defesa Militar, a cargo das FA, como os objetivos estratégicos de Defesa pública, a cargo dos restantes Ministérios com responsabilidades de Defesa Nacional...” (Ribeiro, 2010b, p. 89) sejam alcançados de forma integrada, através do emprego de diferentes expressões do Poder Nacional, com o propósito de estabelecer uma interdependência e interligação muito forte, entre as estruturas.

minimizando recursos e maximizando a presença do Estado no Mar, através da maior parceria intragovernamental e da maior coordenação institucional, resultando assim numa maior dinâmica da Autoridade Marítima Nacional. Nesta ótica, a «Marinha de Guerra deve centrar-se no eixo de coordenação do SAM», não apenas por fazer parte da expressão militar de Angola, mas também porque a nível nacional, se encontra melhor preparada para defender as causas nacionais no mar, mormente numa conjuntura onde as funções³⁴⁰ das Guardas Costeiras e das Marinhas já não são facilmente separáveis, não apenas pela natureza do contexto global, mas também pela maior dimensão que os mares e oceanos têm na política internacional³⁴¹ (Vogel, 2009, p. 5).

O primeiro Comandante da MGA, Avelino Soares, durante uma entrevista à Revista Marinha reforça esta visão, defendendo a necessidade de ser criada uma Autoridade Marítima a nível nacional, onde a Marinha deve ter primazia no que toca aos investimentos do Estado, por contemplar os homens que melhor estão preparados para estar no mar, não apenas pela formação militar de segurança e defesa, mas também pelos valores que os seus homens cultivam (disciplina, lealdade, honra, integridade e coragem), fazendo da Marinha a única organização nacional capaz de tratar os assuntos relativos ao meio marítimo num plano multidisciplinar (Lourenço, 2011, p. 31). Por isso, julga-se ser imperiosa a necessidade de o Estado usar extensivamente a Marinha na segurança e defesa no e do mar, sobretudo pela vastidão do atual conceito de Segurança no mar nas duas vertentes de *safety* e *security*, que exige uma aproximação ampla e transversal a várias atividades.

Assim, parece inegável o facto de que nenhuma instituição nacional, isoladamente, conseguirá fazer frente às variadas ameaças que se proliferam neste espaço, nomeadamente devido à atuação desorganizada dos vários organismos nacionais no mar que não ajuda para a melhor concretização dos deveres do Estado nessa matéria, pelo que existe a necessidade de haver uma cooperação estruturada entre os vários organismos nacionais com autoridade no

³⁴⁰ A visão limitada de que as funções das Marinhas e das Guardas costeiras são diferenciadas, sobretudo pela área de atuação, em que a Marinha em tempo de paz deve desempenhar funções mais no âmbito da política externa fora das fronteiras nacionais, e que as guardas costeiras desempenham antes missões de autoridade marítima dentro das fronteiras de um Estado, sendo que de acordo com Vogel (2009, p. 3) “*Navies are military organizations that report to a ministry or department of defense. Coast guards, in contrast, typically function as paramilitary arms of civilian institutions because of their diverse responsibilities related to issues like safety and regulation of commerce*”, não vai de encontro com a realidade angolana, onde a escassez dos meios é tão ou mais grave quanto as ameaças em termos da segurança marítima, pelo que esta distinção não faz sentido.

³⁴¹ Muitos são os Estados africanos que têm apostado nesta coordenação no âmbito da segurança marítima – como são os casos do Senegal, Gana e da Nigéria –, seguindo modelos já desenvolvidos por países mais desenvolvidos, como se observa no caso da Marinha Portuguesa, onde o CEMA é também a Autoridade Marítima Nacional (Vogel, 2009, p. 5).

mar, a fim de responder eficazmente³⁴² às mudanças da atual conjuntura. A complementaridade de esforços entre todos subsectores de atividades envolvidos na "causa do mar" surge como a solução mais viável para que o país exerça a sua autoridade do Estado no mar (controlo do mar e segurança marítima), em defesa da soberania, da integridade territorial e do Interesse Nacional como um todo.

Tendo em vista a complementaridade entre as instituições nacionais que exercem autoridade no mar, exige-se uma maior participação na segurança marítima, de todos os intervenientes isto é, desde as instituições estatais às privadas, cuja atividade está ligada ao mar (multinacionais do ramo do petróleo)³⁴³ (Thomashausen, 2008b, pp. 19-20), especialmente, porque as atividades de autoridade, vigilância e segurança marítima no país, devem englobar todos os setores responsáveis e envolvidos na segurança nacional. Por isso, a monitorização meteorológica, a busca e o salvamento no mar, a luta contra a imigração ilegal, a pesca ilegal, o tráfico de seres humanos, o contrabando, o crime organizado, entre outras atividades desenvolvidas no espaço marítimo, constituem ameaças para o Estado angolano como um todo e não apenas para o setor marítimo.

Em virtude disso, considera-se que um modelo de complementaridade permitirá uma maior clarificação do "conceito de responsabilização", explicitando a atuação de cada entidade no mar, num cenário em que cada tarefa deve estar entregue a apenas uma entidade, que deve responder diretamente pela sua realização, porquanto "...o sentido de responsabilização serve de guia prático dos responsáveis..." (Lopes, 2011, p. 1) de todos os patamares de decisão e de administração das entidades com atuação no mar, assegurando que os recursos colocados à disposição de cada instituição são empregues de forma criteriosa, eficiente e em conformidade com o quadro legislativo.

No que concerne à cooperação entre as instituições nacionais, uma instituição sem dúvidas essencial no controlo e fiscalização das águas nacionais é a Força Aérea Nacional de

³⁴² Neste sentido, o Ministro dos Transportes, Augusto Tomás, durante o 1º Encontro Nacional de Peritos Ligados a Guarda Costeira, defendeu a necessidade de cooperação civil e militar no domínio marítimo, a fim de garantir a devida segurança do espaço nacional, indicando que "Nos último anos, a segurança marítima tem sido afectada por atos ilícitos, nos quais se inclui a pirataria. Tal situação obrigou ao reforço de medidas adequadas por parte das administrações marítimas, em especial, na segurança marítima, tanto a nível nacional como regional e internacional" (Inácio, 2010).

³⁴³ Neste entendimento, André Thomashausen da Universidade da África do Sul defende que as empresas multinacionais do ramo dos petróleos devem comprometer-se mais com a segurança marítima, muito mais se pensarmos que os dividendos obtidos por estas (85% a 90%) comparativamente com as receitas colhidas pelos países produtores (10% a 15%) justificam um maior empenho destas empresas nas questões de Segurança e Defesa.

Angola, sobretudo devido à prontidão e à rapidez³⁴⁴ de atuação dos seus meios comparativamente aos meios navais, devendo fazer deste ramo o principal aliado no exercício da Autoridade soberana no mar e nas operações de *Search And Rescue* nas águas sob soberania e/ou jurisdição nacional.³⁴⁵ Desde logo, o maior empenhamento da FANA nas causas do mar vai permitir uma maior flexibilidade dos meios nacionais, ao mesmo tempo que viabiliza o processo de economia de esforços no aparelho militar, permitindo assim uma complementaridade de capacidades e recursos entre estes dois grandes ramos das FAA. Considerando os meios deste ramo com capacidade de operar no teatro regional e continental em nome do Interesse Nacional, sobretudo ao nível do transporte estratégico, com aplicação na projeção e sustentação de forças intra-teatro, considera-se «indispensável à participação da FANA neste processo». Por isso, em Angola, a Defesa Militar dos espaços marítimos nacionais (SAR, patrulhamento marítimo, etc.), enquadra-se nas competências e nos termos das leis orgânicas à Marinha de Guerra e à Força Aérea.

Existe então a necessidade de haver uma nova abordagem à governança dos oceanos e dos Assuntos do Mar, isto é, uma governação integrada do mar, num modelo em que a lógica da governação setorial seja posta de parte, muito «porque o mar é transversal a quase todas as políticas governamentais», o que também não deve significar a criação de um Ministério tão alargado que concentrasse em si todas as tutelas sobre todas as atividades marítimas ou seja, um Ministério do Mar³⁴⁶. O mais importante é criar uma coordenação integrada a nível nacional sobre os assuntos marítimos, concentrada numa entidade interministerial nacional, que tenha desde já autonomia necessária para decidir sobre os Assuntos do Mar, respeitando sempre as posições das tutelas setoriais, sendo que esta deve ser estendida a outras instituições a nível da região. Nesta ótica, no plano internacional, a «cooperação»³⁴⁷ é a palavra de ordem por excelência, em todas as reuniões e centros de

³⁴⁴ Como refere Dias (2005, p. 165), “o aparecimento e utilização do avião permitiu encurtar distâncias, alterando tempos de planeamento e de execução, assim como de reacção, para além da mudança da relação entre a dimensão do espaço e o tempo necessário para o percorrer”.

³⁴⁵ Não foi em vão que Giulio Douhet, também considerado um pioneiro do Poder Aéreo, advogou que quem dominasse o ar, dominaria o mundo, pelo simples facto de que a aviação revolucionou a guerra ao tornar vulneráveis os países, pela maior profundidade que trouxe ao teatro de Operações, conseguindo levar os efeitos para além dos que eram alcançados pela artilharia e com consequências mais devastadoras (ex: as bombas atómicas de Hiroshima e Nagasaki), sendo que este assumia que tendo em conta ao contexto de Segurança e Defesa dos Estados, o ideal seria ter um «Comando Único das Forças Armadas, com capacidade de operar em terra, no mar e no ar», e que a prioridade estaria no Poder Aéreo, no sentido que este podia efetuar operações contra quaisquer meios do inimigo (terrestre, marítimo e aéreo) (Dias, 2005, pp. 167-173).

³⁴⁶ Do mesmo modo que não existe um Ministério da Terra que concentra a tutela de todas as atividades em Terra.

³⁴⁷ Neste sentido, durante o 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa, ocorrido nos dias 2 e 3 de julho de 2008, na Academia de Marinha, o Almirante Fernando de Melo Gomes, CEMA da Marinha

decisão internacional, no sentido que deve existir uma convergência entre os objetivos das diversas forças de segurança nacionais, bem como uma adequada participação nos *fora* internacionais, com capacidade de influência ou de decisão, para o cumprimento dos vários objetivos nacionais de segurança marítima (Cajarabille & Ribeiro, 2010, p. 198).

3.4.3. A COOPERAÇÃO COM OS ÓRGÃOS INTERNACIONAIS

É frequente mencionar-se sobre uma governança global no âmbito da Segurança e Defesa, invocando a criação e perenidade de regimes de segurança, onde os atores estatais e não estatais assumem um comportamento comum, em nome dos interesses superiores de segurança, dado que a formação de regimes de segurança contribui inequivocamente “para a estabilidade e para a paz, bem como para uma maior confiança entre atores internacionais” (David, 2001, p. 356). Logo, quando se fala em «cooperação na segurança marítima», o objetivo principal consiste na efetiva capacitação da componente naval dos Estados envolvidos e na operacionalização de sistemas de controlo, vigilância marítima, gestão da informação estratégica relacionada com o mar, bem como na criação de um mecanismo de resposta que permita operacionalizar todas as outras funções securitárias no mar.

Na verdade, “...o argumento é que a segurança deve ser alcançada com, e não contra, os outros...” (Tomé, 2010, p. 42), pelo que com a maior abrangência do fenómeno da globalização, da maior importância do Direito Internacional, dos Grandes Espaços em formação, dos blocos de integração de várias ordens³⁴⁸ (Marchueta, 2002, p. 42), a interdependência entre os Estados parece uma realidade estabilizadora inescapável, onde a cooperação nos Assuntos do Mar traduz uma realidade incontornável para Angola³⁴⁹ (Cajarabille & Ribeiro, 2010, pp. 185-186).

Portuguesa, afirmou que «parece ser consensual entre os Estados que alinham pelo campo da estabilidade e da paz que a solução ou atenuação de um grande número de problemas relacionados com o mundo marítimo passa pela cooperação internacional».

³⁴⁸ O processo de integração, que por sua vez implica alguma renúncia ao modelo político autónomo, promove as interdependências e os laços estruturais entre as economias, aumentando a confiança num âmbito mais vasto do que a comunidade de origem e surgindo como uma estratégia de defesa contra o exterior, surge como uma realidade.

³⁴⁹ No mundo em que se vive, enfrentam-se diariamente um leque alargado de riscos e ameaças, nos mais variados domínios, cuja resposta adequada carece do envolvimento, em regra, de mais do que um ator, ou organização, pelo que o conceito de Cooperação constitui à data uma nova realidade para se encontrar as soluções, em particular no domínio marítimo que se tornam cada vez mais complexas, materializando aquilo que se pode chamar de «parceria cooperativa para intervenção em situações de crises».

3.4.3.1. COOPERAÇÃO TÉCNICO-CIENTÍFICA PARA A EDIFICAÇÃO E FORMAÇÃO DO APARELHO NAVAL

As novas tecnologias assumem, nos dias de hoje, um papel essencial na Estrutura de Segurança e Defesa dos Estados, especialmente porque as vulnerabilidades destes já não podem ser medidas, simplesmente, em termos territoriais e humanos, mas sim em função da capacidade técnica e tecnológica passível de rivalizar com as capacidades de um potencial adversário. Deste modo, a relação privilegiada que Angola mantém com as cinco "ilhas de poder" mundial³⁵⁰ (Santos, 2011, p. 24), na designação do General Loureiro dos Santos, não deixa dúvidas sobre o horizonte de oportunidades de cooperação que Angola pode fortalecer no domínio do mar, especialmente no âmbito da segurança marítima, sobretudo numa altura em que o «*puzzle* mundial» dos atores territoriais tenderá a articular-se pelas relações com estes cinco países.

A cooperação nos Assuntos do Mar terá de ser uma condição *sine qua non* para países com uma capacidade naval muito reduzida, como é Angola na atualidade, devendo pois aproveitar as sinergias mantidas dentro do quadro geopolítico onde se encontra inserido, de forma a adquirir tecnologia científico-combatente necessária (navios de guerra, plataformas de exploração científica do mar, equipamentos para a fiscalização e controlo dos espaços marítimos, etc.), para fazer face aos desafios que o país enfrenta. Neste particular, não se pode ignorar o facto de que, tendo em conta o quadro político-estratégico internacional, “...o Sul depende muito do Norte...”³⁵¹, uma vez que o Norte dispõe de conhecimentos no domínio da segurança que o Sul não tem, pelo que Angola deve aproveitar os laços amigáveis³⁵² mantidos ao nível dos acordos bilaterais e multilaterais com as grandes potências mundiais para melhorar o controlo dos espaços marítimos sob sua jurisdição (Ribeiro, 2011, pp. 165-166). Desde logo, assumindo como linha orientadora o facto de que a Política de Defesa Angolana

³⁵⁰ As cinco "ilhas" de poder mundial – EUA, China, Rússia, Índia e Brasil –, de acordo com o General Loureiro dos Santos, definirão a nova arrumação do poder no mundo durante as próximas décadas, tendo em comum um conjunto de características que conferem uma relevância geopolítica, entre os quais surge o fator conhecimento.

³⁵¹ Conforme afirmou o General Loureiro dos Santos, durante uma conferência proferida no fórum Roosevelt “enquanto o Sul dispõe de recursos naturais que escasseiam no Norte, nomeadamente combustíveis fósseis, o Norte dispõe de conhecimentos, no domínio da governação e da segurança, que podem ser úteis ao Sul. Cada uma das regiões, Norte e Sul, pode funcionar como mercado apetecível da outra”, espelhando a vantagem partilhada entre os países mais desenvolvidos a norte e os menos desenvolvidos a sul, no âmbito da cooperação no setor da Segurança e Defesa (Santos, 2008, pp. 1032-1033).

³⁵² Países como Portugal ou Brasil, na qual Angola tem uma relação profunda de irmandade, são países muito desenvolvidos no âmbito das tecnologias navais. Portugal, no que toca aos sistemas de comunicações para navios de guerra e sistemas de simulação, comando e controlo para fins militares, representa um pólo de competência, graças ao conjunto de empresas nacionais que encontram-se integradas em diversas indústrias de defesa. Como produtos destacam-se os sistemas e equipamentos de comunicações navais, táticas, a gestão de redes de comunicações, bem como os sistemas de processamento de mensagens e de controlo marítimo.

no período pós-2002, procura ajustar-se à definição da Política Externa Angolana para os anos imediatos, países como os EUA, a Alemanha, a Rússia, a China, Brasil e Portugal surgem como parceiros indispensáveis; num cenário em que por um lado para Angola estes constituem parceiros estratégicos inequívocos, devido o seu avanço nas matérias ligadas à segurança marítima, e que por outro lado para estes países o potencial estratégico dos recursos naturais angolanos e a emergência de Angola como um *player* importante no quadro do *African ownership* não podem ser ignorados.

Portanto, a CTM estabelecida, em conjunto, com países mais desenvolvidos (Rússia, Portugal, Brasil, Alemanha, etc.) e países menos desenvolvidos (Guiné Bissau³⁵³, República Democrática do Congo e São Tomé), permitirá uma edificação equilibrada do aparelho militar dos países que se encontram nas regiões geoestratégicas para Angola. Enquanto o país se vai reequipando para fazer face às novas contrariedades da atual conjuntura, tem apoiado as FA dos países vizinhos na edificação do seu dispositivo militar, onde a relação estabelecida com a Guiné-Bissau surge como um reflexo desta posição de Angola³⁵⁴ (Saraiva, 2011, p. 105). Neste quadro, importa sublinhar todo tipo de relações bilaterais e multilaterais mantidas com países amigos, no sentido em que se por um lado a relação mantida com Portugal, Brasil, EUA e a Rússia é deveras importante, pelo conhecimento, capacidade e experiência que estes países têm no âmbito da doutrina naval comparativamente a Angola, por outro lado a relação mantida com a Guiné-Bissau³⁵⁵ (Chikoti & Vines, 2012) ou com São Tomé e Príncipe constitui uma mais-valia tendo em conta os interesses e as responsabilidades securitárias nacionais, especialmente se pensarmos nas responsabilidades navais que o Estado angolano tem no quadro das integrações regionais (SADC, CEEAC, CGG, OMAOC, etc.) e que por falta de meios navais suficientes não as consegue desempenhar da melhor forma.

³⁵³ A CTM entre os dois países atribui alguma relevância para a formação militar e a aquisição de tecnologia militar, tendo em vista também a implementação dos programas de reforma RSS e RSD das FA da Guiné-Bissau, sendo que a reintegração social dos ex-militares e a reforma de alguns militares faziam parte das principais premissas, de forma a renovar as fileiras, permitindo uma nova estruturação do poder militar, subordinando-o ao poder político e jurídico-legal. Esta reforma do quadro militar deve-se as pressões exercidas pela comunidade internacional, nomeadamente através da ONU e da EU (Saraiva, 2011, p. 101)

³⁵⁴ Todavia, a crise de 1 de abril de 2010 naquele país dificultou este árduo esforço desenvolvido por Angola, dado que a continua instabilidade no país não permitia honrar com os compromissos assumidos nos acordos bilaterais. Primeiro a crise de 2010, que incluiu a participação do Almirante Bubo Na Tchuto, na qual esteve supostamente envolvido com o então Primeiro-Ministro e com o CEMGFA General Zamora Induta, e depois a mais recente crise nos primeiros meses do ano de 2012, fizeram desabar as esperanças da comunidade internacional em promover a estabilidade naquele país, tendo levado a retirada das tropas angolanas do país.

³⁵⁵ Nesta perspetiva, destacam-se os esforços desenvolvidos pelo Governo angolano, com vista a permitir a reorganização estrutural e doutrínaria das Forças Armadas da Guiné, em apoio a política externa de Angola. A 29 de outubro de 2009, o então Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA), General Francisco Pereira Furtado, fez uma visita de dois dias a Guiné, em que no final da visita, durante uma conferência, faz referência a um acordo que seria rubricado em breve, com o propósito de reedificar as FA daquele país (Saraiva, 2011, p. 100).

O entendimento que aproximou Angola e os EUA, em maio de 2004, tendo motivado a visita do navio da Marinha norte-americana «Uss Emory S. Land» à Luanda, no final de março de 2006, demonstrou a intenção dos EUA em apoiar o Estado angolano no patrulhamento das suas águas, tendo resultado na assinatura de um MoU. Entretanto, observou-se um esfriamento neste processo, mormente depois do pedido de apoio do Governo angolano à Federação Russa, durante uma visita oficial do Presidente José Eduardo dos Santos à Rússia, em 31 de outubro de 2006, que apelou ao auxílio militar deste país quanto ao fornecimento de navios para o patrulhamento das águas angolanas³⁵⁶ (Revista Defender, 2009a, p. 17; Thomashausen, 2008a, p. 22).

Porém, com a renúncia notória da Armada norte-americana, a solicitação de parceiros credíveis com capacidade de tomar conta de si e de colaborarem com os EUA na vigilância dos oceanos é um imperativo Americano e uma ocasião favorável a não perder por Angola, devendo os decisores políticos nacionais perceber a janela de oportunidades onde o país pode organizar aquilo que tem e atrair o apoio norte-americano para aquilo que precisa, de forma a desempenhar eficazmente o seu papel nesta rede de segurança coletiva (Bessa, 2008b, p. 28). Neste sentido, considerando que os EUA quer colaboração e propõe-se financiar os projetos de Marinhas credíveis nas regiões onde identifica interesses, como é o caso do Golfo da Guiné de que Angola é parte, representa uma mais-valia o apoio norte-americano na edificação do dispositivo naval angolano, mesmo que o preço a pagar seja alto. Especialmente, porque é caro construir uma Marinha e porque “...há um tempo de modernização de meios, uma adequação à modernidade em termos de pensamento e acção, de aquisição de saberes e tecnologia” (*idem*, p. 28), que só está ao alcance das grandes Marinhas, e que para Angola interessa herdar.

Os EUA têm assim se mostrado recetivos a cooperar no âmbito da segurança marítima com os países africanos, concretamente com os países da região do Golfo da Guiné, no quadro da *Africa Partnership Station*, por forma a alargar o seu programa de apoio às Forças Navais Africanas, criando nesses países uma capacidade efetiva de *Maritime Domain Awareness* (MDA). Neste quadro, importa sublinhar o programa de MDA, já instalado no arquipélago de São Tomé e Príncipe, no âmbito da *National Strategy for Maritime Security* (definida em 2005) que juntamente com a *National Security Strategy for África* – 50 contribuíram para a criação da USAFRICOM, num projeto avaliado em cerca de 18 milhões

³⁵⁶ Todavia a visita da Comandante Adjunta para Atividades Civas e Militares do Comando dos EUA para África (AFRICOM), Mary Carlin Yates, em dezembro de 2008, demonstrou o interesse que os EUA têm em ajudar e cooperar com Angola para garantir a paz e estabilidade regional.

de USD. Este programa consiste na observação sistemática e contínua do domínio marítimo com vista a garantir uma eficaz consciência situacional e imagem operacional integradas³⁵⁷ (Nascimento, 2011, pp. 115-116).

Angola não pode estar indiferente a sua presença nos países que fazem parte do grupo dos não-integrados (GAP) do «*Pentagon's New Map*» de Thomas Barnett (2004) (que impulsionou a criação da *Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*), especialmente porque se considera que os EUA devem representar um parceiro "estratégico", sobretudo no âmbito da segurança marítima, no apoio da edificação do aparelho naval, da criação de uma doutrina naval conducente com o atual contexto geopolítico, na construção das infraestruturas navais e no aprofundamento dos mecanismos de cooperação sub-regionais. Por isso, será uma oportunidade se Angola for capaz de tirar benefícios e não se deixar instrumentalizar pelos EUA, fazendo assim uso do seu poder funcional e posicionando-se em ordem aos seus objetivos de afirmação regional, onde deverá aproveitar a oportunidade para continuar a reforçar a vigilância e o controlo das águas sob sua soberania e/ou jurisdição, nomeadamente ao nível do MDA (implementação de um Sistema Nacional de Vigilância Marítima), no quadro da *Africa Partnership Station*.

De igual modo, a CTM entre Portugal e Angola iniciada em 1994 na sequência da assinatura de um Programa-Quadro específico no setor da Segurança e Defesa (Teixeira, 2009; Safaneta, 1998, pp. 82-83), consolidada em 1996 através da assinatura do primeiro «Acordo de Cooperação no Domínio da Defesa» e conduzida atualmente com base no Programa-Quadro 2011-2014, tem-se traduzido numa modernização e reorganização das Forças Armadas, nomeadamente na criação de infraestruturas militares, na assessoria militar e no apoio técnico diverso³⁵⁸ (IPAD, 2011, p. 256; vide. Anexo 5). Neste panorama, não se pode esquecer que são os recursos humanos que fazem a diferença entre o sucesso e o insucesso, nomeadamente num contexto mundial em que o militar já não pode ser encarado como um simples soldado, mas como um elemento chave no Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional. Reportando as palavras do Almirante Valentim António da MGA, “os dias dos velhos marinheiros, semianalfabetos, de formação prática feita exclusivamente no

³⁵⁷ Este sistema MDA (Supervisão no Domínio Marítimo) do Golfo da Guiné, anunciado em 2006 e instalado em S.Tomé e Príncipe, baseia-se num sistema de radares de vigilância.

³⁵⁸ De acordo com o relatório do IPAD (2001), a cooperação entre os dois países tem-se traduzido, ao longo dos anos, «no apoio conceptual, organizativo e pedagógico a criação da Academia Militar e do Colégio Militar e a reestruturação e ao funcionamento da Escola de Aviação do Lobito e também na formação de quadros em Portugal, ao nível das Academias Militares, Institutos Superiores Militares e Escolas de Especialização».

mar, estão definitivamente encerrados”, no sentido que a formação dos profissionais do Mar exige que se acompanhe permanentemente, a evolução da ciência e da tecnologia.

Angola pode também aproveitar a capacidade científica e tecnológica de Portugal, para a implementação do sistema de controlo de tráfego marítimo e na implementação de Sistemas Integrados de Controlo de Comunicações³⁵⁹ (SICC) nos navios da Marinha, bem como para a construção de navios de guerra, uma vez que Lisboa se tem mostrado recetivo para esta parceria político-estratégica entre os dois países, no sentido que “propôs a Angola a construção conjunta de navios de guerra e mais dois projectos da indústria de defesa”³⁶⁰. Paralelamente, a partir do início de 2011, os MDN de Angola e Portugal, através da CIDDEMA e da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM) manifestaram o interesse em aprofundar a cooperação no domínio da segurança marítima e em especial no processo de extensão da plataforma continental angolana. Foi então assinado um MoU, convergente com os princípios e objetivos estabelecidos na Estratégia da CPLP para os Oceanos, de 21 de março de 2010 (Bernardino, 2013, p. 240). Deste modo, considera-se oportuno estabelecer institucionalmente, no contexto dos Acordos de Cooperação no domínio da defesa no quadro da cooperação (2010-2014), um instrumento que melhor responda aos interesses mútuos, sendo assim elevados os contributos desta iniciativa para a segurança marítima e para o desenvolvimento de políticas relacionadas com o Mar, em Angola.

A relação com o Brasil neste setor é deveras importante não apenas pelo potencial brasileiro nos Assuntos do Mar, mas também pela necessidade partilhada da existência de países com capacidade naval no Atlântico Sul, de forma a salvaguardar este espaço, sobretudo depois da reativação da IV Esquadra norte-americana (Fonseca, 2010, p. 81). Esta reativação em 2008 veio criar alguma tensão nesta região assumidamente desmilitarizada, designadamente, porque deixa a descoberto o acréscimo dos interesses energéticos nas regiões do Atlântico Sul³⁶¹ (*idem*, p. 82). Nesta consciência, no princípio do ano 2013 Angola e o

³⁵⁹ Os SICC representam um produto português com grande saída e aceitação a nível internacional, com muitos navios já equipados com este sistema, incluindo os navios da Marinha Portuguesa, atraindo também o interesse das Marinhas espanhola, brasileira, inglesa, holandesa, tailandesa e dos Emiratos Árabes Unidos (Ribeiro, 2011, p. 166).

³⁶⁰ Vide. Notícias acedidas em 22/07/2013 em: http://sol.sapo.pt/Angola/Interior.aspx?content_id=79560.

³⁶¹ A IV Esquadra está integrada no *Southern Command* dos EUA e é responsável pelas operações da Marinha norte-americana na área de interesse do SOUTHCOM (Comando do Sul dos EUA), pelo que a sua reativação na ótica norte-americana deve-se sobretudo a razões de caráter humanitário, embora em 2009 o General Douglas Fraser, na altura comandante do SOUTHCOM, tenha defendido que a esquadra dava aos EUA maior de atuação no Atlântico Sul, que constitui uma área de valor geoestratégico, pela sua importância para os transportes e rotas marítimas, e pela sua riqueza em recursos naturais. Deste modo, o antigo Presidente do Brasil, Lula da Silva, defendeu que “quando os EUA estabelecem como prioridade reforçar a Quarta Frota do Atlântico, obviamente que temos que nos preocupar. Eles dizem que é por uma questão humanitária mas nós não pedimos, ninguém

Brasil assinaram um MoU de cooperação militar, porquanto o Ministro da Defesa Nacional, Cândido Pereira dos Santos Van-Dúnem, durante uma visita do seu homólogo Celso Amorim, enfatizou que Angola pretende contar com a ajuda do Brasil para a criação da Indústria Militar Nacional e para o fortalecimento da indústria de defesa, a fim de reduzir a dependência que as FAA têm na aquisição de meios logísticos do exterior do país, sendo que a componente naval faz parte das prioridades deste projeto³⁶² (Revista África 21, 2013a, p. 19).

Paralelamente, nos últimos anos Angola tem aprofundando a sua relação com a República Federal da Alemanha, sendo que o marco principal desta aproximação foi em julho de 2011, durante a visita da Chanceler federal alemã, onde Ângela Merkel defendeu a consolidação do acordo internacional entre a Alemanha e os países africanos, que envolve a venda de navios para o patrulhamento das águas africanas e a formação de militares. Assim sendo, foi assinado um MoU no âmbito da Segurança e Defesa, aonde Alemanha se comprometia em contribuir na segurança marítima em Angola, através da venda de navios para fazer a vigilância das águas nacionais, num negócio que envolveria cerca de seis a oito corvetas para o patrulhamento, num valor unitário entre 10 milhões e 25 milhões de euros. De acordo com alguns órgãos do Executivo, este processo encontra-se em desenvolvimento, tendo atravessado uma fase menos positiva, devido algum recuo por parte da Alemanha, o que não impediu Berlim em compartilhar na construção dos navios da classe *Ngola Kiluange*.

É neste quadro de aproximações e parcerias nas questões de segurança e defesa, que Angola tem sustentado o seu projeto de 3R da Marinha de Guerra, porquanto o país tem investido bastante na concertação político-diplomática com vários países que se dedicam à construção naval. Assim, surgem os atuais laços estabelecidos com a Coreia do Sul, Israel, Espanha, Itália, Rússia, etc., países nos quais várias comitivas militares angolanas têm-se deslocado com alguma frequência, a fim de visitar estaleiros navais, academias navais e arsenais militares, para que a médio e longo prazo Angola adquira meios navais, com vista a fazer face às suas necessidades no âmbito da segurança e defesa marítimas.

Entretanto e considerando a necessidade da criação de capacidades em termos de recursos humanos, necessários para o processo de reestruturação do setor marítimo nacional, a existência de uma Representação Permanente de Angola na OMI constitui uma mais-valia,

pediu”, pelo que parece evidente a necessidade que os Estados do Atlântico Sul têm em edificarem o seu próprio aparelho de defesa, quer isoladamente, como de forma integrada.

³⁶² De acordo com a imprensa, durante a visita da delegação brasileira, foi também decidida a criação de um Comité Interino Conjunto de Defesa (CIDCD), que supervisionará as ações de cooperação, através de reuniões anuais, a realizar-se de forma alternada nos dois países.

designadamente por este representar um centro por excelência de “refrescamento e capacitação dos quadros marítimos juniores, os quais podem ser destacados faseadamente para trabalharem temporariamente na Representação Permanente do Estado” (Sobrinho, 2013, p. 7), e por essa via beneficiarem das trocas de experiência e interação direta com o trabalho da OMI, ajudando assim na edificação dos organismos necessários para que Angola possa fortalecer o seu Poder Marítimo. Neste contexto de reforço das capacidades dos efetivos, considera-se também que ao nível da formação e treinamento militar, Angola deve procurar fazer parte de outras iniciativas conjunturais realizadas na região, nomeadamente o IBSAMAR, o ATLASUR, o OBANGAME EXPRESS, entre outros exercícios conjunturais realizados ao nível do Atlântico Sul, por forma a fortalecer o seu empenhamento no Mar e a edificar o seu aparelho naval (Fonseca, 2010, p. 87).

Por tudo isso, considera-se que o Estado deve estabelecer um plano rigoroso e estratégico para a Marinha de Guerra Angolana, com vista a reforçar, educar e treinar os seus quadros, treinando os homens em tarefas que poderão ser aplicadas a atividades, e adaptando meios e tecnologias para os cenários cuja intervenção da Marinha é fundamental, onde “torna-se importante rotinar as operações costeiras nuns casos; aprofundar cooperações bilaterais e multilaterais em outros; e obter fundos para garantir o cumprimento das estratégias...” (Bessa, 2008b, p. 128), na consciência de que o caminho a percorrer é longo, e deve ser feito inequivocamente com o apoio dos parceiros internacionais, especialmente porque o planeamento de forças militares navais “...é bastante fácil de enunciar, mas extremamente difícil de concretizar...” (Cajarabille, 2008, p. 139).

3.4.3.2. COOPERAÇÃO NO TEATRO DE OPERAÇÕES

Considerando o Estado atual da Marinha de Guerra Angolana, reconhece-se que mesmo que se faça um grande investimento para a aquisição de meios navais, nunca seria suficiente para fazer frente às suas necessidades e conter as principais ameaças visto que, para se edificar uma Marinha capaz de fazer face às várias ameaças, é muito difícil e dispendioso, especialmente para um país como Angola em que existem carências em quase todos os setores da atividade nacional. Assim, percebe-se que a eficácia da segurança coletiva começa pela consciência da interdependência, num cenário em que as lógicas locais ou regionais, se refletem em dinâmicas globais (Nascimento, 2011, p. 119).

Nesta ótica, para além da aquisição de meios navais, Angola deverá estabelecer uma Estratégia Naval, que promova uma maior cooperação securitária no mar e nos Assuntos do Mar, alargando e aprofundando deste modo, os laços de amizade, as parcerias e a cooperação

com os países amigos e vizinhos, entre outras iniciativas do ramo, com vista a cumprir com as suas responsabilidades de autoridade e vigilância enquanto Estado ribeirinho, seguindo a perspetiva norte-americana «*1000 ship Navy*»³⁶³ (Monteiro & Mourinha, 2011, pp. 1-2), sobretudo porque contrariamente aos poderes que os Estados exercem no espaço terrestre, no mar os poderes do Estado costeiro têm de ser harmonizados com os poderes de todos outros atores, em especial com aqueles cujas embarcações e interesses cruzam as mesmas águas (Bastos, 2010, p. 45).

Portanto, a complementaridade e partilha de responsabilidades entre o Estado e as Organizações constitui, na vertente da segurança e da defesa, elementos relevantes, atuais e dinâmicos, e implica a implementação inteligente e proativa dos meios e forças³⁶⁴ a nível regional, especialmente, porque os desafios são inúmeros e os meios nestes países escassos. No âmbito da segurança marítima a nível regional (Golfo da Guiné, África Central e Austral), as autoridades marítimas angolanas ligadas ao Mar devem, em conjunto com as várias forças policiais que concorrem para a segurança marítima nestas regiões, promover a articulação e complementaridade transnacionais das capacidades e dos esforços, sendo necessária uma revisão e adequação «procedimental e conceptual», com vista a melhorar a vigilância nos seus espaços marítimos, evitando a intervenção direta de outros Estados, em nome da Segurança Internacional³⁶⁵ (Chatham House, 2012, p. 17; Kraska & Wilson, 2009, pp. 1-2). Esta adequação é essencial para a operação conjunta dos Estados no teatro de operações, essencialmente para que as diferentes Forças atuem como um único «dispositivo naval».

Neste entendimento, tal como Raoul Castex defendeu a necessidade dos Estados pequenos se coligarem por forma a insurgirem-se contra os Estados grandes para que não sejam absorvidos pelos mesmos (*Perturbador Continental*), em defesa dos seus interesses vitais (Políbio, 1994, p. 31); a nível das ORA percebe-se que para o combate à insegurança

³⁶³ O conceito de *1000 ship Navy* anunciada pelo Almirante Mike Mullen surge publicamente na estratégia marítima americana, aprovada em outubro de 2007 mais conhecida como “*Cooperative Strategy for 21 st Century Sea power*”, ou simplesmente como “*Cooperative Strategy*”, embora segundo alguns autores do pensamento estratégico, a sua utilização data desde o mandato de Ronald Reagan.

³⁶⁴ Simultaneamente, para a melhor complementaridade de esforços, os países devem participar em atividades desenvolvidas no quadro da cooperação *bimultilateral* reforçada, designadamente através da participação no apoio ao desenvolvimento da componente de Segurança e Defesa ou apostando no reforço das capacidades das FA e dos sistemas regionais de alerta e segurança coletiva.

³⁶⁵ O domínio marítimo é predominantemente internacional e, portanto, os esforços para enfrentar às ameaças exigem um trabalho conjunto sendo que para tal deve haver uma política clara regional e local que aborda a pirataria na região, reforçando a capacidade local de todos os interessados na segurança marítima. Todavia e segundo Knox Chitiyo, Investigador Adjunto do Programa de África na Chatham House, «os países Africanos têm que liderar o controlo dos seus domínios marítimos», embora as parcerias internacionais com outros Estados e Agentes Internacionais seja fundamental. Segundo Knox Chitiyo, existe a necessidade de se criar um enquadramento jurídico padronizado, a nível nacional e continental em África, de forma a promover as parcerias bilaterais e regionais no domínio marítimo, através da OMAOC, da CGG, da CEEAC e da SADC.

marítima, deverá existir uma forte cooperação a nível regional, especialmente, para que seja feito um combate com maior eficácia, protegendo a soberania marítima nestes países que ainda carecem de meios de defesa suficientes para exercerem a autoridade autónoma nos seus espaços marítimos. Neste contexto, apesar de que os Comandos Navais, as Polícias Marítimas e as Administrações de Marinha Mercante, da maior parte dos Estados ribeirinhos da África Ocidental estarem a realizar funções próprias de uma Guarda Costeira, a falta de meios associada a falta de coordenação efetiva entre as forças policiais no mar desta região, tem debilitado de alguma forma a segurança marítima continental (Thomashausen, 2008b, pp. 18-28), designadamente, porque para efeitos de uma resposta regional adequada quanto à criminalidade no mar, é necessário uma atuação conjunta no mar entre Forças militares e não militares, e por sua vez entre forças locais e regionais³⁶⁶ (Cunha, 2008, p. 31).

Por isso, verifica-se ainda uma tensão crítica gerada devido contrastes e diferenças de capacidades (materiais e morais), para a projeção e o exercício de soberania por muitos dos Estados costeiros, nos espaços marítimos das regiões onde o país se encontra localizado, sobretudo na região do Golfo da Guiné onde “...*the convergence of interests on security issues cannot be attained because of the states dissimilarities in military and economic capabilities...*” (Iheme, 2008, p. 6). Com efeito e perante a magnitude e a disparidade dos meios entre os Estados da região, surge a pergunta de quem deve definir as prioridades nos assuntos relativos ao domínio do Mar no espaço comum, se os Estados mais fragilizados e deficitários como a Guiné-Bissau, São Tomé e Príncipe e a República Democrática do Congo ou os Estados com maiores capacidades (materiais e morais) como a África do Sul, Angola e a Nigéria?

Daí surge a necessidade, cada vez mais vislumbrada por vários Estados do Atlântico Sul, de se desenvolverem maiores capacidades ao nível da cooperação nas questões de segurança e defesa dos espaços marítimos, quer no âmbito das ORA, designadamente da SADC, CEEAC, CGG e OMAOC, quer a nível do Atlântico Sul, dando lugar para uma maior concertação político-estratégica entre as duas margens do Atlântico Sul. Com isso pretende-se dizer, que o valor estratégico crescente que estas regiões vão tendo, exige uma maior aproximação entre a CGG, a SADC e a ZOPACAS, não apenas pelo maior protagonismo que estas têm quanto à segurança e ao desenvolvimento regional, mas porque se percebe que a

³⁶⁶ A OMAOC deve também representar um eixo por excelência desta maior integração e complementaridade marítima. A Organização depois de várias reuniões em Gana, Benim e Senegal, nas quais a Marinha Angolana jogou um papel preponderante, acordaram criar um órgão especializado denominado como Rede Integrada da Guarda Costeira Regional que operará como uma organização civil de segurança marítima.

cooperação multilateral entre estas OI dentro deste quadro geográfico, “ao nível de segurança marítima e da defesa da soberania, irá contribuir para que o Atlântico Sul surja como um espaço de diálogo, de cooperação e de paz”³⁶⁷ (Almeida & Bernardino, 2013, p. 46-47).

Nesta ótica, a cooperação com o Brasil surge como uma oportunidade, não apenas pela sua capacidade, ainda em expansão, mas também por ser parte interessada no âmbito da segurança marítima no Atlântico Sul, pelo que de acordo com muitos autores a criação de um sistema multilateral efetivo de segurança própria do Atlântico Sul seria uma boa medida a adotar, salvaguardando desta forma o comércio marítimo nas rotas marítimas que por aí passam. Estas perspetivas podem ser entendidas na ótica de uma estratégia do tipo *win-win*, em que Angola terá um aliado para a defesa dos seus interesses no Atlântico Sul e o Brasil terá uma maior projeção a nível desta região³⁶⁸. Considera-se que no controlo do Atlântico Médio/Sul, “o papel fulcral pertencerá ao polígono Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe, Angola, Brasil” (Santos, 2008, p. 1033), num cenário em que o eixo Cabo Verde-Brasil controla a passagem do Atlântico Norte/Médio para o Atlântico Sul, o arquipélago de S. Tomé e Príncipe ocupa o ponto focal estratégico para controlar o Golfo da Guiné, abundante em recursos estratégicos, estando na esfera de influência de Angola, onde o Brasil tem capacidade e Angola potencial para num futuro dominarem “...as rotas de navegação que, do Sul e dos outros oceanos, demandam os portos situados nas margens do Atlântico, ao longo de toda a sua extensão” (Santos, 2008, p. 1033).

Neste quadro, a partilha de informações estratégicas relacionadas com a utilização dos espaços marítimos e a atuação conjunta na fiscalização dos espaços marítimos, a nível dos países do Atlântico Sul, surge como um passo fundamental, especialmente para a melhor vigilância e acompanhamento das atividades de os riscos dissipados no mar, numa perspetiva de atuação conjunta no quadro da “*Global Maritime Partnership*”. Esta atuação deve ser conduzida através da constituição de “*Regional Fleet Stations*”, por forma a garantir uma presença ininterrupta no mar, num modelo mais modesto que o modelo “*blue-water navy*”³⁶⁹, com capacidade de assegurar a defesa costeira na região (*brown-water navy*) e com alguma capacidade de sustentar operações em mar aberto, isto é, uma “*green-water navy*”.

³⁶⁷ A recente “Declaração de Luanda” (27-29 de novembro 2012) salienta esta necessidade, no intuito de acompanhar esta aproximação estratégica e perceber que o Atlântico Sul constitui uma área de cooperação multilateral com reflexo na segurança e no desenvolvimento global.

³⁶⁸ De notar, que duas das mais importantes linhas de comércio marítimo do mundo atravessam pontos críticos facilmente neutralizados – Canal do Panamá e o Canal do Suez – ao contrário das rotas a sul dos continentes sul-americano e africano.

³⁶⁹ Este conceito consiste numa força marítima capaz de operar em águas profundas dos oceanos abertos, sendo este termo usado pelas Marinhas do Reino Unido e dos EUA.

Considera-se que esta mudança de mentalidades deverá ser acompanhada por uma edificação e implementação de instrumentos a nível das sub-regiões que concorram para a segurança dos interesses marítimos, designadamente a Estratégia da CEEAC para a segurança dos interesses vitais dos estados-membros no mar, adotada em 24 de outubro de 2009 (Kinshasa); e a «2050 AIM Strategy» adotada pela UA a 6 de agosto de 2012 (UA, 2013b); evitando assim que outras potências desempenhem autoridade nestes espaços em conformidade com a resolução 2018/2011, de 31 de outubro, do Conselho de Segurança da ONU em nome da segurança internacional³⁷⁰. Deste modo, “...os países que se perfilam para esta aliança poderiam ser, na previsão de Therezinha de Castro, para lá do Brasil e Argentina, a Nigéria, o Zaire, Angola, a República da África do Sul, a Namíbia, que de facto são grandes massas territoriais, dotadas de costas e portos atrativos...” (Bessa, 2008, pp. 29-30), pelo que a Política Externa Brasileira tem dado atenção a estes países no sentido de procurar interesses comuns para construir uma aliança atlântica que replicasse a do Norte, numa altura onde apenas três marinhas (brasileira, a argentina e a sul-africana) estão capacitadas para contribuir neste desiderato.

Esta partilha pode ir desde a simples troca de informação meteorológica ou a constituição de bases de dados integrais, a nível regional ou continental, que compartilhem informações, até ao patrulhamento conjunto das águas locais, regionais e internacionais. O Acordo Multilateral do Reino Unido, França, Espanha, Itália, Irlanda, Holanda e Portugal, conhecido como MAOC-N (*Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*), que consiste na partilha e análise de informações e no apoio às operações marítimas de combate ao tráfico de estupefacientes (Cajarabille, 2008b, p. 63), pode servir de modelo para essa atuação conjunta, uma vez que pode ser extensível aos vários domínios do combate a criminalidade no mar. Isso implicaria a resolução de dificuldades e de diferenças óbvias (linguísticas, culturais, etc.), bem como a partilha de procedimentos, métodos de trabalho e de informação, antes considerados segredos de Estado (Costa, 2003, p. 22), num cenário em que a cooperação e a interação entre as várias Marinhas da costa ocidental Africana propicia o entendimento entre os Estados e consolida a «diplomacia de canhoneira» na região, além da

³⁷⁰ Deste modo, quer isoladamente ou integrando numa aliança, o domínio das vias de comunicação para Angola surge como um fator essencial para o setor dos transportes e comércio marítimos, sendo que já o Almirante francês Raoul Castex através da sua «Teoria de Perturbador Continental» sublinhava a importância deste fator, sendo que de acordo com este “...o domínio das comunicações marítimas é o factor geográfico mais importante para a aquisição e exercício do poder político dos Estados; pode não ser condição da sua soberania mas é o da sua grandeza” (Políbio, 1994, p. 30), sublinhando a importância deste fator, como impulsionador da afirmação de um Estado e do consequente desenvolvimento.

racionalização de recursos escassos pela complementaridade das capacidades navais individuais dos Estados.

Neste particular, não se pode esquecer que as informações estratégicas são a “matéria-prima do planeamento de defesa” (Pacheco, 1985, p. 131), estando na base prospetiva da evolução situacional. Entre outras missões, as forças navais combinadas poderão partilhar as seguintes tarefas de: proteção do ambiente marinho; prevenção e combate à poluição na região; aplicação do cumprimento das leis de pesca e da extração de recursos do mar e seu leito; controlo da imigração ilegal; interdição do comércio ilegal; combate à pirataria e ao terrorismo; proteção da navegação marítima na região; e cumprimento da Lei do Mar, por todos que fazem uso dessas águas. No caso vertente à Angola, considera-se que a assinatura do MoU para o Estabelecimento da Rede Regional de Guarda Costeira da OMAOC seria uma das primeiras medidas a adotar, dado a sua importância para a segurança marítima regional, no âmbito do qual o País se ofereceu para assumir responsabilidade, respeitando assim o Código de Conduta assinado em Yaoundé (2013). Paralelamente, no que se refere à Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento, Angola deverá: assinar o Acordo decorrente da Resolução de Florença³⁷¹ denominado “Acordo Multilateral SAR” o qual concretiza a referida Convenção (Sobrinho, 2013, p. 13); assinar³⁷² os MoU com a Administração Marítima Sul Africana (SAMSA) e com a Administração Marítima Brasileira; e por último aderir ao Sistema Voluntário de auditoria da OMI (Sobrinho, 2013, pp. 24-25).

Portanto, restará apenas saber, até que ponto estarão, Angola e os outros estados, disponíveis a ceder e a partilhar parcelas da soberania nacional, para favorecer a implementação de respostas comuns, em nome da melhor vigilância e controlo dos espaços marítimos regionais, num cenário onde existe a necessidade de proceder a implementação de um Sistema de Autoridade e Vigilância Marítima mais efetivo.

3.5. A NECESSIDADE DE UM SISTEMA DE AUTORIDADE E VIGILÂNCIA MARÍTIMA EFETIVO

“...A posição do território de um Estado determina, em larga escala, o seu papel internacional, e a audiência que tem no Mundo.”

Almirante Pierre Celerier

No atual quadro geopolítico internacional, mais especificamente, no âmbito do «Atlântico Sudeste», onde Angola se situa, verifica-se uma fraca dedicação ao mar em quase

³⁷¹ Aprovada pela Conferência sobre Busca e Salvamento, (outubro de 2000), Florença (Itália),

³⁷² A assinatura destes instrumentos é essencial para que Angola seja excluída da "Lista Negra" da OMI

todos Estados desta região, deixando a descoberto as fragilidades que estes têm na garantia da sua soberania marítima, no controlo dos espaços marítimos sob sua jurisdição e no exercício da sua autoridade do mar, prejudicando assim o melhor aproveitamento das oportunidades que o mar lhes confere. Deste modo, os desafios que se colocam aos Estados ribeirinhos e as ameaças que tiram partido do mar têm crescido significativamente nomeadamente porque, para o seu combate, estes precisam conhecer a envolvente marítima, mas que não tem sido possível devido a escassez de recursos.

Admitindo a premente necessidade que o Estado tem de não perder o controlo das ameaças à segurança do território nacional, torna-se necessário implementar medidas muito claras, precisas e eficazes para o empenhamento dos meios e instrumentos de autoridade e vigilância marítima, sem comprometer a realização e obtenção dos objetivos nacionais, envolvendo todos os patamares e setores da segurança nacional. Trata-se portanto, de caracterizar os fluxos de tráfego e o conjunto das atividades desenvolvidas nos espaços marítimos, uma vez que só se consegue identificar o que é ilícito se existir um conhecimento profundo do cenário.

Numa altura em que a revolução tecnológica facilita, quer um melhor aproveitamento dos recursos marítimos, quer o trânsito indiscriminado de bens e mercadorias (boas e más; legais e ilícitas), quer a sofisticação dos sistemas de deteção e as capacidades de controlo dos espaços nacionais, as fronteiras estão mais permeáveis, as comunicações estratégicas continuam a privilegiar as rotas marítimas e a sociedade e opinião pública estão mais atentas à preservação ecológica do mar. A fronteira marítima se vê assim confrontada com sucessivos desafios à sua soberania, a que os vários institutos normativos internacionais não conseguem responder, sem uma gestão adequada (Marchueta, 2002, p. 122). Neste quadro, surgem os *Vessel Traffic Services* (VTS), os primeiros sistemas desenvolvidos com o propósito de assegurar a segurança da navegação, garantindo o acesso da informação essencial à navegação, a assistência à navegação e a organização do tráfego marítimo. Os VTS representam atualmente a maior importância que tem sido dada a segurança marítima, quer em termos de *security* e *safety*, quer na consciência de garantir um conhecimento tão completo quanto possível das atividades que têm lugar nos espaços marítimos sob jurisdição ou soberania dos Estados ribeirinhos, a fim de salvaguardar os interesses nacionais económicos, de segurança e defesa, e de afirmação no quadro internacional.

Como resultado disso, atualmente os Estados ribeirinhos reconhecem as potencialidades destes sistemas no âmbito da segurança e defesa marítima e de apoio ao

exercício da autoridade do Estado no mar. Por isso, em setembro de 2010, durante uma entrevista à Revista Marinha, o Chefe da Direção de Hidrografia e Navegação da Marinha de Guerra Angolana, Contra-almirante Martinho Francisco António refere que o Governo tem em curso a criação de um «Sistema Nacional de Vigilância Marítima (SINAVIM)», implementado através do Decreto n.º 59/09 de 26 de outubro 2009 (Sobrinho, 2013, p. 14), baseado num sistema de VTS costeiros e portuários para controlar o tráfego na zona costeira e portuária, e fiscalizar as águas sob soberania e/ou jurisdição de Angola, e que culminará na implementação de um “Sistema de Vigilância e Informações”. Este sistema contribuirá no desenvolvimento de um conceito alargado de segurança preventiva, na fronteira marítima nacional, uma vez que deverá ser coordenado pelo Ministro da Defesa Nacional, através da Marinha de Guerra Angolana, num programa interministerial que englobará todos os Ministérios que intervêm no Mar. O mesmo consistirá fundamentalmente numa "componente de deteção" e numa "componente de intervenção", em que os seus principais instrumentos serão: as unidades navais das diferentes instituições; o Sistema de radares costeiros; os subsistemas VTS costeiros e portuários; o Sistema de Identificação Automática (AIS); e os aviões de patrulha marítima e SAR

Por sua vez e para visualização e processamento de dados, o sistema contará com: um Centro Principal de Controlo e Processamento de dados na Marinha de Guerra; Centro Auxiliar no MINPESCAS para o controlo e processamento de dados atinentes a embarcações de pescas; Centro Auxiliar no MINTRANS para o controlo e processamento de dados referentes a Marinha de comércio; e Centros Regionais (Cabinda, Soyo, Luanda, Lobito e Namibe) (Cunha, 2008, pp. 33-34). Assim sendo, o Sistema Nacional de vigilância Marítima, em estabelecimento terá como objetivos principais: monitorizar o controlo do tráfego marítimo ao longo da costa nacional, de forma a verificar o cumprimento dos regulamentos internacionais respeitantes à navegação; contribuir para a preservação das condições ambientais no mar, combatendo a poluição e prevenção de acidentes; auxiliar no policiamento e fiscalização das águas territoriais e interiores contra violações e atividades ilícitas; apoiar as operações de Busca e Salvamento Marítimo; melhorar as condições de gestão de tráfego marítimo na área portuária, por forma a assegurar um fluxo de tráfego eficiente, através do controlo de entradas e saídas de navios nos portos; coordenar toda a atividade de fiscalização do exercício da pesca ao longo da costa angolana; garantir o exercício de direitos soberanos para fins de exploração e aproveitamento marinho, conservação e gestão dos recursos

naturais, vivos e não vivos do mar; e de melhorar o exercício da soberania em águas interiores e mar territorial (Cunha, 2008, p. 33).

Existe a consciência que pela importância, dimensão e continuidade deste projeto, a sua implementação deve ser enquadrada numa estratégia integral (local e regional) com o apoio de outros atores que não o Estado ou as Instituições nacionais, especialmente porque a médio longo prazo o SINAVIM deverá integrar o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima, comumente conhecido por GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*), que estabelece a arquitetura mundial de comunicação necessária para à melhoria da segurança marítima e à otimização da Busca e Salvamento (SAR), numa rede de comunicações constituída por satélites e estações terrestres. Portanto, existe a necessidade de serem criadas instalações apropriadas para apoiar as operações de SAR na região onde Angola se situa, porquanto África é um componente integral do ambiente marinho global e deve continuar a fazer os esforços necessários para melhorar o ambiente para permitir o livre comércio e circulação de mercadorias (Brenthurst Foundation, 2010, p. 24).

Neste quadro, será de considerar a maior parceria com as OI, como a Organização Marítima Internacional (IMO), o Serviço Hidrográfico Internacional (OHI), o *International Maritime Bureau* (IMB) e a *International Chamber of Shipping* (ICS), sobretudo para garantir que o país não seja excluído dos principais programas que apoiam a segurança marítima financiados por estas organizações, nomeadamente no âmbito da *Partnership for Maritime Domain Awareness*, através da instalação de um Sistema de Identificação Automática integrado no continente Africano; da execução do Código Internacional sobre a Segurança dos navios e das Instalações portuárias (Código ISPS); e da implementação dos Centros de Coordenação de Resgate Marítimo, aprovado durante a Conferência de Florença (2000) sobre a Busca e Salvamento e o Socorro Marítimo Global³⁷³ (UA, 2012; Addico, 2008, pp. 3-5).

Em suma, cabe ao Estado angolano saber aproveitar as parcerias bilaterais e multilaterais mantidas com outros países e OI, de forma a otimizar os recursos e maximizar as sinergias obtidas através da união a estes parceiros, uma vez que a vigilância e o controlo das várias fronteiras de segurança, e ao mesmo tempo de Interesse Nacional, estão inscritos no quadro de responsabilidades e competências do Estado angolano, devendo ter como principal instrumento de ação a MGA e toda a infraestrutura de vigilância e autoridade marítima

³⁷³ No âmbito da criação de Centros de Coordenação de Resgate Marítimo em todo o litoral Africano, financiados em grande parte pela IMO, existem atualmente quatro MRCCs - em Mombasa (2006); Cidade do Cabo (2007); Lagos (2008) e Monrovia. O projeto prevê o estabelecimento de 5 centros sub-regionais e 26 sub-centros para cobrir o litoral africano, dentre os quais um centro diretor de coordenação marítima em Luanda, no quadro da *Global Maritime Distress and Safety System*.

nacional (Duarte, 2011, p. 8). Tudo isso porque, para um melhor aproveitamento do mar como desígnio de afirmação e desenvolvimento económico, devem ser abordadas as vertentes da segurança e da defesa marítimas, numa perspetiva de que não existe desenvolvimento económico e tampouco desenvolvimento político sem segurança (Moreira, 2002, p. 448), mormente num tempo em que a questão da globalização do mercado desenvolve-se em paralelo com a questão da globalização da segurança.

PARTE III – A ECONOMIA E AS CIÊNCIAS DO MAR

1. O VALOR DO MAR PARA ANGOLA

“Satisfazer as necessidades das gerações atuais, sem prejudicar os recursos naturais de tal forma que as gerações futuras fiquem impedidas de as satisfazer no seu tempo.”

Gro Harlem Brundtland.

“Instituições e cultura primeiro; a seguir, o dinheiro; mas, desde o princípio e cada vez mais, o factor essencial e recompensador cabe ao conhecimento.”

David Landes, 2005, p. 309.

“Deciding on strategy is only 5% to 10% of the job; the other 90% to 95% is making it happen.”

Percy Barnevik.

1.1. ENQUADRAMENTO

Com o final da Guerra Fria, as questões económicas tornaram-se cada vez mais um problema de todos (liberalismo económico³⁷⁴), passando a estar no centro da «política internacional», contrariamente ao que era nas décadas anteriores em que o domínio militar e as questões securitárias se encontravam acima de todas as outras premissas. Com efeito e muito devido à predominância da Geoeconomia sobre a Geopolítica clássica, o motor económico passou a dominar o poder efetivo do Estado. Deu-se então uma maior valorização dos mercados financeiros, como resultado das características de uma nova Era, consolidada também pela maior expansão e dimensão das novas tecnologias de informação e de comunicação. Nesta ordem, de uma maneira geral, a interdependência económica passou a estar equiparada à interdependência militar³⁷⁵, senão mesmo mais abrangente, visto que passaram a ser as duas questões do mais alto patamar no âmbito dos assuntos de *high politics* nas relações internacionais (Nye Jr., 2002, p. 226).

Como reflexo dessa mudança paradigmática, observa-se o surgimento de novos mercados em todo mundo, onde importa realçar a presença dos BRICS no contexto mundial e de Angola no contexto continental africano. Neste quadro e no que concerne a Angola, a assinatura dos acordos de Paz em 2002 e o subsequente processo de consolidação e afirmação da paz e da estabilidade sociopolítica do país significaram uma viragem na História de

³⁷⁴ Esta doutrina também associada à mundialização da economia, que surge como a interdependência económica crescente do conjunto dos países do mundo, baseia-se em dois princípios orientadores ou seja, o *laissez-faire* (liberdade dos mercados) e o *laissez-passer* (livre circulação) (Moreira, 2011, p. 399).

³⁷⁵ Conforme afirmou um político de uma Nação das Caraíbas, citado por Nye Jr (2002, p. 222), “pela primeira vez os países não desenvolvidos podiam desempenhar alguma influência no mundo, mostrando-se parte deste ambiente global”, na medida em que aumentava a interdependência entre os mercados nacionais, numa economia já nessa altura global. Isso porque num contexto dominado pela economia de mercado, o poder económico passou a ocupar um lugar privilegiado no âmbito das relações internacionais, no sentido que a Escola do Transnacionalismo (Francisco Vitória) tirou algum protagonismo da Escola Clássica (Clausewitz).

Angola, surgindo também como uma oportunidade decisiva para a economia e para o desenvolvimento nacional, sobretudo porque se vislumbrava um novo cenário de prosperidade política, social e económica do país, numa perspetiva em que se abriam "novas portas" para a construção da Nação. Consequentemente, os anos que se seguiram foram de reconstrução nacional e de edificação das infraestruturas do Estado, num cenário em que quase todos os setores estavam completamente destruturados, devido à guerra e ao esforço de guerra que enfraqueceram e absorveram a maior parte dos recursos nacionais, respetivamente.

Neste contexto, tornava-se necessário inverter o quadro, tendo em vista a promoção do crescimento e desenvolvimento do país, dando origem a uma reforma nas políticas e no próprio sistema económico nacional, fazendo com que a taxa de crescimento de Angola tivesse sido superior dois anos depois à média do continente Africano, posicionando-se acima dos sete pontos percentuais (Ganesan, 2004, p. 3; ERAP, 2012, p. 48). De acordo com o «*McKinsey Report on African Futures*», Angola faz parte dos países no continente Africano, cujas economias dependem da exportação do petróleo, pois que “... *their future success depends upon their ability to use their petroleum wealth to finance diversification and broader spread of wealth*” (Cilliers, Hughes & Moyer, 2011, p. 34), num quadro onde as previsões apontam que, em 2050, a economia nacional esteja entre as três maiores economias de África.

A recente reforma fiscal angolana surge no quadro deste processo, com o propósito de diversificar as fontes de financiamento e de receita fiscal, promovendo o crescimento económico e amadurecendo a economia nacional. Neste particular, os dados divulgados anualmente pelo FMI não negam esta tendência, no sentido que em 2009 Angola foi um dos poucos países do mundo a escapar da recessão, evidenciando também alguma resiliência da economia nacional perante uma «economia globalizada» (ERAP, 2012, p. 49). Como reflexo disso, a evolução da estrutura do PIB angolano representa a aposta no crescimento económico e sobretudo na diversificação da economia nacional, porquanto já se verifica uma maior contribuição do setor produtivo não-petrolífero no PIB e a consecutiva desalavancagem gradual da economia angolana ao setor petrolífero.

No entanto, no peso global da economia nacional, ainda existe uma forte dependência ao setor energético, sobretudo também porque o setor não-energético depende muito das receitas do petróleo, nomeadamente para a sua sustentabilidade, fazendo com que a «Económica do Petróleo» constitua o pilar base desta economia. Perto de 80% das receitas fiscais públicas são provenientes do petróleo, representando aproximadamente 98% das

exportações e sendo a principal fonte de atração de IDE (Jover, Pinto & Marchand, 2012, p. 8). Enquanto isso, ainda hoje se verificam dificuldades na geração de renda interna suficiente, nos mais variados setores da economia, contribuindo negativamente na transformação do crescimento económico em desenvolvimento social.

Sendo o crescimento económico uma condição necessária para a afirmação do País no contexto internacional, torna-se necessário transformá-lo em desenvolvimento económico, financeiro de forma sustentável, permitindo uma maior abertura fiscal, que garanta o fomento do investimento privado e atraia investidores externos, procurando com isso promover a integração e adaptação da economia angolana ao contexto global, e satisfazer as necessidades prioritárias dos cidadãos. De acordo com o "Relatório do BNA de 2011", 22% da população apresenta um nível de vida considerado bom, 8% da população tem rendimentos médios, sendo considerada como a classe média angolana e cerca de 70% da população com rendimentos baixos.

Considera-se que numa altura em que se registam cada vez mais novos índices de estabilidade social, é de todo exetável que a tendência de diversificação económica continue, favorecendo deste modo o crescimento económico. De acordo com os orçamentos do Estado projetados nos últimos três anos, o Programa de Investimentos Públicos (PIP) tem incidido sobretudo na diversificação económica através de investimentos que possibilitam o crescimento da atividade nos setores não-petrolíferos, criando alternativas para o fomento da economia nacional, substituindo as importações e diversificando as exportações (Financial Services KPMG, 2011, p. 6). Com isso, os acordos e parcerias mantidas e fortalecidas por Angola nos últimos anos, no quadro das relações internacionais, têm permitido criar novas oportunidades de desenvolvimento económico para o País, através da promoção de novas alianças com países de importância estratégica, ajudando também na diversificação da economia nacional, através do fomento em setores de atividades até agora pouco exploradas.

Entretanto e nas últimas décadas, devido às novas funções exploratórias que os oceanos assumiram, houve uma revolução da economia mundial, principalmente nos países ribeirinhos, que passaram cada vez mais a depender dos ativos do mar, nomeadamente do transporte marítimo e da exploração de petróleo e do gás natural em *offshore*. Por seu turno, ainda que a "...tradição da geopolítica defenda que a localização e a proximidade revelam bastante acerca do comportamento dos Estados..." (Nye Jr., 2002, p. 39), Angola não tem conseguido cumprir com esta premissa relativamente ao mar.

Com efeito, ainda são insuficientes as dinâmicas mobilizadas por Angola com o propósito de permitir uma maior afirmação do setor marítimo-portuário, dado que continuam a ser reduzidos os investimentos neste setor, que se encontra fortemente burocratizado e centrado no domínio público, pelo que ainda são escassas as iniciativas privadas no setor. Diante disso, pode-se afirmar que ao longo da História de Angola como Estado soberano, nem os decisores políticos e tampouco os decisores económicos atribuíram o devido valor económico ao mar, ou melhor, não perceberam o seu devido potencial, pelo que ainda existem setores económicos ligados ao mar que permanecem quase que por explorar.

Nestas circunstâncias, será de supor que nesta fase mais promissora da sua história, Angola deve assumir o seu papel como Estado ribeirinho, com uma ZEE de cerca de 518 433 km², apostando assim numa maior valorização do espaço marítimo, através do maior investimento nacional, já que o setor marítimo e a sua indústria de atividades surgem como potenciais fontes fomentadoras de diversificação económica, geração de riquezas e captação de recursos humanos. Especialmente, porque no contexto atual o Estado precisa acautelar urgentemente os problemas ligados às altas taxas de desemprego, bem como criar novos ativos para a economia, até hoje, muito presa ao setor da Energia. Haverá então que encarar o Mar como um "desígnio económico, estratégico e de mudança", em complemento com a extensa componente terrestre geográfica do território.

Paralelamente, a atual conjuntura internacional encontra-se dominada pela revolução tecnológica, em que o «boom tecnológico» a nível planetário originou uma nova comunidade, construída sobre o avanço exponencial das novas TIC, que vem afetando o modo de vida e de produção; as estruturas de pensamento; e os valores e equilíbrios de poder. Neste quadro, o estudo das potencialidades do mar e da exploração dos seus recursos é um tema em contínuo desenvolvimento, que exige meios e tecnologias muito diversificados, representando um investimento permanente que envolve incertezas e riscos, em que o seu estabelecimento e funcionamento só serão possíveis com o esforço conjunto do Estado e dos parceiros privados. Com efeito e conforme as palavras de Eugénio da Costa Almeida, Angola é uma potência emergente na região centro-austral de África, faltando-lhe apenas o desenvolvimento tecnológico e científico para se afirmar como Potência efetiva³⁷⁶, pelo que há que ultrapassar esse obstáculo.

³⁷⁶ Para aquele investigador “Angola caminha a passos largos para ser uma forte Potência Regional, mas ainda lhe faltam “alguns requisitos” para que seja um Estado Diretor em toda a sua plenitude”. Vide. Notícias 12 de janeiro de 2012 em <http://noticias.sapo.ao/lusa/artigo/13348810.html>.

Neste contexto, o processo de edificação de uma Política Nacional de Investigação Científica que começou a ser estruturado pelo Executivo a partir de 1997, através da criação do Ministério da Ciência e da Tecnologia, numa altura em que se percebeu que a investigação científica e o desenvolvimento tecnológico são essenciais para o desenvolvimento sustentável de Angola. Eis chegada a altura deste entendimento ser aprofundado nas áreas das Ciências do Mar, pela sua importância no domínio da exploração dos oceanos porque, com o conhecimento que se vai adquirindo sobre o Mar e sobre os impactos antropogénicos que nele incidem, contata-se que os Oceanos são vulneráveis e que constituem uma fonte de recursos esgotável. A sua utilização deve então ser feita de forma sustentável, por forma a respeitar uma linha de que depende o seu equilíbrio e para lá da qual eles deixarão de funcionar como fontes de riqueza³⁷⁷ (Cunha, 2011, pp. 46-47).

Neste sentido, verifica-se atualmente que a grandeza de qualquer Estado passa também pelo melhor aproveitamento das oportunidades que sobre ele surgem, de forma a minimizar as suas vulnerabilidades, acautelando as ameaças contra a sua estrutura, onde se exige que Angola crie condições que promovam a transferência tecnológica através dos seus principais parceiros internacionais, com vista a promover o desenvolvimento deste subsector da Economia do Mar (Serra, 2011, p. 27). Por esta evidência, os setores de atividade relacionados com o Mar surgem para Angola como oportunidades promissoras de diversificação económica, através da organização de iniciativas empresariais com potencial inovador e que possam ter capacidade para atrair investimento externo de valor, quer numa vertente mais económica como numa vertente mais científica, sobretudo porque o "mar constitui um ativo estratégico decisivo para a economia angolana e para a sua afirmação nas relações internacionais". Em suma, parece não existir dúvidas de que ainda se encontra aberta uma janela de oportunidades que não pode, nem deve continuar a ser negligenciada, sob pena de se perder definitivamente a capacidade para explorar o vasto potencial de riqueza e conhecimento que o mar nos oferece. Torna-se então importante perceber o "mar de oportunidades" que o Mar proporciona, sobretudo num quadro geopolítico onde o Oceano surge como o principal elemento de interação na política internacional ou seja, num espaço em que «para se fazer presente é necessário que se esteja orientado para o oceano».

³⁷⁷ Esta mudança de mentalidade começou a desenhar-se na década de noventa, na Cimeira do Rio, em 1992, sendo posteriormente assumida pela comunidade internacional na Cimeira sobre Desenvolvimento Sustentável de Joanesburgo, em 2002.

1.2. A GEOPOLÍTICA E A GEOESTRATÉGIA DO ATLÂNTICO SUL

1.2.1. A GEOGRAFIA DO ATLÂNTICO SUL

A vasta região sul do Atlântico, até há cerca de quarenta anos considerada de valor secundário no seio da política internacional, e que se estende da Zona intertropical à Antártida, tem vindo a ganhar maior importância no contexto geopolítico mundial. De acordo com os estudos feitos por especialistas sobre as causas da Terra, a sua formação surge do afastamento das placas tectónicas primordiais, sobre as quais se encontram hoje situadas as massas continentais da América do Sul e de África. Para alguns cientistas esta divisão ocorreu há cerca de 200 milhões de anos, quando o chamado *Pangea* se dividiu em duas grandes massas continentais, o *Gondwana*³⁷⁸ e a *Laurásia*.

Considerando a sua importância em termos políticos, económicos, e militares, o Atlântico Sul é constituído pela bacia e linha de costa imediatamente a sul da zona de jurisdição da Aliança Atlântica ou seja, toda a região do Atlântico que vai desde o arquipélago de Cabo Verde para baixo, até e incluindo a Antártica (Guedes, 2012, p. 3), constituindo uma zona muito heterogénea com nacionalidades, etnias e culturas muito diferenciadas, em cada uma das suas margens, manifestando-se em diversos aspetos, do político ao social e do histórico ao económico. Depois do término da bipolarização representava uma simples zona de exploração de recursos para as potências do Norte³⁷⁹ (Santos, 2011, p. 25). Mais tarde e associado à revolução tecnológica, globalização e à maior procura por recursos naturais, verificou-se uma reemergência de alguns atores dos seus passados de fraqueza estratégica (Costa, 2012, p. 16), que se foram afirmando como potências de expressão internacional, como é o caso do Brasil, ou ainda como poderes regionais crescentes, como é o caso da Nigéria, África do Sul e atualmente de Angola (Santos, 2011, p. 22).

Por este motivo, hoje, a riqueza em recursos naturais da região e a maior escassez de recursos naturais no mundo (Governo de Portugal, 2013, p. 14), torna o Atlântico Sul numa região de substancial valor geoestratégico, em que na ótica do Professor Adriano Moreira o "*Oceano Moreno*", conforme a sua designação referindo-se ao Atlântico Sul, "...se apresenta como um espaço com potencial geoestratégico...", especialmente no que toca ao fácil acesso e

³⁷⁸ *Gondwana* foi a massa continental que a cerca de 200 milhões de anos atrás, reunia os territórios dos atuais continentes da África, América do Sul e Antártica.

³⁷⁹ Antigamente, com raras exceções, a literatura internacional especializada no estudo geoestratégico das regiões sempre caracterizou o Atlântico Sul como imensa região periférica, quer seja do ponto de vista dos fluxos de bens, mercadorias e investimentos diretos, quer seja nos assuntos político-estratégicos ou de segurança e defesa.

exploração de recursos energéticos, com o Atlântico Sul a transformar-se subitamente numa evidência que há muito gritava por ser vista (2009, p. 447).

O Atlântico Sul representa hoje um vasto espaço de crescente importância no cenário mundial, com a revalidação de antigos interesses e as recentes descobertas de reservas minerais e petrolíferas, além da sua função comercial essencial nas rotas do transporte e comércio marítimo global, com as suas margens a serem alvo de intensa cobiça, com vista à exploração de energia, minérios e de produtos alimentares, o que sublinha a sua relevância geoeconómica. Paralelamente, a estabilização dos países africanos na margem leste, com o abrandar dos conflitos e a crescente importância da economia brasileira no cenário mundial na margem oeste, colocam o Atlântico Sul no meio de Estados em busca de desenvolvimento e que dele dependem para alimentar as suas economias.

Em torno do Atlântico Sul, associado aos seus milhares de quilómetros de linha costeira, atualmente existem grandes potências, como os EUA, a Alemanha, a Inglaterra e a França; potências emergentes como o Brasil, Rússia e a África do Sul; países desenvolvidos que enfrentam graves crises económicas, como Portugal; entre outros países com ligação direta ou não com o Atlântico, interessados no potencial económico desta região. Por isso, percebe-se hoje que “...*the Atlantic should be seen as part of a world ocean where everywhere is connected to everywhere else, and where distance matters much less economically, politically and strategically*” (Till, 2008, p. 14), e que cada vez mais o Golfo da Guiné ocupa uma posição central.

Neste cenário e no que concerne ao transporte marítimo e ao comércio mundial, o Atlântico Sul é um extenso corredor sem pontos de estrangulamentos (*chokepoints*) com passagens estreitas, sendo essencial para a passagem de navios com destino à Europa e aos EUA, com dimensões que os canais do Panamá e do Suez não conseguem comportar. Paralelamente, as plataformas continentais dos países desta região são muito ricas em recursos piscícolas, representando milhões de toneladas anuais para consumo humano e para as indústrias de pescado em todo mundo. Por último, com a sua riqueza em termos de recursos naturais fósseis, nomeadamente as jazidas de petróleo e gás do Brasil, Nigéria e de Angola, representa um contrapeso aos centros tradicionais de poder no sistema energético internacional, onde “torna-se evidente que a Europa e os EUA não poderão negligenciar a importância estratégica deste espaço alargado, desde logo face à crescente procura/escassez de recursos e às vantagens comparativas oferecidas pela região” (Carvalho, 2011c, p. 91), que cada vez mais tem o seu epicentro na região do Golfo da Guiné.

Como resultado, os Estados e blocos regionais de ambos os lados do Atlântico, bem como de ambos os hemisférios, têm feito emergir novas geometrias no quadro das relações internacionais, com o propósito de recompor as estratégias perante uma "nova grelha geopolítica mundial", onde a segurança energética continua a ser elemento fundamental. Neste quadro, para Angola e para os Angolanos este benefício natural, que a geografia representa não pode ser desperdiçado, sobretudo porque os espaços, a localização geográfica, o acesso aos oceanos, ou ainda porque as características do território constituem incontestavelmente "relações de poder" entre os Estados, fazendo com que a geografia represente um elemento político, essencial para as dinâmicas de desenvolvimento e afirmação nacional (Flint & Taylor, 2007, p. 4). Nestes termos, a posição geoestratégica de Angola em África e no Atlântico Sul, como ponto estratégico de passagem e cruzamento de várias rotas oceânicas (dos eixos de trânsito Este-Oeste e Norte-Sul) do Atlântico Sudeste com uma ZEE de cerca de 518 433 km² e com potencial em termos de recursos naturais, fazem do Oceano Atlântico uma "mais-valia geopolítica e geoestratégica" para Angola.

1.2.2. A RELEVÂNCIA DO ATLÂNTICO SUL: A GEOPOLÍTICA DA ENERGIA E A REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ

Neste século XXI, as questões energéticas ocupam um lugar central nas relações internacionais, criando interdependências entre os produtores, transportadores e consumidores, e afetando as interações entre os atores globais (Leal, 2011, p. 13). Daí ser comum mencionar-se sobre «Geopolítica da Energia», neste pormenor por muitos considerada como a "geopolítica do petróleo", em que «geo» se refere à localização geográfica territorial das reservas petrolíferas e a «política» se reflete nas decisões de importação e produção dos Estados que influem no acesso aos recursos energéticos (petróleo, gás natural, carvão, energia nuclear) e outros recursos incluindo minerais estratégicos (Conant & Ebel, 1999, p. 265; Almeida, 2012, pp. 332-333).

Desde cedo a Geopolítica da Energia resulta das interações mantidas entre os países consumidores e os países produtores, numa lógica de centro-periferia, desenvolvidos-subdesenvolvidos, industrializados-pouco industrializados, e onde no passado o Médio Oriente, enquanto epicentro do mundo do petróleo, e a Organização dos Países Exportadores de Petróleo³⁸⁰ (OPEP), asseguravam a chamada "segurança energética mundial". No entanto,

³⁸⁰ A OPEP foi fundada em 1960, na cidade de Bagdade, pelos cinco principais produtores de petróleo do mundo, na altura: a Arábia Saudita, o Irão, o Iraque, o Koweit e a Venezuela; com vista a contrariar a política de

com o passar dos anos e com o aumento das necessidades energéticas da economia mundial (as atuais necessidades energéticas da economia mundial são satisfeitas majoritariamente pelo consumo de combustíveis fósseis, cerca de 90%) houve uma alteração no quadro da política internacional, que afetou inequivocamente o regime internacional que se ocupava da gestão do petróleo, já encabeçada pela OPEP e pelas principais potências mundiais, sendo a *crise do petróleo* de 1973 o marco dessa viragem.

Deste modo, o fim do colonialismo não veio diminuir o interesse das grandes potências por África, num cenário global em que a corrida às matérias-primas do continente Africano aumentou, mormente as de elevado valor estratégico (petróleo, gás natural, diamantes, coltan e outros minerais estratégicos), utilizadas nas indústrias tecnológicas (aeroespacial, aeronáutica, nuclear, metalurgia fina, armamento, comunicações, eletrônica, etc.) de que a África subsariana tem o quase monopólio, pois que a designada "rota global das matérias-primas" cruza notoriamente o continente Africano (Barros, 2012b, p. 11). Os combustíveis fósseis vivem hoje um novo ciclo de expansão, cujos resultados vão continuar a alterar de maneira significativa a geopolítica da energia global, onde as reservas de recursos energéticos e estratégicos nos países do Golfo da Guiné têm ganho uma grande relevância para a segurança energética global, porquanto a sua escassez tem provocado novas dinâmicas nas relações internacionais, com repercussões nas dinâmicas político-estratégicas em todo mundo (Santos, 2001, pp. 60-69; Iheme, 2008, pp. 1-2).

Verifica-se atualmente que os efeitos gerados pelo sistema financeiro mundial introduzem uma forte tensão nas relações de troca entre os que dispõem de recursos naturais, nomeadamente petróleo e gás natural, e os que não possuem (Leal, 2011, p. 18). A energia fóssil tem sido assim o motor para este novo enquadramento geoeconómico e geopolítico, na medida em que não constituirá surpresa alguma se nos próximos anos se acentue a tendência, já sensível, para que o Golfo da Guiné se torne no novo "Golfo" (Guedes, 2012, p. 5). Emerge então, no Atlântico Sul, a região do Golfo da Guiné como forte potência mundial produtora de hidrocarbonetos, o que tem levado à definição de um novo alinhamento geoestratégico regional, por configurar uma importante fonte alternativa de hidrocarbonetos (Golfo Pérsico) para os principais consumidores mundiais (EUA, China, Índia, Brasil e UE) (Carvalho, 2011a, pp. 100-101), sobretudo porque o petróleo é ainda hoje o "sangue das indústrias e dos exércitos", fazendo com que surja como um recurso geoestratégico decisivo na política

preços praticada pelas grandes multinacionais do setor na altura, também denominadas as «sete irmãs» (*Standard Oil, Royal Dutch Shell, Mobil, Gulf, BP e Standard Oil da Califórnia*).

internacional, sendo ao mesmo tempo escasso e tornando-se dominante nas políticas e estratégias dos Estados e nas relações entre importadores e exportadores.

Com efeito, o impacto da emergência do Oceano Atlântico como via energética e de circulação mundial é incontornável, num cenário onde 91% das reservas de petróleo no *offshore* do mundo estão aí situadas e onde a produção no *deep offshore* no Atlântico representa cerca de 10% da produção mundial (metade desta produção pertencendo ao Brasil e a Angola) (Fontoura, 2013, p. 72). Neste contexto e nos últimos anos, assistiu-se a um aumento da competição externa pelos recursos do Golfo da Guiné, nomeadamente pelo petróleo, como reflexo das enormes reservas de recursos existentes nos países desta região, responsável por 70% do petróleo produzido em todo o continente (Onuoha, 2012, p. 4). Acrescenta-se a, entre outras características, a excelente qualidade do petróleo (baixo teor de enxofre); a localização dos campos petrolíferos (maioritariamente no *offshore*); a distância relativamente aos EUA e à Europa (com menos 14.000 km do que a região do Médio Oriente); o seu escoamento, quase todo feito em mar aberto; e o regime de exploração das suas jazidas, que está aberta ao investimento estrangeiro, revelando-se economicamente e estrategicamente mais viável (Carvalho, 2011a, pp. 100-101).

A indústria petrolífera tem usufruído assim de investimentos vindos de países como os EUA, a China, a Índia, os Estados europeus, etc., sendo previsível que até ao ano de 2022 sejam investidos mais de 40 biliões de USD, ao mesmo tempo que de acordo com a *U.S. National Intelligence Estimate Report*, se espera que aumente a dependência energética dos EUA relativamente à região, num cenário em que se estima que atinja os 25% até 2015, na sua maioria vindos da Nigéria e de Angola (Iheme, 2008, p. 2). Segundo o congressista norte-americano, Ed Royce, citado por Barros (2013, p. 12), “o petróleo africano deve ser tratado como uma prioridade para a segurança nacional dos EUA pós o 11 de setembro”, o que tem justificado os investimentos realizados em São Tomé e Príncipe e a prioridade estratégica que os EUA têm dedicado na região³⁸¹, através da implementação das “*full capabilities*” do AFRICOM, em contraponto ao Comando Austral (*Southern Command- SOUTHCOM*) (Almeida & Bernardino, 2013, p. 47).

Com isso, a importância geoestratégica desta região tem sido encarada num contexto mais alargado, onde os interesses das potências globais em garantir a sua segurança energética

³⁸¹ Neste particular, o diplomata angolano Eduardo Beny na sua obra “*A Nova Geopolítica do Petróleo Do Golfo Pérsico ao Golfo da Guiné*”, aborda a nova configuração geopolítica do petróleo, realçando a importância do Golfo da Guiné no mundo do petróleo, analisando o aumento do interesse das grandes potências pelo petróleo africano (Beny, 2007).

cruzam com as necessidades de segurança e desenvolvimento dos países da região. Eis porque a região do Golfo da Guiné está a assumir uma importância estratégica como "plataforma *offshore*" com significado mundial e como corredor de fornecimento alternativo de combustíveis fósseis. Considerando esta sua importância geopolítica e geoestratégica, países como os EUA e a Grã-Bretanha têm desenvolvido operações de treino e de patrulhamento na região do Golfo da Guiné em conjunto com alguns países do Atlântico Sul, projeto designado como "Guarda do Golfo da Guiné", tendo como objetivo principal o combate à criminalidade no mar, mas que na verdade resulta num controlo dos espaços marítimos sob responsabilidades dos Estados da região³⁸² (Costa, 2012, p. 16).

Daí, a criação pelos EUA do AFRICOM com o propósito de controlar as costas sul-africanas do mesmo oceano, sobretudo porque a partir do 11 de setembro, sob o pano de fundo da "*Global War on Terror*", os EUA 'reorientaram' a sua política para o continente Africano, conscientes da sua "dependência em matérias-primas vitais para a sua economia, disputadas ferozmente pela China, e preocupado em "securizar" os seus aprovisionamentos no médio prazo, Washington tem multiplicado os acordos políticos e militares com a maioria dos países africanos" (Guedes, 2012, p. 16). Assim sendo e na ótica de alguns analistas norte-americanos, dentre os quais os antigos secretários de Estado Herman Cohen e Chester Crocker, existem atualmente poucos países africanos tão importantes para os interesses americanos como Angola, sobretudo depois do fortalecimento da nova aliança Sino-angolana, estabelecida em 2003. Dessa forma não surpreende que os EUA e outras potências mundiais continuem a expandir e a diversificar as suas fontes de energia, através do aumento de investimentos em explorações em todo o mundo, com ênfase para Angola.

No caso Angolano, o potencial económico dos seus recursos naturais (*offshore*) é elevado e diversificado, despertando o interesse por parte da comunidade internacional, especialmente, porque o país dispõe de importantes reservas de petróleo e gás natural a nível regional e continental, além de outros recursos minerais, tendo motivado a entrada de Angola na OPEP em 14 de dezembro de 2006, durante a 143.^a Conferência Extraordinária da organização em Abuja (Nigéria); como reflexo deste seu potencial no setor energético, uma vez que se previa que se continuasse com os mesmos índices de produção até ao ano de 2011, a sua produção seria suficiente para abastecer 19% dos países não-exportadores de petróleo (Thomashausen, 2008a, p. 12).

³⁸² A região é atualmente responsável por cerca de 20% da produção mundial de petróleo, e sua taxa média anual de crescimento está próxima de 10%. Por isso, atualmente mais de um terço das importações de petróleo dos EUA e da China provém dos países produtores do continente Africano, com destaque para Nigéria e Angola.

Considerada a exploração de petróleo em áreas *offshore*, o mar tem sido o grande motor do desenvolvimento nacional e constitui um catalisador para a diversificação económica e fortemente influenciador, porquanto nos últimos anos as políticas e atitudes tomadas em relação a Angola pelas grandes potências internacionais têm sido influenciadas por essa sua maior importância geopolítica. Neste sentido, têm vindo a aumentar as potencialidades de Angola no que se refere aos recursos naturais, designadamente o petróleo e o gás natural, uma vez que paralelamente o Estado tem recorrido às receitas do petróleo como principal «arma» nas "políticas de desenvolvimento e de afirmação de Angola".

1.3. O MAR COMO RECURSO ECONÓMICO E FATOR DE DIVERSIFICAÇÃO ECONÓMICA

Na Antiguidade, o Mar Mediterrâneo teve a mesma importância que o Oceano Atlântico tem na Era Moderna, tendo sido no Mediterrâneo que as atividades marítimas floresceram enquanto pilares para o desenvolvimento económico. Neste contexto, desde a Grécia Antiga que surgem potências dotadas de Poder Marítimo, tendo o primeiro Império nascido em Atenas. Mais tarde surgem outros impérios como o de Cartago no Norte de África, o Romano no Mediterrâneo (Idade Média), o Português no Atlântico (Idade Moderna), e o Britânico nos séculos XVII e XVIII. Estes movimentos e os acontecimentos subjacentes ajudaram a trazer os Mares e Oceanos no centro da política internacional, enquanto "fator económico e de diversificação económica.

Atualmente e perante uma conjuntura onde qualquer estratégia económica tende a ser mais consistente e sustentada quando identifica setores com potencial de crescimento, e faz deles os vetores diretores da configuração do sistema económico (SaeR, 2009, p. 89), observa-se uma maior dependência das economias relativamente aos oceanos, a "maritimidade da economia", graças ao aumento das trocas internacionais através do mar, associado ao maior crescimento verificado nas Marinhas Mercantes; à maior valorização e exploração dos recursos e fundos marinhos; e à crescente dependência energética dos Estados (Costa, 2003, p. 4). A maior interação económica entre os vários espaços mundiais (Norte – Sul; Este – Oeste) vem aumentar a importância estratégica dos oceanos, fazendo com que os Estados, nomeadamente, costeiros e/ou ribeirinhos, tracem políticas marítimas que potenciem as vantagens que o mar pode proporcionar, uma vez que se encontram associadas ao mar um vasto leque de atividades, económicas, sociais, culturais e recreativas, as quais constituem fonte de segurança, emprego, diversão e de riqueza (SaeR, 2009, p. 293).

Por via disso, muitas Unidades Políticas passaram a definir objetivos; articular políticas e sinergias; e traçar políticas e estratégias marítimas, com o propósito de defenderem os seus interesses marítimos, englobando os resultados económicos obtidos através destes numa nova dimensão da Economia nacional, comumente designada por "Economia do Mar". Logo, o espaço marítimo constitui um elemento económico e um fator estratégico da economia mundial, aparecendo como a via clássica e mais rentável para as trocas comerciais a nível global devido à utilização privilegiada das *SLOCs*, porquanto o mar ocupa cerca de 2/3 do globo terrestre, o que o credita como um fator essencial de prosperidade e afirmação. Neste sentido, os Oceanos constituem uma fonte de recursos essencial para o crescimento, desenvolvimento e para a economia de qualquer Estado, sobretudo para os países ribeirinhos, fazendo com que o «grande Oceano» represente na atualidade um «Património da Humanidade». Dele dependem grande parte do comércio e da economia mundial, porquanto a sua maior proximidade deve «representar um desígnio nacional». Esta importância geopolítica e geoestratégica dos oceanos enquanto sistema veio conferir uma outra dimensão ao espaço marítimo, transmitindo uma nova consciência a nível mundial, no que concerne à forma como os Estados e organizações encaram o espaço marítimo.

Destarte e quando se pensa no valor do mar, é necessário ter a consciência do seu valor real, ligado ao que dele se pode obter ou se pode fazer a partir dele; mas também do seu valor potencial, relacionado também com o seu aproveitamento futuro (Correia, 2010, p. 4); na medida que ainda hoje mais facilmente se observa os impactos do seu valor real, que no caso concreto de Angola se encontra muito associado à exploração dos seus recursos *offshore*, mas pouco se sabe sobre o seu valor potencial. Desde logo, "Angola sem mar" e "Angola com mar" representam inequivocamente dois contextos completamente diferentes, visto que no primeiro caso o País seria sem margem para dúvidas um país pequeno e algo periférico, com pouca relevância no quadro das relações económicas e políticas a nível local e regional; enquanto no segundo caso Angola será um país com importância geoestratégica a nível regional e continental, sobretudo quanto à segurança energética mundial, com uma vasta área marítima e situando-se numa região muito rica em termos de recursos naturais, sendo um país central a nível regional, continental e no Atlântico Sul.

Portanto, o mar em todas as suas dimensões, representa não apenas um elemento fundamental para a "segurança económica"³⁸³ de Angola, como principal ativo que já é, mas

³⁸³ A noção de segurança económica surge enquadrada na conceção de “segurança completa” (*comprehensive security*), que surgiu no final dos anos 1970 e início dos anos 1980, inicialmente formulada pelo Japão – no âmbito da reformulação da “Doutrina Yoshida” e da noção de “segurança económica” – e posteriormente

também constitui uma «janela de oportunidades» rumo à uma maior diversificação da economia nacional e aceleração do desenvolvimento nacional, no sentido que os decisores políticos devem apostar mais ainda na "Economia do Mar" e nos principais subsectores de atividade do setor marítimo-portuário. Nestas circunstâncias, os vários setores do mar caracterizam-se ainda por possuírem um forte efeito multiplicador noutras atividades económicas e no emprego, o que acentua o seu papel em termos de geração de valor acrescentado e como alavanca do desenvolvimento nacional.

Isso porque considerando a expressiva «taxa de maritimidade» do território nacional e o fraco aproveitamento do espaço marítimo adjacente a este território, o mar deve passar a ser encarado como um tema central nas políticas estratégicas de desenvolvimento de Angola, sendo que nos Estados modernos a defesa do mar é parte integrante do Interesse Nacional, num cenário global onde o mar representa não só um elemento económico, como também um fator estratégico da Política Externa nacional e um elemento de influência do Estado, no âmbito local, regional e intercontinental. Se forem assumidos os quatro grandes objetivos identificados no relatório «*ANGOLA COUNTRY STRATEGY PAPER 2011 – 2015*», conduzido pelo Fundo de Desenvolvimento Africano e pelo Banco de Desenvolvimento Africano, que o Executivo tem articulado para o período de 2011- 2015³⁸⁴ (ORSB, 2011, p. 12), aumenta mais ainda a certeza de que o «mar constitui um desígnio económico para Angola», pelo que deve ser encarado como um fator de desenvolvimento nacional, surgindo como um elemento de diversificação económica, redutor da pobreza, gerador de postos de trabalho, e potenciador da riqueza nacional.

Neste quadro e considerando dois aspetos transversais, o primeiro relacionado com a necessidade³⁸⁵ que o Executivo tem de criar cada vez mais e de forma acelerada postos de trabalho em todos os setores da atividade económica, uma vez que o desemprego continua alto (25%) (African Economic Outlook, 2013, p. 1), e que de acordo com o relatório do Centro de Estudos de Investigação Científica (CEIC), da Universidade Católica de Angola, os

acolhida por outros países e organizações como a ONU. A *segurança económica* foi a primeira das dimensões não militares a merecer a atenção de investigadores, estrategas e políticos, em particular, desde o choque petrolífero de 1973 (Tomé, 2010, pp. 36-37).

³⁸⁴ De acordo com o relatório *ANGOLA COUNTRY STRATEGY PAPER 2011 – 2015*, o Governo para este período tem como principais objetivos e metas as seguintes: i) promoção e aceleração do crescimento e competitividade, através da diversificação económica; ii) redução da pobreza, através do desenvolvimento humano e da criação de emprego no setor privado; iii) crescimento equilibrado e desenvolvimento harmonioso, paralelamente a utilização sustentável dos recursos naturais; e iv) garantir todas as metas anteriores, através de medidas públicas responsáveis e eficazes, com ênfase no fortalecimento institucional e no desenvolvimento da capacidade humana.

³⁸⁵ Pedro Gonçalves faz referência sobre esta necessidade do Estado angolano no seu artigo “*Angola e Portugal: uma relação do passado que se projecta no futuro*” (Gonçalves, 2011, p. 81).

benefícios do crescimento económico permanecem concentrados em 5% da população e 0,18% do território do país. Neste particular o Mar e o setor marítimo podem se perfilar como grandes dinamizadores deste Objetivo Nacional, concretamente devido o potencial de crescimento do setor marítimo-portuário em Angola e pela diversidade de áreas de atividades que este setor encerra, podendo representar um vetor de prosperidade.

O segundo relacionado com a necessidade de Angola transformar o crescimento económico em desenvolvimento social, uma vez que o crescimento por si só é insuficiente para garantir o bem-estar de todos os cidadãos, num cenário em que o valor do PIB per capita do país de 6 120 USD (*idem*, p. 4), não permite mascarar o seu baixo IDH, situado no 148º lugar entre 187 países no IDH das Nações Unidas, com uma pontuação de 0.508 (PNUD, 2013, p. 152). Neste agregado de descontinuidades socioeconómicas, considera-se que o Mar pode desempenhar um papel importante, especialmente porque a economia angolana está pois a experimentar um conjunto de ajustamentos estruturais e operacionais que traduzem na sua adaptação à dinâmica global, num cenário em que se exige uma maior adequação dos pilares da economia nacional aos padrões internacionais, dado que Angola é o país em África com menor diversificação de exportações (World Bank, 2013, p. 5); e onde a identificação de setores-chave para o amadurecimento e aprofundamento do crescimento económico, não dispensa a identificação de setores que possam responder a objetivos globais necessários para o desenvolvimento económico nacional.

Torna-se necessário então que esses setores, para além de terem um potencial de emprego adaptado ao nível de qualificação dos recursos existentes no país, ajudem no fortalecimento e aprofundamento das relações de cooperação ou de aliança no sistema de relações internacionais, permitindo assim explorar potencialidades para a edificação de redes de empresas com espaços económicos próximos e contribuir para a correção de desequilíbrios na economia, donde se pode identificar o setor marítimo em Angola (SaeR, 2009, p. 89). Para tal o Estado deve aproveitar as sinergias mantidas com os seus parceiros internacionais, a fim de promover o desenvolvimento dos subsectores do setor marítimo-portuário, essenciais para o equilíbrio da economia nacional, em convergência com o Relatório sobre os “Objetivos de Desenvolvimento do Milénio (ODM)”, de setembro de 2010, elaborado pelo Ministério do Planeamento de Angola; a “Agenda Nacional de Consenso”; a “Agenda Angola 2025”; e o “Programa de Governo do MPLA para 2012 – 2017”.

Por isso, admite-se que o IDE possa desempenhar um papel de alavancagem neste processo, onde o país precisará de forma clara, de entrar com sucesso no roteiro do «IDE de

I&D», e atrair empresas, centros e universidades, especializadas na inovação e no conhecimento do mar, sobretudo porque a importância estratégica da Economia do Mar, em Angola justifica uma participação ativa de todos Angolanos e de todos os seus parceiros internacionais. Neste quadro, o País deve estar empenhado na promoção de novas formas de aproveitamento sustentável dos recursos dos oceanos, contribuindo para a diversificação da economia nacional e dando espaço ao desenvolvimento de uma economia ligada aos fatores marítimos, apoiando o setor industrial, criando empregos, fomentando a educação e cultura marítima e potenciando sinergias através da implementação de uma Estratégia Integral do setor.

Tudo se desenvolve, num cenário onde existe claramente a necessidade de se começar a agir como uma Nação, de forma a contrariar o "*afro-pessimismo*" e a ideia de que os países africanos não conseguem resolver os seus problemas internos; e onde a situação geográfica privilegiada de Angola no Atlântico Sul e a dependência que a economia angolana continua a ter relativamente ao petróleo, constituem por si só fatores mais que suficientes para evidenciar a importância que o Mar tem para o país, sendo que é na sequência deste reconhecimento, que se anuncia a existência de uma nova oportunidade para a economia angolana – a Economia do Mar, que ao longo dos últimos anos se tem resumido à exploração do petróleo, ao transporte marítimo e à pesca.

1.4. O VALOR AMBIENTAL DO MAR

Nos últimos anos observa-se uma maior valorização ambiental dos mares e oceanos, enquanto sistema (o grande Oceano), sobretudo no que toca à sua importância na manutenção do equilíbrio³⁸⁶ ambiental e das condições de habitabilidade do planeta. Esse movimento fez com que o ano de 1998 fosse declarado universalmente como sendo o «Ano dos Oceanos», durante a exposição mundial de Lisboa (Expo 98) subordinada ao tema “Os oceanos: um património para o futuro da humanidade (Till, 2006, p. 9). Isto, num contexto em que já se considerava que as águas mundiais estavam a atravessar uma crise ambiental³⁸⁷ (SIF, 2008, p. 12).

³⁸⁶ Indubitavelmente, que se este aspeto for menosprezado, serão observados mais fenómenos naturais ligados aos mares e oceanos, como foram os casos dos furacões do Caribe (2004 e 2005) e dos Tsunamis na Ásia e no Oceano Índico, associados a redução das reservas hídricas, bem como a diminuição da capacidade dos homens poderem fazer o fácil uso dos Mares.

³⁸⁷ De acordo com a Revista norte-americana *Science*, mais de 40% dos oceanos estão extremamente degradados, sendo que 3/4 dos *stocks* das espécies de pescado existentes no mundo já foram sobre-explorados ou gravemente reduzidos.

Vários fatores caracterizam os Oceanos e os Mares, de entre os quais, o facto de que a vida teve origem nos oceanos; que a superfície do Mar ocupa mais de 2/3 da superfície terrestre (correspondendo aproximadamente 70% da superfície terrestre, 90% do volume da Terra); que o Mar tem 170 vezes mais espaço de vida que qualquer outro ambiente da Terra; que cerca de dez milhões de espécies vivem em águas profundas; e de que menos de 1% das montanhas submersas ainda não foram devidamente exploradas (sendo uma delas a cadeia montanhosa do *Mauna Kea* (Havai) com 32 000 pés de altitude), não pode ser ignorado; o que torna o «grande Oceano» crucial na preservação do equilíbrio ecológico do planeta (Santos, 2009, p. 91). Em decorrência disso, os Mares e os Oceanos regulam macro e micro processos vitais para a vida no planeta, desempenhando um papel central no que respeita às alterações climáticas. Entretanto, a má utilização do Mar nas últimas décadas tem contribuído para as várias alterações climáticas, nomeadamente para o fenómeno do degelo dos glaciares, a subida do nível³⁸⁸ médio do Mar, a devastação dos *stocks* de recursos vivos marinhos, a degradação da biomassa, entre outros fenómenos naturais (Santos, 2010, pp. 75-76).

Como resultado, atualmente atribui-se cada vez mais importância ao "clima oceânico" e não apenas ao "clima atmosférico", que é o que realmente afeta a natureza; graças também à consciência de que é o clima oceânico que, pela ação das correntes, determina em boa parte o "clima atmosférico" (Cunha, 2011, p. 114), pois os “...oceans are a central component of the global climate system primarily by virtue of their immense heat capacity and their role in distributing absorbed heat between different parts of the globe...” (Carneiro & Rio, 2012, p. 9). Tornando disso consciência, o artigo 192 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 indica que os Estados têm a obrigação de proteger e preservar o meio marinho, especialmente porque se percebia que a proteção do meio ambiente se encontra diretamente ligada ao bem-estar e progresso da Humanidade, no âmbito das capacidades potenciais do sistema de sobrevivência da Terra, o que significava satisfazer as necessidades das gerações atuais, sem por em causa as gerações vindouras³⁸⁹.

Daí ter surgido, a noção de «desenvolvimento sustentável», termo desenvolvido pela primeira vez em 1983, durante a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e

³⁸⁸ Durante o século XX o nível médio do mar subiu cerca de 17cm. De acordo com estudos do IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*), as estimativas apontam para um aumento do nível do mar que não ultrapassa os 60 cm até 2100.

³⁸⁹ De acordo com a Declaração do Milénio, o objetivo n.º 7 é o de "...garantir a sustentabilidade ambiental..." e no n.º 9 de "...integrar os princípios do desenvolvimento sustentável nas políticas e programas nacionais e inverter a actual tendência de perda de recursos ambientais...", representando alguns dos objetivos da maioria das OI e que também viria ser adotada na Cimeira dos Chefes de Estado e de Governo da CPLP em Bissau, em 1996, através da adoção da Declaração do Milénio, designada por "Declaração sobre os Objetivos de Desenvolvimento do Milénio: Desafios e Contribuição da CPLP".

Desenvolvimento (criada pela ONU), na altura presidida pela então Primeira-ministra norueguesa, Gro Harlem Brundtland³⁹⁰, que propôs que o desenvolvimento económico fosse integrado à questão ambiental. Com efeito, no âmbito das relações internacionais, a proteção dos recursos marinhos tornou-se num importante vetor de cooperação da comunidade internacional no quadro dos Assuntos do Mar, sobretudo pelo reconhecimento de que as atividades humanas podem alterar negativamente a qualidade do ambiente marinho, dos seus recursos e, consequentemente da saúde pública (Bebiano, 2010, p. 96).

Deste modo, os Estados deverão assegurar-se da utilização sustentável dos mares e oceanos, minimizando por isso as ameaças de natureza humana, nomeadamente as provenientes da costa e as resultantes das atividades *offshore* (Soares, 2008, p. 67). Neste quadro, a 1.ª Conferência do Ambiente das Nações Unidas, realizada em Estocolmo em 1972; a Carta Mundial da Natureza, criada e aprovada pela ONU em 1982; a Conferência do Rio de Janeiro em 1992; o Protocolo de Quioto em 1997; e a consagração do ano de 1998 como Ano Internacional dos Oceanos; vieram favorecer a ideia que os Estados devem ter maior preocupação com a proteção dos espaços líquidos, especialmente porque vêm alertar sobre a necessidade de serem controladas as atividades que possam ter consequências sobre a natureza, utilizando dessa forma as técnicas disponíveis que visam reduzir ao mínimo os perigos graves para a natureza.

Os Oceanos surgem assim como um «bem essencial do sistema ambiental global», fazendo com que a sua proteção, seja tarefa de todos, a todos os níveis e âmbitos, e em especial para os que dele fazem de sua maior fonte de receitas, como é o caso de Angola, devido especialmente às ameaças a que estes estão sujeitos, o que os torna vulneráveis a enfrentar desastres com consequências incalculáveis³⁹¹. Acontece que, “a gestão económica dos recursos marinhos é um imperativo que resulta das atividades humanas ameaçarem os níveis de utilização sustentável dos oceanos” (Ribeiro, 2008, p. 38), onde se exige a gestão ambiental rigorosa destes recursos, que constituem a “última grande mina mundial”.

³⁹⁰ Neste contexto, o *Brundtland Report*, concluído em 1987, assinala as componentes principais que permitiriam alcançar um desenvolvimento sustentado global, designadamente: a proteção do meio ambiente, o crescimento económico e a igualdade social. Neste documento o desenvolvimento sustentável como o “desenvolvimento que trata das necessidades atuais, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de tratar as suas necessidades...”, assumindo-se como uma estratégia universal que propõe integrar o desenvolvimento económico com as questões de natureza ambiental.

³⁹¹ Basta lembrar alguns episódios não muito distantes no tempo, como são os casos do derrame de milhares de toneladas de combustível do petroleiro “*prestige*” na costa de Galiza; dos acontecimentos em abril de 2010 no Golfo do México, com a torre petrolífera *Deepwater Horizon*, com consequências nefastas para as regiões circundantes; ou ainda os acontecimentos com o petroleiro Exxon Valdez na costa do Alasca em 1989, depois de ter encalhado na Enseada do Príncipe Guilherme.

Por isso, nas últimas décadas tem-se generalizado em todo o mundo a consciência de que a gestão e a governação dos oceanos e das zonas litorais, incluindo as atividades socioeconómicas que aí se circunscrevem, devem ser abordadas de forma abrangente e integradora, procurando com isso o desenvolvimento sustentável e adotando uma ação precaucionária na gestão de riscos (Governo de Portugal, 2013b, p. 13). Nesta tendência, nos últimos anos Angola tem demonstrado uma especial atenção às questões ambientais, fazendo com que fosse criada a nível nacional a Comissão Técnica Multissetorial para o Ambiente (CTMA), em 2000, tendo constituído a primeira tentativa de promover a coordenação dos vários organismos e entidades governamentais em matéria de política ambiental (MINUA, 2006, p. 277). Mais tarde o quadro normativo foi reforçado por outros instrumentos materiais e legais, dentre os quais o Decreto Presidencial n.º 190/12, de 24 de agosto, que aprovou o Regulamento sobre a Gestão de Resíduos, em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 11.º, da Lei n.º 5/98, de 19 de junho (Lei de Bases do Ambiente de Angola), que surge como o pano de fundo da «Política Ambiental de Angola» (MINUA, 2006, pp. 245-247).

Angola tem o seu compromisso assumido com a proteção ambiental expresso no Artigo 39 da Constituição, que indica que «o Estado adota as medidas necessárias à proteção do ambiente e das espécies da flora e da fauna em todo o território nacional, à manutenção do equilíbrio ecológico, à correta localização das atividades económicas e à exploração e utilização racional de todos os recursos naturais, no quadro de um desenvolvimento sustentável». A lei pune os atos que ponham em perigo ou lesem a preservação do ambiente, através do Decreto Presidencial 194/11, de 7 de julho, que aprova o Regulamento sobre a responsabilidade por danos ambientais e estabelece o princípio do “poluidor - pagador”, o qual advoga que aqueles responsáveis por produzir a poluição são também responsáveis por pagar pelos danos causados sobre o meio ambiente.

Paralelamente, o País tem demonstrado uma maior preocupação com o litoral e com o ordenamento da orla costeira, que pelas suas fragilidades está sempre submetido a processos contínuos de erosão e devem ser protegidas da má planificação e da ação muitas vezes destruidora do homem. Neste quadro, o ordenamento do espaço marítimo revela-se uma ferramenta de governação essencial para permitir a otimização do desenvolvimento de uma economia marítima sustentável e paralelamente a preservação e melhor gestão do meio marinho, minimizando os conflitos entre os variados usos dos oceanos (CPLP, 2009, p. 6). Destarte, de forma a defender as lógicas e necessidades ambientais, o Governo tem vindo a aprovar vários diplomas jurídicos relacionados ao espaço marítimo, dentre os quais: a Lei n.º

14/10 de 14 de julho, Lei dos Espaços Marítimos; a Lei n.º 6/02 de 21 de junho, Lei de Águas; o Decreto n.º 4/01 de 2 de fevereiro, sobre os Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC); a Lei n.º 6-A/04 de 8 de outubro, Lei dos Recursos Biológicos Aquáticos; entre outros diplomas específicos no âmbito do setor marítimo-portuário (MINUA, 2006, pp. 249-263). Neste particular, os POOC visam sobretudo proteger as águas marítimas costeiras e interiores e respetivos leitos e margens, com faixas de proteção a definir no âmbito de cada plano (Artigo 3 do POOC), conforme a "Estratégia e Plano de Ação Nacional para a Biodiversidade 2007-2012 (EPANB/NBSAP) " adotada pelo Executivo.

Esta estratégia vem dar um maior contributo na conservação da biodiversidade no país, constituindo uma prioridade para o "Ministério do Urbanismo e Ambiente" o qual, em colaboração com outros organismos, pretende cumprir objetivamente, num cenário em que se considera que a costa angolana pelas suas potencialidades e fragilidades deve ser protegida da má planificação e da ação destruidora do homem. Isso porque se considera que “a biodiversidade é indispensável para o sustento de todos os Angolanos e que o uso sustentável dos recursos biológicos tem um papel vital no desenvolvimento socioeconómico do país, nas ações de combate à pobreza” (vide. POOC), onde existe a necessidade de se desenvolver estratégias setoriais que assegurem a conservação e o uso sustentável das componentes da diversidade biológica, nomeadamente nos oceanos, permitindo dessa forma a partilha justa e equitativa dos benefícios provenientes da utilização dos recursos biológicos neles existentes.

Assim sendo, nos últimos anos os principais casos de «poluição marinha» têm como principais fontes pontuais os resíduos de hidrocarbonetos e tóxicos químicos de efluentes urbanos e industriais, enquanto as principais fontes difusas estão maioritariamente ligadas à indústria petrolífera, especialmente, porque os prejuízos oriundos das operações de petróleo e gás natural são crónicos e acumulativos, constituindo uma grave ameaça à saúde pública e à subsistência dos habitantes (Ramos, 2012, p. 32). Em decorrência disso, o ecossistema marinho angolano tem sido ameaçado essencialmente pelos derrames de petróleo e fluídos resultantes da exploração, produção e transporte de petróleo³⁹²; pela queima de gás residual usada pelas operadoras petrolíferas como forma de se livrar do gás que é libertado como

³⁹² Têm sido frequentes as reclamações das populações piscatórias sobre o prejuízo que a exploração do petróleo tem transferido para a pesca artesanal, no sentido que os pescadores culpam as empresas petrolíferas que exploram nos arredores pelas fracas capturas que se têm registado nos últimos 20 anos. Considerando o impacto ambiental que estes vazamentos têm, importa também lembrar o incidente ocorrido em 1991 com o *Petroleiro ABT Summer*, com um vazamento de petróleo de cerca de 260 mil toneladas, a uma distância de cerca de 700 NM da costa angolana (Ramos, 2012, p. 33).

subproduto da produção de petróleo; e pelos testes sísmicos realizados durante a fase de exploração do petróleo.

De acordo com Ramos (2012, p. 32), “em Angola, o conceito de Justiça Ambiental e a indústria petrolífera são dois lados da mesma moeda”, pois considera que o Governo não cuida devidamente da implementação das leis que protegem o meio ambiente, devido a falta de capacidades científica-tecnológicas, que permitam identificar e avaliar os riscos decorrentes das atividades das companhias petrolíferas. Deste modo, embora o Ministério dos Petróleos seja o órgão institucionalmente encarregado na supervisão da atividade petrolífera, fica dependente das análises ambientais realizadas pelas próprias companhias petrolíferas ou por empresas estrangeiras, uma vez que na ausência de testes científicos imparciais e laboratórios independentes, é difícil determinar os principais riscos causados pela indústria petrolífera, tais como o esgotamento dos *stocks* de peixes, de que é a principal causa; por aquele Ministério não ter uma estrutura que lhe permita garantir esta missão.

A questão ambiental quanto à indústria petrolífera angolana deixa a descoberto a necessidade que o Estado tem em garantir a autossuficiência das instituições nacionais no âmbito das C&T do mar, nomeadamente porque cabe ao Estado a responsabilidade de garantir que a extração dos recursos naturais seja feita de forma sustentável, respeitando a população e o meio ambiente locais, obrigando as empresas petrolíferas a terem a responsabilidade corporativa de garantir a segurança ambiental e a sustentabilidade em suas práticas. Entretanto, um estudo realizado pela empresa «*francesa Ajillon*», em 2010, e validados pela empresa de direito angolano Holístico, em colaboração com os Ministérios dos Petróleos e do Ambiente, demonstra que não existe qualquer sinal de contaminação nas águas nacionais, surgindo como reflexo da consciência em proteger ecologicamente as águas sob soberania e/ou jurisdição nacional, preservando deste modo os recursos nelas contidos.

Também e reportando-se ao *Brundtland Report*, não se pode ignorar o facto de que a «primeira etapa para conquistar o desenvolvimento sustentável é reconhecer que os recursos naturais são finitos», na medida que todos têm a plena consciência de que os Oceanos estão atualmente «ligados às grandes promessas para a humanidade», ao mesmo tempo que estão também associados aos principais riscos globais, no sentido que o maior direcionamento para o mar deverá ser alicerçado triplamente em conhecimento, medidas de prevenção e proteção e cooperação internacional, por forma a fazer frente a todas as ameaças que daí surgem e a aproveitar todas oportunidades por eles proporcionadas. Tudo, porque não é possível contrariar essas ameaças apenas com políticas públicas nacionais, especialmente, porque os

Oceanos encontram-se interligados. O problema deve ser abordado a nível das relações internacionais, numa perspetiva cooperativa e onde têm lugar não só as relações entre Estados e as OI especializadas nas várias áreas científicas, mas também as organizações não-governamentais, normalmente associadas ao ambiente ou à indústria (Soares, 2008, p. 67).

Nesta interação, deve pesar o facto de que cada vez mais o Oceano está sujeito às pressões resultantes da ação da Humanidade e em especial do rápido crescimento demográfico em quase todo mundo, em particular na região da África Austral, onde Angola se situa. Com efeito, observa-se uma aproximação dos centros urbanos às áreas do litoral (resultando em poluição, o aumento do consumo dos recursos do mar de forma não sustentável, etc.), o que aumenta os impactos ambientais e impedindo a renovação dos recursos dos oceanos. Também as alterações climáticas se refletem nos oceanos, podendo originar riscos para a Humanidade, designadamente a subida do nível médio do mar; as flutuações de biodiversidade e as vulnerabilidades das bases das cadeias tróficas marinhas; os eventos meteo-oceanográficos extremos e as intrusões salinas que inutilizam solos agrícolas e contaminam aquíferos em terra; entre outros perigos das quais resultam, nalguns casos, consequências catastróficas para a Humanidade (Governo de Portugal, 2013b, p. 13).

Para assegurar o valor ambiental nos espaços litorâneos em particular, importa transpor e aplicar as diretivas nacionais no âmbito das pescas e da exploração petrolífera, em articulação com as políticas de proteção ao ambiente marinho, com as obrigações de qualidade das águas balneares e com as orientações nacionais de gestão integrada das zonas costeiras e de desenvolvimento sustentável do litoral, reduzindo as pressões sobre o ambiente marinho e zonas costeiras. Neste sentido, encontra-se em curso a criação de «Áreas Marinhas Protegidas (AMP)» ao longo da costa Angolana³⁹³, com base em estudos realizados no âmbito do projeto Biodiversidade do Programa Grande Ecossistema Marinho da Corrente de Benguela (BCLME), apresentado pelo INIP (2005), cujos traçados são baseados em dados biológicos e oceanográficos, e na morfologia da plataforma continental da costa. Neste contexto, de acordo com o relatório do MINUA sobre o «Estado Geral do Ambiente em Angola», estas AMP serão traçadas dentro das 11 áreas identificadas ao longo da costa angolana (MINUA, 2006, pp. 217-218): região 1 (zona do rio Cunene); região 2 (Ponta Albina até ao paralelo 13°50'S); região 3 (Pedras de *Magellan* até Baía Farta); região 4 (dentro da região 3 – pequena área fora de Carunjamba, próximo da St. Maria – 2/3 milhas a

³⁹³ A proteção destas zonas deverá cada vez mais ficar na responsabilidade de empresas de preservação e gestão ambiental, que por si só significarão uma nova indústria ligada ao mar, onde a atuação do setor privado será essencial (Cunha, 2011, p. 76)

sul); região 5 (da Baía Farta até Quicombo); região 6 (entre Quicombo e o Sumbe); região 7 (da região 6 até à Ponta das Palmeirinhas); região 8 (região da Barra do Dande); região 9 (da região a norte da região 8 até ao Ambriz); região 10 (região até ao canhão do rio Congo); e a região 11 (região de Cabinda).

Em síntese e numa perspetiva ecossistémica, são muitas as razões que justificam uma aposta de Angola no Mar, não apenas pelo conjunto de vantagens físicas, que resultam da sua posição no Atlântico Sul, integrando duas regiões de importância geopolítica e geoestratégica (África Austral e Golfo da Guiné) e tendo uma das maiores ZEE do Atlântico Sul, bem como pelo manifesto subaproveitamento deste recurso e dos diferentes usos e setores de atividade que suporta, em nome da exploração sustentável do oceano, que para nós constitui uma nova economia, a que se chama "Economia do Mar ou Economia Azul".

2. A EXPLORAÇÃO DO OCEANO: UMA NOVA ECONOMIA PARA ANGOLA

Desde sempre que os Mares e Oceanos constituíram para as sociedades ribeirinhas uma forma de esperança de vida e representaram, ao longo da história, um vetor importante de subsistência, desenvolvimento e de afirmação. Para alguns historiadores, a sua utilização como instrumento comercial remonta a 3 000 a.C., fazendo com que na atualidade sirvam de importantes canais de comunicação e transporte, e de fontes essenciais de riqueza, tendo um papel fundamental no bem-estar e na qualidade de vida da Humanidade³⁹⁴ (Ribeiro, 1992, p. 20). Naturalmente que para Angola, o mar «apresenta-se como um elemento estratégico», enquanto meio imprescindível para o desenvolvimento nacional, numa vertente de exploração de petróleo, gás natural e de pescado; de ligação, como via clássica do transporte de bens essenciais; e de segurança e defesa; por o setor marítimo constituir o grande pilar dessa indústria que o mar comporta.

Neste contexto, a devida exploração dos benefícios do mar requer a criação de uma indústria associada que maximize o seu aproveitamento, de preferência através de um «*cluster* marítimo» que articule interesses e capacidades nacionais, de forma a melhor conhecer e avaliar as suas potencialidades; desenvolver meios e sistemas capazes de explorar os seus recursos; e ao mesmo tempo monitorizar e medir o impacto ambiental das ações humanas sobre ele (Correia, 2010, p. 12). O "conceito de *Cluster*" surge por iniciativa do Professor Michael Porter da Universidade de Harvard em 1998, com o propósito de dar uma resposta à necessidade de promover um crescimento conjunto de setores associados, enquanto “*geographic concentrations of interconnected companies and institutions in a particular field*”³⁹⁵ (Porter, 1998, p. 78), representando um conjunto interativo e sinérgico de atores económicos interdependentes num determinado setor e espaço geográfico, ou seja “...*a number of similar things growing together...*” (Matias, 2009, p. 11).

Neste particular, a essência de qualquer *cluster* é acima de tudo o desenvolvimento e a implementação de uma Estratégia Coletiva, inclusiva, constituindo um vetor essencial de

³⁹⁴ De facto, pode-se afirmar que a importância geoestratégica dos mares e oceanos é tão antiga quanto a existência da vida no mundo, constituindo desde sempre uma grande fonte de subsistência das comunidades, visto que já existiam as trocas comerciais entre a Índia e a Babilónia, na medida que verifica-se a longevidade da importância do mar para as comunidades, sobretudo ribeirinhas.

³⁹⁵ Assim sendo, tal como defende a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), os Clusters “...são redes de empresas especializadas em indústrias do mesmo ramo ou complementares [...] não são simples concentrações industriais, mas agrupamentos com fortes interações entre empresas e instituições”.

desenvolvimento, designadamente tendo em vista a promoção do crescimento económico a nível nacional. De acordo com o Paul Krugman, na atualidade a liderança económica depende também do crescimento de *clusters* dinâmicos (2011)³⁹⁶. Dessa forma e no caso do mar, o *cluster* permitirá interligar um conjunto de setores económicos e das empresas que os compõem, transmitindo-lhes a consciência de um propósito comum e potenciando a ação integrada (Cunha, 2011, p. 17).

Por isso, será de considerar que o sucesso do desenvolvimento do setor marítimo, como um todo, em Angola passa também pela projeção e edificação de um «*cluster* marítimo nacional», que deve depender em grande parte da ação empreendedora e inovadora do setor privado, num processo em que o setor público e os seus parceiros devem constituir o pilar fundamental na dinamização intersectorial e na coordenação institucional. Neste quadro de promoção de condições mais favoráveis para a condução de uma estratégia para o setor marítimo, considera-se que um modelo do tipo *Top-down*, com grande incentivo governamental, responderá melhor ao contexto nacional, mormente considerando as características da economia nacional e do tecido empresarial e tendo em vista a definição das principais prioridades para o setor marítimo-portuário. Como alternativa, poderá ser optado um «modelo híbrido³⁹⁷ (*Bottom-up and Top-down*)», onde terá de confluir o crucial papel de uma iniciativa privada mais forte e efetiva; em paralelo com a intervenção do Estado, através da promoção de políticas públicas e da atração de IDE. Portanto, para Angola o Mar deve constituir um «desígnio económico e de desenvolvimento nacional», onde a sua inclusão numa "Estratégia Económica de Modernização" se torna mais necessária e urgente, fundamentalmente porque existem muitos setores, dimensões e funcionalidades do mar que Angola deve experimentar, numa perspetiva de fomento e diversificação da economia, e de reformulação do modelo de desenvolvimento nacional.

Com efeito, e atualmente, porque a corrente económica do pensamento liberal centra-se fortemente no comércio, pela sua importância para o crescimento dos Estados, sustentando que "...o comércio é importante, não porque os impeça de entrarem em guerra, mas porque os pode levar a definirem os seus interesses de uma forma que torna a guerra menos importante

³⁹⁶ A estratégia de um *cluster* implica uma abordagem aberta ao mercado, sendo o seu objetivo principal o desenvolvimento de ações transversais e concertadas entre diferentes parceiros, dos quais destacam-se os sistemas de formação e investigação, que atendam as necessidades dos agentes económicos.

³⁹⁷ Na verdade, num país como Angola, em fase de crescimento e reconstrução nacional, a entrada de IDE no mercado nacional surge como um fenómeno relativamente recente, muito devido aos longos anos de instabilidade sociopolítica em todo o território nacional. A participação do setor privado (não petrolífero) não constitui uma grande fatia na economia nacional, sendo esta sobretudo assegurada pelas receitas do petróleo, sob a gestão da Sonangol, pelo que se torna de certa forma pouco viável considerar uma estratégia de desenvolvimento de um *cluster* marítimo, do tipo *Bottom-up* (iniciativa empresarial).

para eles...” (Nye Jr., 2002, p. 53). Por conseguinte, na atualidade, a maior "clusterização da Economia do Mar" e o respetivo crescimento industrial associado a função Transporte e Logística, a função Energia, a função Segurança e Defesa, a função Pesca e Alimentação, a função Construção Naval, e a função Passageiros, Lazer e Turismo do mar, quer em termos de setores de atividades como em termos de uma maior dependência das vias de comunicação marítimas, fazem dos oceanos verdadeiras "«autoestradas» do crescimento e desenvolvimento mundial".

Por tudo isso, ainda que muitas áreas do setor marítimo angolano se encontrem numa fase embrionária ou mesmo ainda subproveitadas, as potencialidades e acessibilidades do Mar que bordeja Angola permitem vislumbrar o vasto leque de atividades que nele possam ser desenvolvidos, constituindo um «*Hypercluster* da Economia do Mar». Dentre essas atividades, importa realçar o transporte marítimo, os serviços marítimos e portuários, a captura de recursos vivos, a exploração científica e tecnológica do mar, a construção naval, a exploração dos recursos marinhos e alimentares, a exploração dos recursos energéticos e minerais, a exploração do atrativo turístico, entre outras atividades, cujo Mar angolano se mostra potencialmente favorável.

2.1. A IMPORTÂNCIA DAS ATIVIDADES DO SETOR MARITIMO PARA UMA ECONOMIA DO MAR EM ANGOLA

2.1.1. A FUNÇÃO TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Nesta função, inclui-se todo o conjunto de serviços que se organizam em torno do comércio e transporte marítimo, da sua articulação com outros modos de transporte e da sua integração em cadeias logísticas globais, regionais ou locais, e inclui a armação (*shipping*), os serviços de *brokering* (comerciais), os serviços de *transshipment* (transbordo), os serviços de certificação de navios e de seguros (fundamentais numa atividade capital intensiva e com múltiplos riscos como é o transporte marítimo), os serviços de dragagem, os serviços de construção civil e obras marítimas, bem como o fabrico de equipamentos de movimentação portuária e as infraestruturas e equipamentos de comunicações e apoio à navegação instalados nos portos (SaeR, 2009, p. 94).

Por isso, quanto ao seu significado no conjunto das atividades do núcleo duro da Economia do Mar, esta função constitui o principal segmento em termos de negócio a nível mundial, sendo previsível o aumento da sua importância nos próximos anos, associado

também ao crescimento marítimo gerado pela emergência de economias cada vez mais fortes. No caso vertente à Angola, a Lei n.º 27/12, de 28 de agosto estabelece o regime jurídico da Marinha Mercante, dos Portos e Atividades Económicas que são exercidas no âmbito do setor marítimo-portuário e fixa o quadro institucional relativo à intervenção pública e à atuação dos particulares.

2.1.1.1. O SETOR DOS TRANSPORTES E DO COMÉRCIO MARÍTIMO

Desde os primórdios, os Mares e Oceanos são utilizados como via de transporte para fins económicos e militares, mostrando-se imbatíveis como principais vias de transporte mundial, principalmente no que se refere ao transporte de cargas contentorizadas e de cargas diversas, como o petróleo e seus derivados (Carvalho, 1992, p. 76). Nesta tendência e enquanto foram crescendo os armadores marítimos, registou-se também um acréscimo da importância geoestratégica dos transportes marítimos, tendo em conta o seu contributo acrescido na economia global (comércio e abastecimento mundial), contribuindo para o desenvolvimento sustentável das nações³⁹⁸ (Till, 2006, p. 9).

Assim, “de 1950 a 2010, registou-se o amadurecimento do mercado, aumentou o comércio internacional, surgiram novos “*trade*” de transporte e cresceu a demanda de transporte de 500 milhões de toneladas para 8 mil milhões de toneladas” (Cuteta, 2010a, p. 8), tendo feito revolucionar a indústria marítima, que passou a representar mais de 8,2 mil milhões de toneladas transportadas, mais de três mil portos e mais de 9 milhões de rotas possíveis em todo mundo, e fazendo do comércio e dos transportes marítimos dos principais pilares do “Poder Nacional dos Estados contemporâneos”. Atualmente a maior ou menor dimensão de qualquer economia encontra-se relacionada com a sua capacidade de interação com a Economia de Mercado, pelo que segundo Alfred Mahan para maior dinamização das trocas comerciais, os Estados, para além de terem produções excedentárias e bases seguras ou estratégicas de expansão comercial (mercado) (Almeida, 1994, p. 24), devem ter uma frota capaz para transportar os produtos para as trocas comerciais (importação e exportação), fazendo dos transportes marítimos “o principal pilar das trocas comerciais” em todo mundo.

Simultaneamente e para Angola, a importância dos transportes marítimos encontra-se associada ao conceito de “*Autarcia Económica*”³⁹⁹, numa perspetiva de ter autonomia na exportação das matérias primas e na importação dos bens essenciais para o mercado nacional

³⁹⁸ De facto, não se pode ignorar a vantagem que os oceanos têm como via de comunicação, relativamente aos espaços terrestre e aéreo, facilitando o comércio mundial.

³⁹⁹ Autarcia implica a «orientação da economia de um país no sentido de ser menos dependente possível de economias terceiras».

(Branco, Souza & Valle-Flor, 1984, p. 21), especialmente porque num sistema de economia de mercado é quase unânime que a dependência da Economia nacional relativamente a frotas estrangeiras, para a satisfação das necessidades ao nível do *hinterland* e do *foreland* constitui um fator de vulnerabilidade. Com efeito, exige-se um maior investimento no setor marítimo, com especial relevância na frota marítima e nos serviços conexos a ela.

Foi com este propósito que, no período após a independência o Governo de Angola preocupado em atender as necessidades de abastecimento interno sem recorrer exclusivamente as frotas estrangeiras, fundou⁴⁰⁰ três "Companhias Nacionais de Bandeira", como empresas estatais de transporte marítimo de médio e longo curso e de cabotagem, a saber: a Angonave (Empresa Angolana de Navegação) ou Linhas Marítimas de Angola; a Secil Marítima; e a Cabotang UEE. Entretanto, como a maior parte das frotas africanas, estas companhias não resistiram a concorrência das empresas armadoras estrangeiras que desde cedo operam no tráfego marítimo angolano. Como reflexo e considerando o setor dos transportes marítimos, observou-se que num período de duas décadas a frota nacional desapareceu quase que literalmente, tendo restado, como única companhia de Bandeira nacional, a Secil Marítima. Apesar da sua resistência, a partir de 1991 a mesma perdeu grande parte do seu património, incluindo a frota de navios, devido uma crise na gestão da empresa, com a maior parte dos cerca de 100 navios existentes em 1988 a desaparecer⁴⁰¹, sobretudo os navios de médio e longo curso.

Num contexto onde o transporte marítimo é o principal meio de escoamento da produção interna para o exterior e de abastecimento do mercado interno, os números justificam um maior investimento no setor dos transportes marítimo. Por isso, nos últimos anos o Executivo tem implementado medidas para remodelar este setor e torná-lo num dos pilares fundamentais para o desenvolvimento do país, principalmente pelo peso que as importações têm no PIB (41% do PIB em 2010) (Cuteta, 2010b, p. 11). Neste sentido, têm sido criadas através de diplomas legais, estruturas que visam acelerar o processo de relançamento do "setor dos transportes marítimos nacional", onde se destaca a criação do

⁴⁰⁰ A Secil Marítima foi fundada a 1954, quando a Secil constituiu a Companhia de Cimentos Secil do Ultramar com vista a instalar uma fábrica local de cimentos 13 anos mais tarde (20/05/1967), tendo mais tarde formado a Secil Marítima (1975), em Luanda, com vista à gerir a frota utilizada no transporte costeiro de cimento, que mais tarde, depois de um período de desenvolvimento notável, viria a ser transformada pelo Governo angolano em Unidade Económica Estatal (UEE) em 1987, cujo objeto social seria o transporte de cargas marítimas e as atividades afetas ao mesmo, isto é, a exploração comercial dos Transportes Marítimos, Transitários e Exploração de Agências de Navegação, Viagens e Turismo. Por sua vez, a Angonave foi criada a 17 de janeiro de 1978, de forma a apoiar a Secil Marítima no âmbito do transporte marítimo de longo curso.

⁴⁰¹ Vide. Informação acedida em 12/05/2013: <http://www.country-data.com/cgi-bin/query/r-659.html>.

Conselho Nacional de Carregadores (CNC) e a Bolsa Nacional do Frete (BNF)⁴⁰², no quadro das responsabilidades nacionais no âmbito das União dos Conselhos de Carregadores Africanos (UCCA)⁴⁰³ (Itembo, 2010, p. 38).

Encontra-se em curso o "Programa de Relançamento da Empresa Pública Secil Marítima", que visa fomentar a médio prazo a expansão da atividade desta E.P, de forma a aumentar a concorrência no setor e a reduzir os custos com o «frete marítimo». Caso esse plano seja implementado respeitando as metas traçadas pelo Executivo, as estimativas apontam que a redução dos custos de frete possa ser na ordem dos 15% até o ano 2015 (Cuteta, 2010c, p. 15). Este processo tem sido conduzido com apoio nas parcerias público-privadas, de forma a acelerar a sua consolidação e a gerar ganhos nas receitas do Estado, e acompanhado por outras medidas globais, que se inúmeram: o aumento dos investimentos públicos no setor, por forma a ultrapassar as limitações estruturais quanto às infraestruturas e aos recursos disponíveis; a atração de capital privado, a fim de ultrapassar os constrangimentos de financiamento; e o estabelecimento de novas parcerias com vista a diversificar as ofertas em termos de companhias de frete, resultando em ganhos nas receitas do Estado⁴⁰⁴.

Com este quadro de reforma, surge o MoU recentemente assinado pelo Ministério dos Transportes de Angola e a MSC (*Mediterranean Shipping Company*), em outubro de 2013 em Genebra, que define as linhas gerais de um acordo entre as duas partes, no domínio marítimo e portuário, visando o relançamento da "transportadora de bandeira nacional" (Secil Marítima), especialmente, porque atualmente não opera quaisquer navios e não dispõe dos meios para o fazer no imediato. Estabeleceu-se então a parceria com a MSC, por ser um operador com os recursos necessários para o relançamento da Sécil Marítima, uma vez que

⁴⁰² A Bolsa Nacional do Frete é o serviço do CNC que visa contribuir para regulamentar e reduzir o valor do frete dos transportes marítimos que tenham como destino de e para portos angolanos e ainda apoiar os importadores e exportadores incentivando a associação e partilha de informações entre os profissionais e as empresas que operam no país. Angola foi o primeiro país membro da Organização Marítima da África do Oeste e do Centro (OMAO) a desenvolver o projeto de criação de uma Bolsa de Frete Marítimo. Vide. Notícias acedidas 18/08/2013: <http://www.cnc-angola.com/index.php/servicos/bnf-bolsa-nacional-do-frete>.

⁴⁰³ Para implementar as recomendações das organizações marítimas sub-regionais e internacionais sobre o setor do comércio marítimo, foi então criado através dos Decretos n.º 10/94 e n.º 19/94, de 20 de Maio, e ainda o Decreto n.º 67/89 de 11 de dezembro, o CNC (Conselho Nacional de Carregadores), que, inicialmente, funcionou como um órgão multissetorial do Governo e de apoio técnico aos carregadores, a negociação de frete, a participação na repartição da carga e na contribuição no desenvolvimento do aludido setor.

⁴⁰⁴ De acordo com o Boletim Informativo do Conselho Nacional de Carregadores “do ponto de vista financeiro, o transporte de um contentor para Luanda tinha um preço mais elevado por possuir um custo de frete superior, justificado pelos operadores, quer por factores estruturais, como a dimensão mais reduzida dos navios que viajam para a capital do país ou desequilíbrio dos fluxos de carga, quer por factores de mercado”, no sentido que segundo Augusto Tomás, por causa disso «o diferencial de preços que existia resultava num custo acrescido para a economia angolana em cerca de 2 mil milhões de USD por ano, dos quais 50% correspondiam a poupanças diretas para o Estado angolano caso se invertesse essa situação» (Cuteta, 2010b, p. 12).

detêm capacidade tecnológica e *know-how* para o efeito (Revista África 21, 2013c). O processo de recuperação e relançamento da companhia de bandeira no mercado nacional e internacional do *shipping* surge como uma mais-valia para o País, sobretudo porque este vive essencialmente da importação para garantir a sua suficiência, e para o sustento e fomento do desenvolvimento nacional, onde deve aproveitar a sua localização geográfica privilegiada relativamente ao acesso ao mar e às rotas marítimas do Sul.

Pelo explanado e tendo em conta que se prevê um forte crescimento no volume de contentores para o país, nos próximos anos, conscientes de que a economia angolana tem sido muito lesada pelos custos nos fretes dos transportes marítimos, que é dominado fundamentalmente por companhias estrangeiras⁴⁰⁵, o País tem investido arduamente na reedificação e relançamento da frota nacional, pelo que de acordo com o PCA da Secil Marítima, Filomeno Silva, o objetivo do Governo é de reduzir os custos do transporte marítimo; criar uma indústria de transporte marítimo nacional; assegurar a oferta do transporte de mercadorias e a autonomia do país; bem como diminuir a dependência deste setor relativamente às companhias estrangeiras (Cuteta, 2010c, p. 15).

Além disso e no que concerne à realização de ações concretas para o desenvolvimento do setor em Angola, o CNC em conjunto com a Secil Marítima têm vindo a contribuir fundamentalmente no financiamento de projetos estruturantes e de grande impacto económico e social, e no devido apoio à edificação do setor marítimo, designadamente: na construção do Porto Seco de Viana; na reabilitação dos sistemas de sinalização de toda costa marítima; na reabilitação e construção de faróis e farolins costeiros; na reabilitação da rádio Costeira (Luanda rádio); na reabilitação das infraestruturas portuárias e capitánias; na criação da Bolsa Nacional de Frete; no financiamento e apoio aos vários projetos e empresas do Estado; na participação, investimento e formação dentro do setor marítimo-portuário e dos transportes; e outras iniciativas. (CNC, 2010, p. 38).

Todavia e apesar destas melhorias, no seu conjunto o segmento dos transportes marítimos a nível nacional tem-se revelado menos competitivo relativamente aos transportes aéreos ou terrestres, num cenário em que se exige uma maior aposta nesta área, onde as parcerias público-privadas serão cada vez mais essenciais, a fim de contrariar o cenário negativo nos vários segmentos da cadeia nacional de transporte marítimo (transporte de graneis sólidos, transporte de graneis líquidos, transporte de automóvel; carga geral fraccionada e o transporte contentorizado), e ao mesmo tempo dar lugar a um novo ciclo para

⁴⁰⁵ MSC; NAL; DELMAS; NDS; MAERSK; CMA; entre outras companhias e agentes de transporte marítimo.

o sistema logístico e de transportes nacional, onde o segmento dos transportes marítimos deve assumir um papel chave, no quadro do "Programa Estratégico de Modernização do Setor Marítimo".

2.1.1.2. O SETOR PORTUÁRIO E OS SERVIÇOS MARÍTIMOS

Desde sempre e a par das tradicionais áreas de atividade dos transportes marítimos, da construção, do desmantelamento e da reparação naval, o segmento portuário teve importante peso para as economias e para o comércio mundial, no sentido que Alfred Mahan na sua obra sobre o Poder Marítimo, «*The influence of Sea Power upon History*», faz referência ao papel dos portos. Para si o poder de um Estado encontra-se relacionado com a posição dos seus portos, a sua qualidade e a respetiva navegabilidade, pois sem estas condições estarem garantidas este poder não pode ser desenvolvido, o que condiciona a riqueza e o progresso dos Estados ribeirinhos.

Atualmente o fenómeno da globalização coloca novos desafios a todos os intervenientes das cadeias logísticas, exigindo respostas adequadas do setor marítimo-portuário, principalmente numa altura em que o seu peso na economia mundial tem vindo a crescer, sendo responsável por cerca de 80% do comércio mundial. Por sua vez, tal como em outros setores de atividades ligados ao Mar, o "Setor Portuário Angolano" não foge à regra, no que se refere aos grandes desafios que tem por concretizar, ainda que seja uma das áreas do setor marítimo-portuário onde o Executivo tem investido mais. Neste particular, torna-se essencial que as autoridades angolanas continuem a prestar atenção neste setor que constitui um fator geoestratégico para a economia nacional, assumindo um papel vital nas interações a nível local e regional uma vez que, considerando a sua localização geográfica, é essencial nos fluxos de mercadorias para o interior e o exterior do continente; os quais podem servir de auxílio para o tráfego marítimo que por aí passa e para as atividades marítimas que são desenvolvidas nas proximidades.

Por estes motivos e pelo contributo destas atividades no PIB nacional, para Angola, este segmento surge como “um requisito essencial no mundo globalizado” (Correia, 2010, p. 15), encontrando-se intimamente ligado ao setor dos transportes marítimos e fazendo parte dos chamados "setores tradicionais do mundo marítimo", que englobam o "núcleo duro de qualquer *cluster* do mar", mostrando-se fundamentais para a exploração do mar, em todas as suas dimensões (Silva, 2011, p. 11). O sistema portuário comercial angolano apresenta atualmente uma estrutura de portos em 2 níveis: portos principais (Luanda, Lobito e Namibe), geridos por administrações portuárias (sociedades anónimas de capitais públicos); e portos

auxiliares, cais e marinas (Ambriz, Cabinda, Luanda, Malongo, Moçâmedes, Porto Amboim e Soyo), administrados e regulados pela Administração Marítima Nacional, o Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA), através das Administrações Portuárias (AP) (Lei 27/12, Artigo 3).

O quadro jurídico de bens do domínio público marítimo e portuário é regulado pela Lei n.º 5/02, de 16 de abril – Lei de Delimitação de Setores de Atividade Económica; pela Lei n.º 9/98, de 18 de setembro – Lei do Domínio Portuário; pela Lei n.º 18/10, de 6 de agosto – Lei do Património Público; pelo Decreto n.º 53/03, de 11 de julho – Regulamento de Exploração dos Portos; pelo Decreto n.º 66/99, de 3 de dezembro – Regulamento de Licenciamento do Uso de Bens do Domínio Portuário; pelo Decreto n.º 52/09, de 18 de julho – Regulamento sobre as Bases Gerais das Concessões Portuárias; e pela Portaria n.º 10756, de 27 de maio – Regulamento para Movimentação de Produtos Petrolíferos nos Portos de Angola.

O aumento das rotas marítimas para Sul devido ao crescente aumento da importância geoestratégica do Atlântico Sul, do Índico e do Antártico, e a maior importância do Golfo da Guiné, do Cone Sul e da Rota do Cabo, no quadro geopolítico e geoeconómico mundial do abastecimento de hidrocarbonetos da América do Norte, Europa e do Sudoeste Asiático; torna os portos do Atlântico Sul muito importantes para os países que englobam o chamado «*Trade Dependent Maritime World*», de Raoul Castex. Para Angola uma das questões geoeconómicas de grande relevância diz respeito aos corredores de transportes dos recursos naturais do Atlântico Sul para o resto do mundo. Neste quadro, a localização estratégica dos portos nacionais, no «cruzamento das rotas norte-sul do Atlântico» com destino ou passagem pelo Cabo da Boa Esperança, ou ainda para as rotas de abastecimento de hidrocarbonetos do Sudoeste Asiático confere-lhes uma vantagem geográfica que a "globalização veio potenciar".

Pelas razões explanadas Angola não se pode conformar com a reduzida capacidade dos portos nacionais, será urgente modernizá-los e expandi-los, tornando-os mais competitivos, tendo em vista também a maior dinamização das trocas comerciais locais e regionais, uma vez que o ponto central da concorrência entre portos em qualquer região é a capacidade de atração e fidelização dos armadores e transportadores que controlam grandes fluxos de carga e que podem gerar valor acrescentado para região onde os portos se situam (SaeR, 2009, p. 179). O interface portuário sobre o oceano surge assim como uma das chaves do desenvolvimento dos países ribeirinhos. Com esta finalidade, encontra-se em curso a reforma global dos portos nacionais, tendo em atenção a importância que estes têm tido para a

dinamização da Economia nacional (reconstrução nacional, importação de bens e exportação de bens), e por serem peças estratégicas essenciais no atual contexto de globalização e desenvolvimento de qualquer Estado. Assim e no que se respeita aos portos:

a) O "Porto de Luanda" está localizado a 8° 47' de latitude sul e a 13°14' de longitude este, ocupa o 10º lugar no ranking dos portos africanos, no que toca a movimentação de contentores e o 5º a nível da região Ocidental de África, sendo o "principal porto angolano", pelo que é responsável por cerca de 80% da movimentação total do país e principal centro de escoamento de mercadorias para toda a parte Norte, num *Hinterland* de mais de 6 milhões de consumidores. Atualmente dispõe de sete terminais para os diversos tipos de cargas, dentre os quais quatro grandes terminais, 17 postos de acostagem (incluindo cinco da Sonils), 10 armazéns, 3 200 metros de cais acostável, 1 358 770 m² de terraplenos, numa área geográfica de fácil acesso, com calados que variam entre os 10,5 e os 12,5 metros no cais comercial e entre os 3,5 e os 5,5 metros ao longo dos cais de cabotagem (Porto de Luanda, 2008).

Esta unidade portuária trabalha em regime de concessão dos seus terminais (principais e de 2ª Linha), no sentido que os seus terminais principais são operados por: Terminal de Carga Geral (Multiterminais LDA); Terminal Polivalente (Unicargas); Terminal de Contentores (Sogester, S.A); Terminal e Petrolífero (Sonangol). Neste particular, nos últimos anos, o Executivo juntamente com as empresas que operam os vários terminais do porto têm investido muito para tornar este porto num porto moderno, melhorando o ritmo de carga e descarga dos navios e reduzindo os tempos de espera dos navios; apostando na eficácia, modernização, eficiência, serviços de qualidade e de baixo custo; e melhorando o rendimento operativo (Porto de Luanda, 2008). Em conformidade com isso, foi criado um «Plano Estratégico para o período 2006-2010», no quadro do "Programa Estratégico de Modernização do Setor Marítimo", com vista a torná-lo num porto de referência no continente Africano.

Atualmente este porto encontra-se certificado pelo código ISPS, tendo sido implementado um sistema CCTV (*Closed-Circuit Television*) e um sistema de transmissão eletrónica de dados com a Alfândega (SIGEMAC), para melhorar a vigilância e coordenar melhor os processos alfandegários. Atualmente, as principais questões que afligiam o Porto de Luanda estão praticamente ultrapassadas, porquanto as empresas que operam e gerem os terminais têm contribuído para que cada vez mais este porto venha a tornar-se num porto de referência na região, sobretudo pela eficiência, modernização e eficácia dos seus serviços,

num investimento de cerca de 350 milhões de USD, tendo já permitido o aumento de carga processada de 150.000 em 2007 para cerca de 600.000 em 2013. Neste processo está em curso a reabilitação total dos Caminhos de Ferro de Luanda (CFL) com ligação ao porto, com vista a estabelecer a ligação entre o porto aos pontos principais pontos da capital e do país, nomeadamente com o porto seco de Viana, tendo começado a operar em março de 2013 (Sonangol, 2013c, pp. 36-37).

Paralelamente e de forma a ultrapassar outras limitações, sobretudo de caráter logístico (congestionamento e sobrelotação), encontra-se em construção na Barra do Dande aquele que será o maior porto comercial de Angola, Porto do Dande, com cerca de 1 200 hectares de área geográfica, oferecendo todas as condições necessárias para que o porto seja uma referência a nível continental, tendo em conta a sua localização, extensão e profundidade. Este porto terá características semelhantes ao porto de Sines, uma vez que será um porto de águas profundas, dotado de infraestrutura de última geração, não só para servir Angola, mas para atender a um *hinterland* que englobe também os países vizinhos, tendo sido projetado para vir a tornar-se num "HUB-regional de *transshipment* (núcleo regional de transbordo)" na costa ocidental africana, onde se espera que tenha ligações multimodais a vários pontos do país, nomeadamente ao novo Aeroporto Internacional de Luanda (em fase de construção) (Sonangol, 2013c, p. 39; Carvalho, 2013, p. 24).

b) O "Porto do Lobito", criado em 24 de março de 1928, encontra-se situado na costa ocidental de África, a 12° 20' 47" de latitude sul e a 13° 32' 45" de longitude este, com um canal de entrada com um calado que varia entre 27 e 36 metros de profundidade. O porto possui um cais de cabotagem de cerca de 150 metros com uma profundidade que varia entre 3,5 e os 5 metros e um cais comercial de 1122 metros para navios de grande porte com calados que variam entre os 10,5 e os 12 metros, o que permite a atracação simultânea de seis a oito navios de longo curso. As magníficas condições naturais da baía, a excelência da organização e o atual processo de apetrechamento técnico-material garantem absoluta comodidade aos navios de pequeno calado (pesqueiros) e grande calado (*roll-on/roll-off* ou *ro-ro*), fazendo com que hoje, este porto apresente excelentes condições como terminal marítimo e abrangendo um extenso *hinterland*⁴⁰⁶.

Este porto contempla um Terminal para Carga Geral; um Terminal para Contentores Frigoríficos; um Terminal de Contentores; um Porto Seco e uma Base de Apoio a atividade

⁴⁰⁶ Vide. Notícias acedidas em 02/07/2013: http://www.eplobito.net/index1.asp?nip=P4Z_&qm=p&ed=1&c=30&nm=SituacaoGeografica:&ter=apn76.

Petrolífera (Sonamet) vocacionada para a construção de plataformas petrolíferas e outras estruturas metálicas. Outrossim, encontra-se ligado ao Estaleiro Naval do Lobito (*Lobinave*); ao Terminal do Porto Mineraleiro de Lobito (em construção); e ao Terminal de Graneis Líquidos (combustíveis e mineiros), para a descarga de combustíveis no Terminal Oceânico da Sonangol. No que toca às infraestruturas, desde 2010 tem estabelecido um Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Porto do Lobito (*VTS- Vessel Traffic System*).

Com vista a permitir um aumento da capacidade e qualidade dos serviços portuários, o Estado investiu cerca de um bilião e 200 milhões de USD para a reabilitação e modernização do Porto Comercial do Lobito desde 2008, fortalecendo assim quatro importantes vetores do tráfego nacional e internacional, como a carga contentorizada, os graneis sólidos, os combustíveis e os minérios. O «projeto de modernização e extensão» em curso compreende assim, entre infraestruturas portuárias e ferroviárias, a construção de um Porto Seco (3 km); a construção do Terminal para carga e descarga de minérios e outro de contentores; e a ampliação do cais comercial (1 122 metros); com o propósito de aumentar o rendimento de cerca de 3 milhões há 20 milhões de toneladas, com um volume de carga operada de 11 milhões de cargas gerais e 700 000 TEUs de carga contentorizada por ano, e com condições para a atracagem em simultâneo de mais de 12 navios da nova geração (SADC, 2013a; Sonangol, 2013d, p. 27).

O Porto de Lobito, em termos geoestruturais, é considerado geralmente como o melhor da costa ocidental de África a sul do Equador, especialmente porque a extensão do caminho-de-ferro de Benguela (CFB), que forma o chamado "Corredor de Benguela" (Sonangol, 2013d, pp. 27-28), faz com que Angola se encontre no eixo de um corredor transversal que vai desde o Oceano Atlântico ao Oceano Índico, e liga o Porto de Lobito aos portos de Dar-es-Salam (Tanzânia), Beira (Moçambique), Richards Bay e Durban (África do Sul). O corredor de Benguela, com 1 340 Km, tem assim projeção para vários países da sub-região, concretamente a RDC, Zâmbia, Zimbabwe, Malawi, Moçambique, Swazilândia e África do Sul.⁴⁰⁷ Esta particularidade, torna o Porto de Lobito na rota comercial mais curta entre os países interiores da África Central e África Austral com os países da costa ocidental de África, Europa e América, dado que foi concebido como um "porto de exportação".⁴⁰⁸ O Porto do Lobito dista assim de cerca de 1410 MN de Cape Town (África do Sul); 7537 MN

⁴⁰⁷ Vide. Notícias acedidas 10 de outubro de 2013 em <http://www.cnc-angola.com/index.php/noticias/515-angola-e-forte-candidato-a-perfilar-se-como-plataforma-continental-de-logistica>.

⁴⁰⁸ O Engenheiro Inglês Roberto Williams, em 1902, desafiou-se a fazer do porto de Lobito um porto mais importante que Lourenço Marques, como era naquela altura conhecida a cidade de Maputo (António, 1995, p. 8).

de Nova Iorque (EUA); 5127 MN de Amsterdão (Holanda); 5050 MN de Southampton (Inglaterra); e 4197 MN de Lisboa (Portugal).

Simultaneamente, a remodelação e modernização de toda a cadeia logística ligada ao Porto de Lobito, permitirá aumentar o seu valor estratégico, especialmente, para os operadores internacionais de terminais portuários, no quadro da privatização das operações portuárias que tem vindo a decorrer à escala mundial. A conclusão deste processo significará: a melhoria no sistema rodoviário; a aquisição de equipamentos modernos; a formação e treinamento de recursos humanos; e a revitalização da "Corredor de Lobito" e de todo o sistema ferroviário com ligação ao Aeroporto de Benguela e aos vários pontos principais do país; o que aumentar o seu impacto a nível da cadeia de abastecimento da região, enquanto «plataforma intermodal na rede de transportes de mercadorias da região»⁴⁰⁹.

c) O "Porto do Namibe" (inaugurado em 24 de maio de 1957) situa-se na Baía da cidade do Namibe, a 15° 12' S de latitude e a 12°08' E de longitude, com as suas instalações divididas em dois setores localizados em lados opostos da Baía (o primeiro situa-se na Torre do Tombo e o outro específico para a movimentação de minério de ferro e outros recursos está situado no Saco mar, e constitui o Porto Mineraleiro), é o 3.º porto mais importante do país. No quadro de remodelação do "Sistema Portuário Nacional", encontra-se em curso a extensão do Porto de Namibe, no âmbito de um "plano estratégico de recuperação" deste porto, que envolve a recuperação das instalações portuárias e a introdução de novos equipamentos no porto, com vista a aumentar a carga processada anualmente em cerca de 300 mil toneladas, no quadro do Plano de Desenvolvimento Nacional e do Plano Director de Desenvolvimento de Infraestrutura da SADC (SADC, 2013a; Carvalho, 2013).

A primeira fase deste projeto, terminada em 2010, envolveu um consórcio entre os Governos do Japão e de Angola, que financiou grande parte do projeto, o qual tem permitido: a reabilitação do cais de 240 metros; a reabilitação do terminal do Porto Mineraleiro e futuramente prevê a construção de um cais comercial com um comprimento entre 250 e 300 metros e uma área de 19 mil metros quadrados para o armazenamento de contentores. O Banco Japonês para Cooperação Internacional (JBIC) está disponível para continuar a cooperar técnica e financeiramente nas novas fases de reabilitação e modernização do Porto Comercial do Namibe, pelo que se encontram em construção o Porto Seco e o Terminal de

⁴⁰⁹ Em suma, «servido pelo Caminho de Ferro de Benguela (CFB) e dotado de infraestruturas de qualidade, o Porto do Lobito ganha especial importância como plataforma logística para toda a região central de Angola assim como para os países vizinhos sem costa marítima». Vide. Notícias acedidas em 02 de Junho de 2013 em <http://www.eplobito.net/index1.asp?bm=m&c=0&ed=1&s=30&m=0&ma=40>.

Cabotagem; e em implementação o projeto de expansão do Porto comercial do Namibe de águas mais profundas, com vista a afirmar-se como "alavanca do desenvolvimento económico e social da região sul" (Carvalho, 2013). Por último, encontra-se também em reabilitação os Caminhos-de-Ferro de Moçâmedes (CFM), que permitirão a ligação do deste porto a outros países da África Austral, visto que este corredor deriva para a Namíbia, passando por Walvis Bay (Namíbia) e percorrendo todo extenso trecho até a Cidade do Cabo (África do Sul) (SADC, 2012; SADC, 2013a).

d) O "Porto de Cabinda", construído em 1953, encontra-se logo a seguir aos três principais portos nacionais, surgindo como o mais importante, mormente devido à sua localização geográfica privilegiada entre os dois Congos, situado ao largo da Bacia do Congo (principal bacia de exploração de petróleo de Angola). Inicialmente foi projetado para servir de polo de desenvolvimento económico e empresarial para a província, uma vez que por razões de descontinuidade geográfica Cabinda só recebe mercadorias a partir deste porto ou num último caso dos portos dos países vizinhos, como tem sido nos últimos anos. Infelizmente, nos últimos anos, devido a problemas técnicos e infraestruturais, esta unidade portuária tem atravessado graves problemas, num cenário em que apesar do aumento da procura interna, cada vez mais, vai perdendo mercado para os portos vizinhos, designadamente o Porto de Ponta Negra⁴¹⁰ (República do Congo), não tirando proveito das suas potencialidades, enquanto polo de desenvolvimento, e surgindo atualmente como "...um elemento que influencia a inflação, quando deveria desempenhar um papel contrário..." (Cuteta, 2010d, p. 17), pois representa menos de 50% das importações para esta província, fruto da incapacidade do porto em responder à demanda de clientes.

Visando alterar o cenário, o Executivo através do Conselho de Administração do Porto de Cabinda definiu algumas prioridades para os próximos anos, dentre as quais a construção de um "porto de águas profundas", inicialmente prevista para o período de 2013 a 2015. Numa primeira fase, encontra-se em construção a nova ponte-cais de maiores dimensões (319 m/12 m), para no futuro receber os materiais de construção daquele que será o «Porto de Águas Profundas de Cabinda (*Caio Deepwater Port*)», na Aldeia do Caio, nas proximidades do complexo petrolífero de Malongo e da futura rede de cabotagem do Norte de Angola (criada entre Cabinda, Soyo, Nzeto, e os terminais fluviais na Pedra do Feitiço e no Nóqui, no rio Zaire). Este projeto está a ser desenvolvido através de uma parceria público-

⁴¹⁰ Um dos exemplos mais alarmantes foi a construção do estádio de futebol para o CAN Orange Angola 2010 em que houve a necessidade de se recorrer ao Porto de Ponta de Negra para que os materiais de construção chegassem a Cabinda (Cuteta, 2010d, p. 17).

privada (PPP), onde o Estado angolano vai concessionar a construção, operações e transferências (*Build, Operate & Transfer*) a uma empresa denominada Caio Porto, SA (Empresa de capitais mistos com 75% de angolano e 25% de estrangeiro) (Carvalho, 2013, p. 26).

Prevê-se assim, que no futuro este porto venha a ocupar uma área de 1 640 hectares e mais cerca de 3 690 hectares (na 3.^a fase) para o terminal de contentores, num projeto orçado em cerca de 600 milhões USD (Sonangol, 2013b, p. 24). Paralelamente, espera-se que venha a contribuir para a soberania de Angola sobre as águas territoriais do rio Zaire, fomentando a presença constante dos transportes comerciais e da rede de cabotagem, equilibrando o poderio e o quase monopólio dos portos de Boma e de Matadi da RDC, e permitindo a existência de rotas comerciais de cabotagem nacional num percurso de mais de 200 km de extensão, de Cabinda à Nóqui. Naturalmente, este projeto representa uma mais-valia para a criação de oportunidades de negócios e postos de emprego, por estar associado ao *Malembo Development Center*, um projeto privado ligado à indústria petrolífera (*idem*, pp. 24-27), visando sobretudo recuperar paulatinamente a importância geoestratégica deste porto, definida durante a sua construção, mas perdida com o passar dos anos para o porto de Ponta Negra; o que contribui para o bom desempenho operacional do sistema logístico nacional enquanto aumenta a competitividade com os portos dos países vizinhos (Sonangol, 2012b, p. 5).

Considerando o conjunto de portos angolanos e ao nível do "sistema portuário nacional", já são notáveis as melhorias operacionais que se têm repercutido em benefícios para a balança económica, porquanto se observou um crescimento quanto aos movimentos médios mensais de mercadorias, com um aumento da contentorização, por garantir maior segurança e requerer menores custos de transporte. De acordo com os "Boletins Estatísticos" divulgados pelo Conselho Nacional de Carregadores do último trimestre de 2012, «registou-se um aumento significativo na entrada de contentores de 20 e 40 pés». Entretanto, todo o sistema portuário nacional se encontra em fase de reabilitação, num cenário que até os portos auxiliares⁴¹¹ têm sido intervencionados, num processo coordenado pelo IMPA, sob o coordenação do Ministério dos Transportes, no quadro da «Estratégia Nacional dos Transportes em Angola (2000-2015)» (Revista Weza, 2013, p. 10), com vista a terem uma

⁴¹¹ Têm sido feitos levantamentos, no Porto do Soyo, rio Congo (provincia do Zaire), para que num futuro próximo venha a servir de plataforma para a exportação de matérias-primas, fundamentalmente de minerais mineiros. De igual modo, no Porto Amboim, encontra-se em construção um cais para apoiar atividade neste porto, que fundamentalmente destina-se ao apoio da indústria de extração do petróleo.

maior contribuição nas importações e exportações de produtos e bens, e na economia nacional e na rede de transportes regional.

No que se refere ao modelo de gestão das infraestruturas portuárias, o Executivo espera expandir o «sistema de concessões» que tem no Porto de Luanda para os outros portos nacionais, o mais breve possível, uma vez que a introdução de métodos de gestão empresarial ou a privatização dos ativos dos portos, em paralelo com a participação privada na exploração dos mesmos, podem atrair investimento e aumentar a eficiência dos mesmos (AIP/CCI, 2005, p. 16). Atualmente e para Angola, o papel do segmento portuário e dos serviços marítimos excede a função de simples fornecimentos de serviços aos transportes marítimos e a restante cadeia logística, devendo hoje apresentar-se como um grande subsistema do vasto sistema de produção, transporte e logística, um elemento que integra o sistema de transportes e logística, com um *core business* ampliado para incluir atividades não-marítimas como de passageiros, turismo e ambientais (SaeR, 2009, p. 180).

Torna-se então necessário que Angola continue a reconhecer a importância deste segmento no processo de desenvolvimento económico e que cada vez mais comece a perceber o impacto socioeconómico que este cria no respetivo *hinterland*, desenvolvendo a consciência do papel que são chamados a desempenhar num ambiente altamente competitivo, num cenário global “...que coloca o porto no centro de um sistema de relações económicas que inclui, não apenas o respetivo *hinterland*, mas também o *foreland* portuário...” (SaeR, 2009, p. 180). Como resultado, nos últimos anos registaram-se melhorias significativas no “segmento portuário e nos serviços marítimos”, posicionando-se como um “núcleo central da “inteligência” e da decisão do Setor Marítimo” como um todo, e determinando a concretização e eficácia das várias atividades nesse setor, num cenário em que se viu crescer, embora timidamente, o número de agências de navegação e transitários, afretadores, pessoal marítimo, entre outras empresas que se têm dedicado nas várias áreas dos serviços marítimos.

Para além disso, o País tem investido bastante nos projetos ligados ao setor marítimo-portuário, na medida em que se encontram em desenvolvimento um conjunto de melhorias nas mais variadas dimensões do “setor marítimo-portuário”, dentre as quais: atualmente o setor aguarda pela chegada de muitos meios de transporte marítimo para passageiros e carga para suportar o serviço de cabotagem; paralelamente foram adquiridos equipamentos para os serviços de fiscalização marítima e busca e salvamento; e finalmente tem havido um maior investimento na área de formação de recursos humanos, com vista a dar

uma nova dinâmica neste segmento⁴¹². O quadro atual de modernizações em Angola aponta para que num horizonte de médio e longo-prazo o território tenha uma configuração intermodal que propiciará a "edificação de pontos nodais, plataformas logísticas de internacionalização, suportando o setor logístico e a atividade económico-produtiva de Angola", onde será incontornável o peso fundamental do setor marítimo-portuário.

Neste pormenor e de acordo com um estudo feito pela Associação Industrial Portuguesa / Câmara de Comércio e Indústria [AIP/CCI], sobre a distribuição e a logística em Angola, "Luanda e Lobito no futuro deverão afirmar-se como «zonas de multimodalidade e intermodalidade do sistema logístico angolano» ", suportadas por uma rede de transportes (rodoviários e ferroviários), na medida em que as plataformas logísticas e a sua correspondente funcionalidade, eficácia e eficiência no plano operacional dependerão das infraestruturas de transporte que permitirão a cobertura nacional (AIP/CCI, 2005, p. 63). Pelo exposto, o Ministro dos Transportes defendeu⁴¹³ a implantação de «plataformas logísticas multimodais transfronteiriças, urbanas e portuárias, com os centros de carga aérea, integrada no quadro do programa de reabilitação e modernização das infraestruturas de transportes, especialmente numa altura em que paralelamente às plataformas logísticas em construção em Luanda "...a Angofret vai beneficiar de um investimento singaporenho na construção e gestão de três plataformas logísticas ao longo do Caminho-de-ferro de Benguela, nas localidades do Lobito, Catumbela e Huambo..."⁴¹⁴.

Considera-se que a maior centralidade do Golfo da Guiné na segurança energética no Oceano Atlântico constitui uma vantagem competitiva acrescida, para Angola e para os portos nacionais, o que exige que o maior investimento do Executivo, de forma a continuar a modernizar e transformar os portos nacionais, para que os portos principais se posicionem não apenas como portos de entrada e saída de navios de menor dimensão, mas também como «Hub sub-regionais», com profundidades para receber e operar os navios de grande dimensão, nomeadamente os *mother-ships*, e com infraestruturas capazes de acelerar as trocas comerciais entre os «*hinterlands* e *forelands*» que surgirem dessa dinâmica. Tendo em conta

⁴¹² Assim, cerca de 50 por cento das lanchas rápidas que o Governo mandou fabricar já estão em Angola, sendo que aguarda-se a chegada de mais três, para posteriormente serem distribuídas pelas seis capitânias de que o país dispõe (Cabinda, Soyo, Luanda, Porto Amboim, Lobito e Namibe), num cenário em que também estão para chegar três rebocadores do tipo multifuncionais que serão distribuídos por Cabinda (para servir a zona Norte), Luanda (para cobrir o centro) e Lobito (para servir a zona Sul). Vide. Notícias acedidas a 01 de julho de 2013 em <http://www.portaldeangola.com/2013/06/vitor-de-carvalho-unidades-portuarias-serao-geridas-por-privados/>.

⁴¹³ Vide. Notícias acedidas dia 04 de Julho de 2013 em <https://www.cnc-angola.com/index.php/noticias/434-ligacao-ferroviaria-aos-paises-da-regiao>.

⁴¹⁴ Vide. Notícias acedidas em 25 de Junho de 2013 em <http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=3850&area=Cargo>.

que os países vizinhos precisam de escoar os seus recursos minerais pela costa ocidental, com destino aos países ocidentais (Europa, América do Norte e América Latina); e receber por via marítima um conjunto de bens essenciais para as suas economias; a reabilitação dos três caminhos-de-ferro com origem nos portos nacionais constituiu um «projeto estratégico a nível regional», de forma que o projeto de modernização dos portos nacionais no âmbito dos *serviços de transshipment* e da *supply chain*, exigirá uma maior capacidade dos fluxos rodoviários e ferroviários entre os portos nacionais e para os países vizinhos, maximizando assim os ganhos e a cobertura em termos de *hinterland* e *foreland* abrangidos.

Tornam-se então indispensáveis os laços de partilha e de cooperação que nos últimos anos Angola tem fortalecido nos mais variados domínios com outros países. Neste contexto, a cooperação com outros portos da região, a qual é hoje já uma realidade, nomeadamente com a RDC, África do Sul, São Tomé e com a Namíbia, com o propósito de permitir uma maior fluidez no comércio nessas regiões, surge como um fator essencial para a expansão dos portos nacionais. De igual modo, o fortalecimento dos laços de cooperação com países tecnologicamente mais desenvolvidos nestas matérias e com um *Know-How* quanto ao setor dos transportes marítimos e da cadeia logística, dentre eles o Japão, Brasil, Portugal, Cuba, entre outros países, cuja aproximação terá um «efeito dinamizador para o setor marítimo e Economia do Mar». Em suma, o sucesso da política marítimo-portuária nacional passará também, não só por disponibilizar as adequadas condições operacionais, mas também pela criação de condições atrativas, através de um quadro jurídico e legal, que permitam uma maior atratividade de investidores privados e que viabilizem a maior competitividade do sistema nacional de logística e transporte a nível regional e continental, nomeadamente porque o transporte marítimo é atualmente cada vez mais parte central das, cadeias multimodais de transporte (Carvalho, 2013, p. 12).

2.1.2. A FUNÇÃO PESCAS E ALIMENTAÇÃO

Esta função inclui todas as atividades económicas relacionadas com a captura e o armazenamento do pescado, as atividades de transformação do pescado, a construção naval de navios de pesca e seus equipamentos específicos e as atividades de aquicultura (Saer, 2009, p. 96). O «setor da pesca, aquicultura e indústria do pescado» no conjunto das atividades económicas do mar desempenha assim um papel essencial para a subsistência de milhões de pessoas em todo o mundo.

O retrato deste setor em Angola nem sempre esteve tão afastado do cenário global, uma vez que ao longo de várias décadas tem representado o setor através do qual os

Angolanos têm estabelecido laços fortes com o mar. O início da década de 1970 representa o ponto alto desta ligação, numa altura em Angola surgiu como o primeiro produtor mundial de farinha de peixe (1972) (Revista Weza, 2013, p. 8; Thomashausen, 2008, p. 17). Entretanto e nos anos a seguir, observou-se uma grande quebra na produção deste setor, nomeadamente logo após a independência, tendo continuado essa tendência até ao final da guerra civil. Com efeito, apenas a partir da última década se observa uma recuperação na produção, traduzindo numa maior contribuição no PIB nacional.

Nesta ótica, verifica-se uma melhoria na vigilância das águas nacionais, graças aos recentes investimentos que são, ainda insuficientes, traduzindo-se em ganhos económicos para o setor da pesca, num contexto em que o Ministério das Pescas surge como o órgão do Estado responsável pela elaboração, execução, supervisão e controlo da "Política das Pescas em Angola", bem como da condução e da coordenação de toda a atividade deste setor. O Ministério das Pescas contempla deste modo, o Instituto para o Desenvolvimento da Indústria da Pesca (IDIP), o Instituto Nacional de Investigação Pesqueira (INIP), o Instituto Nacional para o Desenvolvimento da Aquicultura e Pesca Artesanal (IPA), o Instituto Nacional de Apoio às Indústrias da Pesca e as Escolas de Pescas (FAO, 2007, p. 11).

Por sua vez, no que toca ao quadro normativo, a biodiversidade aquática em Angola é orientada e tratada pela «Lei das Pescas ou Lei dos Recursos Biológicos Aquáticos (LRBA)», Lei n.º 6-A/04, de 8 de outubro, que surge como o principal instrumento para gestão dos recursos vivos nas águas nacionais, representando um dos instrumentos jurídico-legais mais modernos e inovadores da região do Atlântico sudeste, integrando princípios da Lei Bases do Ambiente (LBA)⁴¹⁵, da Convenção sobre a Diversidade Biológica da Convenção sobre o Direito do Mar (CBD 92), do Código de Conduta da FAO, bem como do Protocolo Regional sobre as Pescas da SADC.

Este diploma estabelece as bases⁴¹⁶ para o reforço da monitorização, controlo e fiscalização das atividade relacionadas com a pesca, com vista a cumprir as medidas de gestão implementadas anualmente que visam a exploração sustentável dos recursos pesqueiros, com

⁴¹⁵ Na verdade, a LBRA estabelece as principais bases das políticas para a conservação e renovação sustentável dos recursos biológicos aquáticos e os princípios que devem orientar a sua exploração e utilização, sendo que consagra os princípios de sustentabilidade e responsabilidade ambiental importados da Lei de Bases do Ambiente (Lei n.º 5/98, de 19 de junho) (MLGTS Legal Circle, 2012, p. 105).

⁴¹⁶ A Lei das pescas também regula o licenciamento de estabelecimentos de processamento e venda de peixe e produtos da pesca, bem como a constituição, mediante concessão do Ministro, e a extinção de direitos de pesca. Paralelamente, o Regulamento Geral da Pesca (Decreto n.º 41/05, de 13 de junho) estabelece as regras gerais e comuns para a implementação da Lei dos Recursos Biológicos Aquáticos, consagrando o ordenamento da pesca, medidas de conservação e preservação dos recursos marítimos e o registo, segurança e seguros das embarcações de pesca (*ibidem*).

apoio do Decreto n.º14/05, Regulamento sobre a Concessão de direitos de pesca e de licenças (estabelece os requisitos e condições para a concessão de direitos de pesca e estabelece o procedimento para licenciamento das atividades de pesca); Decreto n.º41/05, Regulamentos de Pesca Gerais (estabelece as normas gerais para as atividades de pesca e estabelece diretrizes para a elaboração, implementação e avaliação das Pescas Planos de manejo. Prevê também medidas de conservação, obrigações e proibições de acordo com os objetivos da Lei de Recursos Biológicos Aquáticos), e do Decreto n.º 43/05, Regulamento sobre a Vigilância das atividades de pesca (estabelece a estrutura legal para o uso eficiente da vigilância da atividade da pesca).

O «potencial» do mar angolano, em termos de recursos biológicos e químicos, faz com que a atividade da pesca seja praticável em quase toda a extensão do território nacional, de forma que esta atividade⁴¹⁷ se encontra agrupada, essencialmente, em dois grupos, ou seja, a pesca de subsistência e a pesca comercial, e esta por sua vez subdividida em três setores distintos: Industrial⁴¹⁸, Semi-industrial e Artesanal⁴¹⁹. A pesca semi-industrial e industrial estão fundamentalmente baseadas em quatro portos principais (Namibe, Benguela, Porto Amboim e Luanda), enquanto a atividade da pesca artesanal é realizada ao longo da costa, em cerca de 102 locais de desembarque do pescado, sendo as províncias de Benguela e de Luanda as que têm a maior concentração de áreas de pesca artesanal (FAO, 2007, pp. 4-7).

No que se refere à produção de pescado, verifica-se uma maior produção nas regiões das províncias do Kwanza-Sul, Benguela e Namibe, ao contrário das regiões mais a norte – Cabinda, Zaire, Bengo e Luanda, que reúnem produções menos volumosas, sendo as principais espécies⁴²⁰ encontradas as espécies pelágicas, as demersais, as bênticas e os crustáceos; e as principais espécies capturadas a sardinha, carapau, marionga e lagosta,

⁴¹⁷ Nos termos da Lei das Pescas, a pesca em Angola pode ser: marítima ou continental; e comercial ou não comercial. A pesca comercial é industrial, semi-industrial ou artesanal conforme os equipamentos utilizados, volume de captura e o destino a dar ao pescado. A pesca artesanal representa uma parcela considerável do volume total e valor na pesca angolana (MLGTS Legal Circle, 2012, p. 105).

⁴¹⁸ A pesca industrial e semi-industrial é permitida a partir de 2 MN até as 200 MN, realizada normalmente por grandes embarcações, com capacidade considerável de carga, através de diferentes tipos de artes de captura (MINUA, 2006, p. 65).

⁴¹⁹ A pesca artesanal angolana é coordenada pelo Instituto de Desenvolvimento de Pesca Artesanal (IPA), sendo permitida por lei ao longo da costa angolana até as 2 MN da linha da costa, com restrições nas zonas reservadas e campos petrolíferos, utilizando técnicas como: as redes de emalhar, de deriva, redes envolventes e de arrasto, armadilhas e o palangre, através de embarcações pequenas com um comprimento máximo de 14 metros (*idem*, p. 69).

⁴²⁰ As espécies pelágicas constituem cerca de 80% do total do pescado desembarcado e as mais abundantes são, o carapau do Cunene, o carapau do Cabo, e lombuda, a palheta e a sardinha do reino. Dentro destas as mais abundantes são os carapaus e sardinelas.

seguida do camarão, gamba, caranguejo, garoupa, roncador, cachucho e da pescada (DCERA, 2006, p. 8; MINUA, 2006, p. 64).

Segundo o Relatório do Ministério do Urbanismo e Ambiente (MINUA), sobre o «Estado Geral do Ambiente em Angola», nos últimos anos o setor das pescas tem aumentado a sua contribuição no PIB Nacional, sobretudo devido a pesca artesanal, que viu o seu sistema de amostragem, administrada pelo Instituto de Desenvolvimento de Pesca Artesanal e Apicultura (IPA), melhorar consideravelmente⁴²¹ (DCERA, 2006, p. 7; FAO, 2007, p. 8). De acordo com as estimativas apresentadas no Relatório elaborado pela "Stop Illegal Fishing (SIF, 2008) ", a pesca comercial angolana representava cerca de 178 milhões de USD, entre receitas diretas de pesca através de taxas de licenciamento de embarcações, e pagamentos de quotas de pesca e coimas por infrações praticadas (Thomashausen, 2008b, p. 18).

Nos últimos anos têm sido positivos os resultados da atividade pesqueira em Angola, sendo que, de acordo com a imprensa publicada, em 2012 a produção pesqueira cifrou-se em 354 mil e 500 toneladas, quase o quádruplo da importação de pescado que rondou as 60 mil toneladas. Este segmento tem representado uma importante fonte de criação de emprego para muitos angolanos. No ano 2000 cerca de 41 000 pessoas estavam diretamente empregadas neste setor e outras 85 000 encontravam-se em atividades relacionadas, num cenário em que com o passar dos anos os níveis de empregabilidade cresceram (SIF, 2008, p. 22).

Mais tarde, em 2006, as estatísticas do IPA indicavam que existiam na pesca artesanal cerca de 21 mil pescadores continentais e 25 mil pescadores marítimos, que incluía mais de 4 600 embarcações de pesca (0-14 metros de comprimento), enquanto isso o número de pessoas que viviam das pescas e atividades conexas rondava as 700 mil pessoas⁴²² (DCERA, 2006, p. 9). Nos últimos anos estes números cresceram significativamente devido ao maior reforço na fiscalização das águas nacionais, ainda que com o crescimento observado neste setor, a nível do agregado total da região a produção Angolana em 2008 só representava cerca de 3% (Thomashausen, 2008b, p. 18). Porém, a nível do crescimento do PIB nacional real, em 2012 este setor cresceu 9,70% (BNA, 2012b, p. 21).

No que toca à exportação, esta desenvolve-se principalmente a partir de embarcações estrangeiras com licença de pesca nas águas nacionais, por falta de uma frota nacional

⁴²¹ Segundo os dados do ano de 2001, 20% da captura (50 mil toneladas) provinha da pesca artesanal e 80% (190 000 toneladas) da pesca semi-industrial e industrial. Esta tendência se manteve nos cinco anos que se seguiram, com uma percentagem que ultrapassou os 50% do total da captura.

⁴²² Paralelamente, o Ministro das Pescas na altura, Salomão Xirimimbi, afirmou que o Governo tencionava até ao ano de 2008 criar mais 217 000 novos postos de trabalho neste setor, no âmbito da Estratégia Nacional de Desenvolvimento diretamente associada a Agenda de Angola 2025 e com o Plano Nacional, que consagra a visão de futuro e os objetivos nacionais de longo prazo.

com capacidades para garantir este desiderato, o que de certa forma tem potenciado a pesca IUU por parte das embarcações estrangeiras, visto que muitas vezes as mesmas não registam ou relatam, num formato utilizável para efeitos de gestão, as quantidades e as espécies capturadas⁴²³ (MRAG, 2008, pp. 5-6). Deste modo, a pesca em águas angolanas é maioritariamente realizada por navios de pesca estrangeiros, principalmente de bandeira chinesa, sul coreana e espanhola, através de concessões ou em *joint-venture* com empresas angolanas, dado que de acordo com a LRBA os navios de pesca estrangeiros não estão autorizados a pescar nas águas nacionais, exceto nestes casos.

Como resultado, nos últimos anos as principais espécies exportadas têm sido os crustáceos, o choco ou o peixe congelado, numa altura em que as exportações têm mostrado uma tendência crescente ao longo da última década (FAO, 2007, pp. 5-8). Em vista disso, torna-se importante que haja um maior investimento no setor da construção naval associado ao setor das pescas, nomeadamente para a construção e armação de embarcações de pesca; e na construção de infraestruturas, concretamente centros e institutos de investigação marinha, como retaguarda, em apoio a este segmento, especialmente porque é importante continuar a zelar pela vigilância e fiscalização das águas nacionais, combatendo a sobre pesca e limitando a pesca IUU, por norma realizada por embarcações estrangeiras.

Paralelamente, encontra-se em fase de desenvolvimento o «segmento da aquacultura»⁴²⁴, que surge como uma boa aposta para o futuro do setor, tendo reflexos positivos na alimentação das populações e na produção de farinha de peixe, significando uma «visão mais alargada no segmento das pescas», em que o consumidor passa da "simples caça ao pescado" para a "criação efetiva do pescado", contribuindo para a segurança alimentar, para o aumento das quantidades comercializáveis de pescado, para a renovação sustentável de recursos biológicos aquáticos, para a prevenção da pesca não sustentada, para regeneração de espécies em perigo de sustentabilidade e para fomentar o emprego (Carvalho, 1992, p. 82; SaeR, 2009, p. 220).

⁴²³ Importa referir que, segundo o Professor Almeida tomé, já no tempo em que Angola era território português, isto acontecia com a frota soviética de pesca de lagosta e de arrasto de pedras preciosas, nomeadamente no rio Cunene. Atualmente, os interesses que controlam estas embarcações estão geralmente sedeados na China, Coreia, Espanha, Rússia e Indonésia, ou arvoram outras bandeiras de conveniência, como as da Guiné Equatorial, Cambodja, Coreia do Norte, etc.

⁴²⁴ Aquicultura ou aquacultura é a produção de organismos aquáticos, como peixes, crustáceos, algas, moluscos, entre outras espécies, através de rações, englobando a maricultura, piscicultura e a carcinicultura. A aquicultura surge no intuito de fazer frente às necessidades de alimentação no país, prevenindo de catástrofes em caso de haver uma crise no mar, afetando a pesca, tais como desastres ecológicos de grandes dimensões, restrições da atividade de pesca em determinadas zonas, conflitos armados, entre outros fenómenos (Carvalho, 1992, p. 82).

Por isso e a partir de 2003 o Governo de Angola⁴²⁵, consciente de que para atrasar a exaustão do potencial dos oceanos é necessário reconstruir *stocks* de espécies delapidadas, prevenir o declínio daquelas espécies que são exploradas no ou próximo do seu potencial máximo, e efetuar uma exploração sustentável de todas as espécies, considerou a "aquacultura como uma prioridade para o desenvolvimento nacional", tendo em vista a redução da pobreza e a diminuição das taxas de importação de pescado. Neste quadro, foram realizados levantamentos do potencial das águas nacionais (mar, estuários, rios, etc.), através de um estudo desenvolvido pelo IPA e o INIP, tendo obtido um resultado muito positivo com várias áreas com potencial devidamente identificadas para o desenvolvimento da aquacultura, especialmente para a cultura de camarão, mexilhão e tilápia.

Esta medida surge no âmbito das atuais necessidades de abastecimento da população mundial, o qual os mares já não são capazes de suprir, fazendo com que cada vez mais seja fundamental que os "...Oceanos realizem a sua 'Revolução Verde' por forma a disponibilizarem alimentos necessários às populações do planeta – alguns tradicionais, outros completamente inovadores..." (SaeR, 2009, p. 93), sobretudo numa altura em que se regista no país um aumento do consumo *per capita* de pescado e derivados, o que na visão de que Jared Diamond, na sua obra "*Collapse*" (2005), explica a "tragédia dos comuns" (citado por SaeR, 2009, p. 228). Por isso, a Ministra das Pescas, Victória de Barros Neto defendeu durante o "Conselho Técnico Científico de Gestão Integrada dos Recursos Biológicos Aquáticos", no mês de novembro de 2012, que "o aumento da produção, através de uma exploração racional dos recursos naturais e do desenvolvimento da aquicultura constitui, sem dúvidas caminhos a percorrer para aumentar as oportunidades de emprego e desenvolver as economias locais"⁴²⁶, evidenciando a importância deste setor na economia nacional e do seu impacto no bem-estar das populações.

Como resultado, já existem atualmente várias explorações de aquicultura em algumas zonas da costa do país, tendo inicialmente começado através de uma empresa comercial privada do Brasil, que iniciou as suas operações em 2002 no rio Kifangondo na província do Bengo, utilizando a tilápia, e posteriormente complementada por uma segunda exploração aquícola no rio Kwanza em 2005 (FAO, 2007, p. 4). Todavia, apesar dos avanços registados nesse segmento, a Ministra das Pescas considera ainda que é um setor pouco explorado, pelo

⁴²⁵ Em 2005, o Conselho de Ministros aprovou, por Decreto n.º 39/05 de 6 de junho, o desenvolvimento da aquicultura em Angola e o decreto n.º 06/09 referente ao Plano de Ordenamento das Pescas e da Aquicultura (FAO, 2007, p. 4).

⁴²⁶ Vide. Notícias acedidas em 21 de novembro de 2012 em <http://www.portaldeangola.com/2012/11/ministra-considera-estrategico-sector-das-pescas/>.

que o Governo decidiu lançar um "subprograma para o desenvolvimento da aquacultura"⁴²⁷ no país para potenciar o crescimento deste setor. Diante disso, para a sustentabilidade deste segmento será necessário acima de tudo continuar a desenvolver capacidades científicas e tecnológicas, porque a "revolução verde" dos oceanos inclui recursos marinhos no *deep-water*, que se "...configura como uma das novas fronteiras onde a humanidade poderá recorrer para muitas das suas necessidades conhecidas e, porventura, outras ainda desconhecidas..." (SaeR, 2009, p. 229); bem como continuar a fortalecer parcerias com entidades estrangeiras com maior capacidades e conhecimentos nestas matérias, em apoio deste setor que tem um grande potencial de crescimento.

Por último e no que respeita ao "segmento da transformação e processamento do pescado", tem aumentado nos últimos anos a procura e a produção, fazendo com que em 2012 a produção do peixe tivesse um ligeiro crescimento, atingindo cerca de 25 mil toneladas⁴²⁸. Nestas circunstâncias e na sequência de uma série de mudanças políticas e económicas, o Executivo tem procurado melhorar o quadro, encontrando-se atualmente em curso várias reformas no setor, como sejam: a privatização de muitas empresas do ramo; a reabilitação das indústrias de conservas; a construção de novos armazéns frigoríficos; o apetrechamento e renovação da frota pesqueira nacional; entre outras medidas que visam promover o crescimento na produção do setor das pescas, onde o Estado pretende limitar a sua ação à gestão dos recursos, à fiscalização, ao apoio ao desenvolvimento e à criação de infraestruturas portuárias (MLGTS Legal Circle, 2012, p. 105).

Entretanto, em 2012, foram tomadas iniciativas como a construção e inauguração do Entrepósito Frigorífico do Porto Amboim, na província do Cuanza Sul; a recuperação e ampliação de cinco salinas (três em Benguela e duas no Namibe); o apetrechamento de centros de apoio à pesca artesanal nas províncias de Luanda, Cuanza Sul e Benguela; a construção de centros de salga e seca, nos municípios do Namibe e do Tômbua (Namibe), e do Porto Amboim. Estas iniciativas marcam a nova era do segmento de transformação do pescado⁴²⁹ no país. Para o período de 2012 – 2017 estão estabelecidas metas de recuperação dos recursos piscatórios através da melhoria das infraestruturas de suporte e de

⁴²⁷ Vide. Notícias acedidas em 20 de agosto de 2013 em http://www.radioecclesia.org/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=195:angola&id=13102:gov-erno-anuncia-subprograma-de-desenvolvimento-da-aquacultura&Itemid=715#.UjpiLD8hPEM.

⁴²⁸ Vide. Notícias acedidas em 13 de março de 2013 em <http://www.angonoticias.com/Artigos/item/37034/producao-pesqueira-nacional-atinge-354-mil-e-500-toneladas-este-ano>.

⁴²⁹ Vide. Notícias acedidas em 13 de março de 2013 em <http://www.angonoticias.com/Artigos/item/37034/producao-pesqueira-nacional-atinge-354-mil-e-500-toneladas-este-ano>.

desenvolvimento da indústria de sal e da formação de recursos humanos especializados. Também foi anunciada a intenção de concessão de incentivos ao setor privado no âmbito da construção de navios, visando a renovação da frota, e na construção de complexos indústrias de conservação de pescado (*ibidem*).

Considerando o que já foi executado nos últimos anos e no global do setor das pescas em Angola, o País tem participado e contribuído ativamente para o fortalecimento deste setor na região da África Austral e região do Golfo da Guiné, correspondentes as áreas 47 e 34 do quadro FAO, fazendo parte de muitas iniciativas e organizações sub-regionais e de Acordos internacionais do ramo, nomeadamente: BCC/BCLME (*Benguela Current Comission*); GCLME (*Guinea Current Large Marine Ecosystem*); SEAFO (*South East Atlantic Fisheries Organisation*); ICCAT (*International Commission for conservation of Atlantic Tuna*); CECAF (*Fishery Committee for the Eastern Central Atlantic*); COMHAFAT (*Ministerial conference of fisheries cooperation among African states bordering the Atlantic Ocean*); INFOPECHE (*Intergovernmental Organization for marketing and advisory services for fish product in Africa*); sendo ainda membro observador da COREP (*Fishery Committee of the Gulf of Guinea*).

Importa sublinhar a determinante intervenção de Angola no âmbito da SEAFO e da BBC, contribuindo para a maior preservação dos recursos vivos e controlo das águas dos Estados-membros das regiões correspondente a estas convenções (Thomashausen, 2008, p. 16), de forma que nos últimos 5 anos os Estados da SADC têm reforçado a sua capacidade de MCS (Monitorização, Controlo e Vigilância) de forma a prevenir, combater e eliminar a pesca IUU, embora em graus variáveis, através de programas da UE de capacitação operacional, estratégica e institucional, que tem financiado este Programa de MCS da SADC, embora como um todo a capacidade de MCS da SADC continua a ser fraca (MRAG, 2008, p. 5).

Ainda e no que concerne à formação de técnicos qualificados e a operacionalização do sistema de vigilância pesqueiro, a cooperação com outros países tem permitido uma melhor atuação dos diferentes organismos deste setor, sobretudo no âmbito da conservação e preservação sustentável dos recursos piscícolas, no sentido que foram aprofundadas as relações com a Namíbia, designadamente no que toca a formação de recursos humanos, contribuindo também na reestruturação do CEFOPESCA (Centro de Formação Profissional de Pescas); e com a Polónia, no âmbito da investigação marinha, formação de quadros e do apetrechamento técnico para a construção de infraestruturas de apoio.

Assim, assumindo a dinâmica exigida neste setor, sobretudo no âmbito da investigação científica e tecnológica, pesquisas e exploração dos recursos biológicos marinhos e das águas continentais, o setor das pescas de Angola tem beneficiado apoio técnico-científico de vários países e OI, a saber da União Europeia (UE); da Noruega (através da NORAD); das agências das Nações Unidas, como a FAO, PNUD, Banco Africano de Desenvolvimento e o IFAD (*International Fund for Agricultural Development*) (FAO, 2007, p. 11); da Coreia do Sul; da Itália; entre outros atores internacionais; como complemento dos meios técnicos-navais que o Governo vem adquirindo, nomeadamente para a fiscalização e exploração pesqueira do mar, no âmbito da reestruturação do «Serviço Nacional de Fiscalização» (MWH, 2006, p. 64).

2.1.3. A FUNÇÃO CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL

A componente da construção e reparação naval inclui atividades relacionadas com a construção, manutenção e reparação de navios (desde os grandes navios para transporte de carga e passageiros e de pesca às embarcações mais pequenas para a náutica de recreio e marítimo-turísticas), de submarinos, de equipamentos marítimos do setor naval (desde os sistemas de propulsão e maquinaria, sistema de armas, sistemas de comunicações, teledeteção, automação e navegação, entre outros) e do setor do petróleo e gás (nomeadamente de plataformas, gasodutos, equipamentos de fundos, etc.; e o novo subsegmento dos equipamentos para exploração submarina) (SaeR, 2009, p. 205).

Com efeito, a edificação e o arranque de empresas no setor da construção e da reparação naval é muito exigente em termos de capital, visto que a aquisição dos equipamentos de base como docas, guindastes ou instrumentos de metalurgia, etc., elementos essenciais para ganhar dimensão relevante capaz de ganhar a confiança de clientes, implica um investimento inicial elevado; o que faz com que essas empresas sejam classificadas como "empresas de capital intensivo". Por outro lado, o crescimento desta atividade encontra-se extremamente condicionada pela rigidez dos custos decorrentes da pressão salarial, dado que os mesmos mantêm-se mesmo quando o mercado tem menor volume e que por isso tem o efeito devastador para as empresas deste ramo, que muitas vezes enfrentam problemas relacionados com a menor procura destes serviços no mercado (*idem*, 205-206).

A consideração deste conjunto de riscos na gestão das empresas de construção e reparação naval faz com que, por regra, elas evoluam por efeito da experiência acumulada nos seus períodos de sucesso e de dificuldades, para a segmentação das suas funções essenciais, fortalecendo laços fortes com empresas derivadas com as quais o estaleiro estabelece relações

de subcontratação; bem como com um conjunto empresas que encomendam periodicamente os seus serviços. Por isso, este setor é configurado, globalmente, em cada economia concreta, essencialmente por três efeitos determinantes: a localização, o financiamento e a eficiência; que determinam os setores de segmentação associados (indústria pesqueira, petrolífera, marítimo-portuária, etc.) e a atuação destas empresas⁴³⁰.

O novo padrão de modernização exige que as empresas deste setor estabeleçam o que é o seu mercado de referência, devido a transversalidade deste setor relativamente a todos os subsetores do setor marítimo-portuário, por forma a identificarem o que pode e deve ser o seu campo de atividade, numa perspetiva de especialização (indústria militar, pesqueira, petrolífera, transportes e logística, etc.), onde a cadeia de valores deve convergir com o conjunto de atividades desenvolvidas no respetivo subsector de segmentação. Por isso, em Angola este setor nos últimos anos tem crescido muito associado a indústria petrolífera, fazendo com que aumentem os investimentos no ramo da construção e reparação naval, com vista a dar resposta às principais carências e necessidades das empresas deste ramo.

Por outro lado, considera-se que a fraca atividade relacionada com o mar, nos vários subsectores da Economia do Mar, contribuiu em grande medida para a lenta evolução deste setor, sobretudo porque em duas décadas perdeu-se grande parte ou mesmo toda a frota da Marinha Mercante; em quase quatro décadas de existência, a Marinha de Guerra não evoluiu, pelo contrário perdeu alguns dos meios existentes na sua formação; em quatro décadas o país passou do primeiro produtor mundial de farinha de peixe (1972) (Revista Weza, 2013, p. 8), para um país que tem uma vasta costa, mas que importa parte do peixe e derivados da pesca que a sua população consome; em toda a sua existência como República, pelos longos períodos de instabilidade social, a indústria turístico-marítima não evoluiu e o campo das C&T do Mar a nível das Instituições nacionais [não-petrolíferas] tem sido pouco dinâmico. Estes pressupostos têm justificado o fraco registo histórico do setor da construção e da reparação naval na economia nacional, num cenário em que o mercado nacional recorre essencialmente aos serviços de empresas no estrangeiro para satisfazer às suas necessidades no âmbito da construção e reparação naval.

⁴³⁰ Na verdade, a localização condiciona o tipo de mercado a que tem acesso e este efeito é crucial no caso da atividade de reparação, aquela em que o custo de deslocação é mais relevante. O efeito de financiamento tem um papel decisivo na captação de encomendas e na fidelização de clientes, na medida em que o custo da construção é suficientemente elevado para que as considerações financeiras sejam determinantes no estaleiro que é selecionado para colocação da encomenda. A eficiência – desde a fiabilidade técnica até ao cumprimento dos prazos – é uma condição de conquista de mercado, mas também é a condição crítica de viabilidade da empresa quando se tem em conta a incongruência, existente na indústria europeia, entre a produtividade e o custo do trabalho (SaeR, 2009, p. 207).

Em virtude disso, no quadro de avaliação das possibilidades estratégicas da indústria naval em Angola não devem ser ignoradas as diferenças existentes entre a construção e a reparação naval, concretamente as que se referem às necessidades de financiamento das operações correntes e as que se referem aos tipos de organização do trabalho. Nesta consciência, nos últimos anos o Executivo tem feito esforços para permitir uma maior competitividade e atratividade neste setor, especialmente porque no padrão de modernização da globalização competitiva, a escolha dos setores de especializações não se determinam pela necessidade nacional, mas sim pela viabilidade das empresas desses setores.

Nesta perspetiva, encontra-se em fase o relançamento do “Estaleiro Naval do Lobito (LOBINAVE)”, Empresa Pública especializada na construção de navios de médio porte e na manutenção e reparação de embarcações, especialmente porque durante muito tempo não foram feitos investimentos na empresa que permitissem acompanhar o desenvolvimento técnico e tecnológico do mercado global. A LOBINAVE (ex-ESTALNAVE), atualmente com cerca de 350 trabalhadores, fica localizada na Baía do Lobito, entre o Porto comercial, a fábrica de cimento Secil e o Porto Mineraleiro do Lobito, prevendo-se que no futuro sirva também de apoio à atividade da futura refinaria de petróleo (SONAREF), em construção na mesma zona Norte do Lobito⁴³¹.

Estes estaleiros são de grande importância para Angola, sobretudo pela sua localização geográfica, situando-se no eixo da indústria marítima desta região, que contempla o porto comercial e futuramente a refinaria, e que é servida pelo Corredor de Benguela, no sentido que a sua modernização vem dar uma maior dinamização das atividades neste centro industrial, que atualmente recorre fundamentalmente aos serviços de empresas no estrangeiro. É neste quadro de integração, designadamente em apoio a outras atividades, que a componente da construção e manutenção naval deve surgir, enquanto vetor essencial para a economia nacional (Sonangol, 2013c, p. 42).

Paralelamente, encontra-se em construção o novo estaleiro naval PAENAL⁴³² (Porto Amboim Estaleiros Navais Lda.), no Porto Amboim (Cuanza Sul), por iniciativa de um

⁴³¹ Vide. Notícias acedidas em 02 de maio de 2013 em <http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=9011&area=Cargo>.

⁴³² O PAENAL é um estaleiro naval de grandes dimensões destinado a apoiar as empresas petrolíferas que operam em Angola, começou a ser erguido em 2007 por um consórcio entre uma empresa subsidiária do grupo estatal da Sonangol (40%) e a SBW Shipyard, de Singapura (30%), e a sua congénere da Coreia do Sul Daewoo Shipyard (30%). O empreendimento ocupa uma área de 23 hectares e é um dos mais modernos do continente Africano, possuindo, entre os seus equipamentos, uma grua capaz de suspender carga até 2 500 toneladas, também ela considerada a maior de África, de acordo com o Diretor-geral adjunto do PAENAL, com um cais com 500 metros de comprimento e 10 de profundidade, podendo operar com navios com grandes calados e com navios que meçam entre 300 a 400 metros de comprimento e uma largura de 40 metros.

consórcio, aprovado em reunião do Conselho de Ministros, formado pela Sonangol e a *SBM Shipyard*, com sede nas Bermudas, num investimento estimado em 208, 3 milhões de USD (DMSE, 2010, p. 1). Este estaleiro, que será o primeiro estaleiro naval de grande porte do país, foi projetado para atender a crescente procura no âmbito da manutenção e construção naval da indústria do petróleo e gás natural⁴³³, uma vez que de acordo com o "Relatório de Avaliação Económica e Financeira" deste empreendimento, elaborado pela ANIP, mais de 80% dos componentes para o setor de exploração de petróleo e gás natural angolano são provenientes do estrangeiro, fazendo desta iniciativa um projeto fundamental e com potencial de crescimento para o país (Sonangol, 2012c, p. 41).

Prevêm-se assim, impactos socioeconómicos diretos e indiretos, onde se estima a criação de cerca de 1 000 novos postos de trabalho, numa altura que se regista o crescimento da indústria de exploração de hidrocarbonetos e o aumento do tráfego de navios comerciais pelos portos nacionais, estimulados pelo crescimento económico e pela estabilidade nacional, fomentando paralelamente novas iniciativas de investimento. Soma-se também, a construção do "Terminal Oceânico de Porto Amboim (TOPA)" para a Sonangol Logística, destinado ao abastecimento de combustíveis (Terminal de Graneis Líquidos), nas suas proximidades, o que eleva ainda mais as expectativas em torno do seu potencial, num cenário em que já começam a ser visíveis os primeiros resultados (DMSE, 2010, p. 1).

Estas e outras iniciativas vão assim permitir criar uma capacidade nacional necessária para o suporte da indústria petrolífera em particular, como principal segmento da economia, ao mesmo tempo que vão apoiar outros setores da indústria marítima, nomeadamente a Marinha Mercante a curto prazo e a Marinha de Guerra a médio e a longo prazo, constituindo dessa forma uma parcela significativa da Economia do Mar, pelo seu potencial de empregabilidade e pelo seu potencial de expansão a nível nacional, num processo que se prevê bastante ambicioso, promissor e abrangente nas várias dimensões da indústria marítima (comércio, pesca, turismo e militar). Com efeito, será de considerar que devem ser alargados e aprofundados os laços com países parceiros, sobretudo naquelas dimensões onde Angola tem explorado pouco (construção de navios para a fiscalização marítima, transporte de cargas, pesca e para o turismo náutico). Neste particular, Portugal, pela sua experiência no âmbito das tecnologias e da construção naval, associado à falta de capacidade para sustentar alguns dos seus principais estaleiros de construção naval; e o Brasil, pela necessidade de

⁴³³ Atualmente, existem algumas empresas no país que apoiam o setor da manutenção da indústria do petróleo, produzindo alguns componentes para o setor, entre elas a *Sonamet (Lobito)*, a *Petromar (Soyo)* e a *Lobinave*.

expandir o seu mercado de atuação, no âmbito da sua indústria de construção naval; podem surgir como parceiros estratégicos para a transferência de tecnologia e *Know -How*.

Em suma, perspectiva-se que num futuro não muito distante este setor permita o melhor aproveitamento dos oceanos, ajudando na ocupação e exploração do mar e da plataforma continental nacional, e servindo de pilar na edificação das Marinhas nacionais (Mercante e de Guerra), sendo necessários para tal no quadro interno, esforços consideráveis por parte dos investidores, e no quadro externo, um maior aprofundamento dos laços *bimultilaterais* mantidos com as grandes potências da construção naval a nível mundial, sobretudo com aqueles que Angola já estabelece laços de cooperação noutros setores, nomeadamente com o Japão, Coreia do Sul, Índia, EUA, Alemanha, Espanha, Itália e a China.

2.1.4. A FUNÇÃO PASSAGEIROS, LAZER E TURISMO

O turismo é uma atividade estratégica, não apenas numa perspetiva económica, mas também social e cultural, fazendo com que desde muito cedo representasse um fator de desenvolvimento, especialmente para países ou regiões onde o tecido económico e produtivo é pouco competitivo, constituindo um fator de diversificação económica e um setor-chave para o desenvolvimento de qualquer país (MINUA, 2006, p. 160). O turismo é assim uma indústria que tem a particularidade de ter como produto básico o "atrativo turístico" (captar pessoas que visitam o país), integrado por um conjunto de elementos muitas vezes abstratos, nos quais se destaca a exploração cultural, a perceção da natureza, da variedade de ambientes e paisagens, da biodiversidade, entre outros elementos dos quais o Mar faz parte.

Nas últimas décadas, tem-se vindo a observar o maior desenvolvimento e expansão das funções de lazer e turismo dos oceanos, ocupando sobretudo o espaço deixado pelo desaparecimento do transporte de passageiros a grande distância, incluindo os serviços de transporte de passageiros em curta distâncias (*ferries*), os serviços de cruzeiros, a construção dos respetivos navios especializados e a construção de navios de recreio e desporto, e as respetivas marinas (Félix Ribeiro, 2010, p. 133). O segmento do Turismo do Mar surge assim como um setor que merece atenção demorada, sendo fundamentalmente subdividido em: náutica de recreio, o turismo de cruzeiro, as indústrias marítimo-turísticas e os desportos náuticos e marítimos (Cunha, 2011b, p. 33).

A componente do turismo náutico inclui hoje diversos tipos de atividades, umas mais ativas e associadas ou não à competição, abrangendo os vários desportos náuticos, como a vela de cruzeiro, vela ligeira, *windsurf*, *kitesurf*, *surf*, *bodyboard*, *rafting*, remo, canoagem, *kayak*, *ski* aquático, motonáutica, pesca desportiva, caça submarina, mergulho, que podem ser

praticados no mar, rios e estuários e lagos naturais ou artificiais (albufeiras). Outras atividades mais ligadas ao lazer e/ou descanso, saúde e bem-estar ou culturais, como o simples turismo de sol e praia, as talassoterapias, e ainda os navios cruzeiros que podem percorrer os oceanos e escalar vários portos, ou as embarcações de pequena e média dimensão destinadas ao tráfego fluvial ou costeiro (SaeR, 2009, p. 141). Todo este elenco apresenta um potencial de desenvolvimento na atividade económica das nações. De acordo com o estudo “*World Marine Markets*”, efetuado pela Douglas-Westwood, que inclui no Turismo Náutico um conjunto de atividades, tais como a pesca desportiva, a náutica de recreio, os desportos náuticos e as férias em cruzeiros, estima-se que em 2005 este setor tenha gerado cerca de 173,7 mil milhões de euros a nível mundial, representando cerca de 10,5% do total das receitas da Náutica de Recreio e do Turismo Náutico, com uma taxa de crescimento a nível internacional de 8 a 10% por ano, ainda que exista uma grande dificuldade em estimar o volume de negócios gerado pelo Turismo Náutico, especialmente porque os serviços estatísticos internos de cada país, não estão preparados para prestar este tipo de informação (SaeR, 2009, pp. 146-147).

Em Angola, devido ao quadro quase que estacionário da atividade turística durante o prolongado período de guerra civil, o fator produtivo deste setor não é muito satisfatório, sobretudo considerando as potencialidades turísticas nacionais (MINUA, 2006), fazendo com que o Estado deste subsector seja semelhante ao conjunto das atividades turísticas. Deste modo, o Turismo Marítimo em Angola está ainda muito pouco explorado, especialmente se comparado com a grande procura do "fator praia e sol", encontrando-se muito pouco dinamizado e estruturado, o que não tem permitido tirar partido do potencial que o país tem. Porém, nos últimos anos tem-se vindo a observar uma recuperação e expansão no setor turístico, nomeadamente no turismo marítimo, enfrentando hoje importantes desafios que não mais podem ser ignorados.

No que concerne aos “segmento dos desportos náuticos”, atualmente, já existem vários clubes que se dedicam ao fomento destas atividades no país, como é o caso do Clube Naval de Luanda, Clube Náutico da Ilha de Luanda, do Clube da Marinha de Guerra de Angola, Clube Náutico do Dondo, Recreativo de Cambambe, 1º de Agosto; entre outros clubes e equipas já formadas envolvidas dos desportos náuticos, quer na vertente da competição, como numa vertente mais ligada ao lazer. Estes clubes encontram-se associados à Federação Angolana dos Desportos Náuticos (FADEN), criada em 2009. Este quadro tem permitido a presença de Angola no teatro internacional, contando atualmente com pelo menos

três modalidades olímpicas (vela, canoagem e remo) e com vários títulos alcançados em provas internacionais (Clube Naval de Luanda, 2010, p. 15).

Paralelamente, a pesca desportiva, o mergulho e a pesca submarina, representam o leque de atividades no âmbito dos desportos náuticos que têm conquistado mais apoiantes, tendo crescido bastante nos últimos anos. Este cenário tem motivado a criação de zonas de apoio aos desportos náuticos e a modernização, reconversão ou criação de portos de recreio, que de certa forma regeneram a zona onde estes se inserem, o que provoca o valor acrescentado do imobiliário, o aparecimento de atividades económicas direta ou indiretamente ligadas à náutica de recreio, nomeadamente no âmbito da hotelaria e restauração, ultrapassando desta forma a função inicial de apoio aos desportos náuticos e à navegação turística e desportiva.

Por outro lado, o "segmento da náutica de recreio" surge como um dos segmentos do conjunto das atividades turísticas do mar que muito tem vindo a crescer nos últimos anos, embora ainda seja muito reduzido o número de embarcações de recreio por habitante, o que torna a sua prática um pouco onerosa. A sua evolução a nível nacional tem potenciado a instalação de um conjunto de infraestruturas, por quase todos os pontos principais da costa, no aproveitamento de áreas portuárias degradadas ou subutilizadas, quer para a criação de apoios à náutica de recreio, quer através do desenvolvimento de terminais para cruzeiros náuticos, e na recuperação de antigos hangares, edifícios, armazéns e estaleiros para albergar os clubes e associações de desportos náuticos. Como efeito sinérgico, verifica-se o interesse por parte do setor privado neste ramo, podendo atrair também investimento estrangeiro, que a curto prazo será fundamental para a criação de infraestruturas (indústrias marítimo-turísticas); reparação, manutenção e se possível a construção das embarcações de recreio; e a consolidação de uma rede nacional dedicada a náutica de recreio.

Por sua vez, o "turismo de cruzeiro" é um segmento ainda muito recente, devido sobretudo a instabilidade vivida no país durante longo período, porquanto nos últimos anos se tem assistido ao crescimento deste segmento, nada histórico, na estrutura do setor marítimo-portuário nacional. Assim, face ao potencial turístico de Angola, as águas angolanas em conjunto com os seus principais portos⁴³⁴ começam a fazer parte de alguns roteiros turísticos das principais companhias do turismo de cruzeiros que passeiam pelo Sul do Atlântico, no sentido que deve ser aproveitada esta revolução no setor turístico, por este segmento ter um

⁴³⁴ Vide. Notícia consultada em 04 de maio de 2013 em http://www.welcometoangola.co.ao/cruzeiros_em_luanda.

efeito dinamizador, nomeadamente no que toca ao conjunto de serviços, quer seja no âmbito de serviços de “*pre-cruise*” e “*post-cruise*” nos portos de partida/chegada; no âmbito das atividades e serviços nos portos de escala (ex. pequenas excursões e visitas guiadas na cidade, porto e sua área envolvente); ou mesmo no que concerne ao conjunto de produtos/serviços que podem ser associados no pacote dos cruzeiristas, sendo a localização geográfica de Angola e o seu clima tropical uma vantagem categórica.

Por outro lado e no âmbito dos “Transportes Marítimos de Curta duração (TMCD) (*short sea shipping*)”, Angola deve continuar a explorar a sua geografia, em detrimento de alguns problemas de urbanização ao nível do sistema de transportes nacional, na medida que a aposta no transporte marítimo de curta distância (serviço de cabotagem), dentro do território nacional e com os países vizinhos, surge como um investimento estratégico, especialmente numa lógica de serem criados «itinerários ou autoestradas marítimas»⁴³⁵, a fim de serem estabelecidos fluxos de transporte regulares em condições de maior fluidez, celeridade e eficiência económica (Carvalho, 2013, p. 28). Por isso, o Ministério dos transportes, por iniciativa do Instituto Marítimo Portuário de Angola (IMPA), tem levado a cabo um processo de construção de terminais marítimos de passageiros, destinados a fomentar o transporte de passageiros e descongestionar o trânsito rodoviário especialmente na capital do país, sendo que de acordo com o Ministro Augusto da Silva Tomás «existe um litoral bastante vasto em Angola, que ainda não é bem aproveitado»⁴³⁶. Neste contexto, encontram-se em fase de planeamento e implementação três projetos de cabotagem no país, a saber: Norte de Angola, Luanda e Fluvial (*idem*, pp. 28-53).

Numa primeira fase, o projeto prevê a construção de terminais de passageiros nas zonas do Museu da Escravatura, Macoco, Chicala, Porto de Luanda, Cacucaco, Benfica, Panguila e no Mussulo, com uma capacidade de cerca de 800 passageiros por hora, oferecendo também mais de 1400 novos postos de trabalho. Semelhantemente, está previsto que na segunda fase este projeto seja estendido para as províncias de Cabinda, Zaire, Bengo, Benguela e Cuanza Sul e Namibe, de forma a potencializar a atividade económica e as atividades de turismo e lazer em todo o território nacional, contribuindo para o descongestionamento urbano e potencializando ligações diretas entre áreas urbanas, ao reduzir

⁴³⁵ O conceito de Auto-Estradas do Mar foi proposto pela Comissão Europeia em 2001 como uma alternativa real e eficiente ao transporte rodoviário, embora numa perspetiva mais virada para o comércio, de forma a diversificar as cadeias logísticas na comunidade (SaeR, 2009, p. 172).

⁴³⁶ Vide. Notícias acedidas em 22 de julho de 2013 em http://www.portalangop.co.ao/motix/pt_pt/especiais/reconstrucao-nacional/2013/5/24/Luanda-ganha-terminais-maritimos-passageiro-ainda-este-ano,0de6156d-b5bb-4fa8-af64-13adb1532cd5.html.

os tempos pendulares de viagens; o que faz deste projeto uma alternativa eficiente ao transporte rodoviário e ferroviário, com enorme potencial de crescimento. Por seu turno, encontra-se em fase a criação de uma «rede de cabotagem marítima e fluvial a norte» nas províncias de Cabinda, Zaire, Uíge, pelo que de acordo com o Ministro Augusto da Silva Tomás este projeto vai reduzir os custos de transporte, servindo de ligação marítimo-rodofluvial entre a Província de Cabinda e outras Províncias do Norte de Angola e permitindo a circulação de pessoas e mercadorias entre as províncias da região Norte, contribuindo também para a “...coesão territorial, social e consolidação do processo de unidade nacional...”⁴³⁷. Por último, encontra-se em fase de planeamento o estabelecimento de uma rede de cabotagem fluvial a sul, na província do Cuando Cubango (Carvalho, 2013, p. 41).

Será de considerar que este projeto terá muito impacto na vida das populações, tendo um efeito dinamizador, sobretudo se for tido em conta que aos terminais marítimos deverão estar associados um conjunto de infraestruturas (parque de viaturas, zonas de restauração, etc.), que por si só criam postos de trabalho e fomentam a economia local pelo que, e numa visão multimodal, o seu valor será ampliado pelo número de setores que poderão estar associados à sua implementação e manutenção (construção civil, Serviços de Alfândega e Emigração, Hotelaria e Restauração, etc.). Considera-se que a costa angolana possui grandes potencialidades para o desenvolvimento da navegação de recreio e de um conjunto de atividades ligadas ao turismo de mar, restando apenas uma maior aposta nas iniciativas nacionais de forma a tirar maior proveito das inúmeras áreas disponíveis em zonas estuarino fluviais e em portos de comércio e pesca. É urgente a criação de infraestruturas e instalações portuárias de apoio específico a estas atividades, pois a falta de investimento nestes segmentos viabiliza a retração da Economia do Mar e do desenvolvimento sociopolítico nacional.

Paralelamente, o crescimento do "turismo marítimo" poderá ajudar na mudança das mentalidades nacionais, relativamente ao esquecido património ligado ao mar, fomentando assim uma cultura marítima, uma vez que o turismo náutico juntamente com o desporto náutico pode desempenhar um papel fundamental no que concerne a criação de novos hábitos e costumes no seio da população, sobretudo da camada mais jovem, no sentido que permite uma aproximação maior da população ao mar. A revitalização e reconversão desta atividade tem de ser enquadrada num projeto que integre todos os complementos históricos,

⁴³⁷ Vide. Notícias acedidas em 22 de julho de 2013 em <http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=5353&area=Cargo>.

paisagísticos, económicos e sociais numa procura de complementaridade, continuidade e sinergias (SaeR, 2009, p. 144). Isso requer, não apenas que o País continue a comungar a paz e a estabilidade nacional, mas também que crie infraestruturas de acolhimento portuário, terminais de passageiros, e desenvolva uma concertação alargada entre as companhias, agentes envolvidos, autoridades portuárias e todas outras instituições que possam engrandecer este segmento, para que num quadro de desenvolvimento sustentável de Angola, a dinamização de serviços e a criação de infraestruturas e equipamentos de apoio à Náutica de Recreio e ao Turismo Náutico tenham um papel relevante.

2.1.5. A FUNÇÃO ENERGIA OFFSHORE E MINERAIS

O aumento das necessidades mundiais de energia, em quase todas as regiões do mundo, tem conduzido à maior exploração dos mares e oceanos, com vista a aceder a novas jazidas de combustíveis fósseis ou novas formas de energia, sendo muitas delas ainda pouco exploradas e até desconhecidas, fazendo com que o grande Oceano hoje seja uma esperança para a sobrevivência da humanidade, onde a Função Energia⁴³⁸ constitui um «segmento essencial no quadro da Economia do Mar». Deste modo, a prospeção, a investigação e a exploração científica desenvolvidas no espaço marítimo, permitem considerar o mar como um elemento muito importante, enquanto fonte potencial de recursos biológicos, minerais, proteicos, entre outros recursos marinhos; recursos normalmente localizados nas plataformas continentais adjacentes às terras emersas, que correspondem a cerca de 20% a 25% da área continental, o que faz dos oceanos o 7.º "continente" (Carvalho, 1982, p. 125).

No contexto internacional, as atividades relativas à exploração de recursos não vivos do mar desempenham um papel importante no crescimento económico e na criação de postos de trabalho, sendo por isso consideradas como estratégicas (Governo de Portugal, 2013b, p. 47). Haverá então que colocar um acento tónico na «exploração dos combustíveis fósseis (petróleo e gás natural) no fundo do mar», tradicionalmente feita através de poços a partir de jazidas. Isso porque essa dimensão, comparativamente com a exploração de energias renováveis com base no mar (ainda no seu início), designadamente a energia eólica *offshore* ou a energia das ondas; se encontra mais evoluída, mormente por a exploração da energia

⁴³⁸ Esta função compreende a exploração *offshore* de petróleo e gás natural, que inclui o fabrico de plataformas e navios especializados, a robótica/automação para exploração submarina; os serviços de apoio e segurança e manutenção das plataformas, e os serviços de financiamento e seguros; o transporte de petróleo e de gás natural liquefeito com operadores de *shipping* especializados; a construção naval de petroleiros e de navios de transporte de gás e de granéis químicos, enquanto segmento específico do setor de construção, arrastando todos os outros subsectores associados; os complexos de refinação de petróleo, desliquefação de gás natural e de transformação petroquímico localizados em áreas industriais portuárias; e mais recentemente, o desenvolvimento das energias renováveis com base no mar (energia das ondas e energia eólica *offshore* principalmente) (SaeR, 2009, p. 95).

renovável constituir uma parcela pouco explorada a nível nacional. Todavia, não retira o potencial que o mar encerra nessas áreas.

A percepção da importância dos combustíveis fósseis para Angola, já data desde há muitos anos. Na atualidade o petróleo bruto e as reservas de gás natural em Angola fazem parte dos recursos naturais mais preciosos e atrativos na ZEE dos países da região SADC (Thomashaussen, 2008b, p. 19). Em termos históricos, o início da exploração do petróleo vem das décadas de 1950 e 1960, quando as autoridades portuguesas, através dos seus planos de desenvolvimento e fomento implementados, permitiram o desenvolvimento e a exploração dos recursos energéticos. Deste modo e desde as primeiras descobertas e explorações de petróleo em Angola, que a evolução da sua economia começou a ser fortemente condicionada pela flutuação dos preços do petróleo, nos mercados internacionais, e pelas estratégias implementadas pelas multinacionais do setor petrolífero (Sonangol, 2013, pp. 31-32). Esta tendência intensificou-se ao longo da década de 90 do século XX, onde se registou uma maior dependência da economia angolana relativamente ao petróleo. Este setor assegurou cerca de 90% das receitas do Estado, tendo nos finais dessa década atingido um peso superior a 60% no PIB nacional⁴³⁹ (Lopes, 2004, p. 92).

Atualmente, o regime jurídico no âmbito das operações petrolíferas é formado pelas Lei n.º 10/04 de 12 de novembro de 2004, das Atividades Petrolíferas (LAP), que regula e define as atividades de prospeção, pesquisa, avaliação, desenvolvimento e produção de petróleo; Lei n.º 11/04 de 12 de novembro, que aprovou o Regime Aduaneiro aplicável ao setor; e pela Lei n.º 13/04 de 24 de dezembro sobre a Tributação das Atividades Petrolíferas e pelo Regulamento anexo ao Decreto n.º 1/09 de 27 de janeiro, o Regulamento das Operações Petrolíferas (ROP), aplicável à atividade de *Upstream*. Por seu turno, a gestão e partilha das receitas petrolíferas estão entregues a vários órgãos: o Ministério das Finanças (MINFIN), responsável pela política económica e financeira, pela gestão dos orçamentos, cobrança de imposto, e outros; o Banco Nacional de Angola (BNA), responsável pelas transferências e pagamentos relacionados ao petróleo, a gestão da dívida externa, os fluxos financeiros, etc.; o Ministério dos Petróleos (MINPET), encarregado de fomentar a política de fiscalização e controlo do setor; e a Sonangol, representante do Estado no setor, como concessionária

⁴³⁹ Esta dependência prolongada verificou-se em todos os setores do país, sendo que para tal importa lembrar que o setor petrolífero sustentou durante longos anos a indústria militar e os esforços de guerra, estando na base de todo financiamento do material bélico, dos pagamentos dos serviços e da liquidação da dívida externa. Assim sendo, a utilização do petróleo como produto de intercâmbio, por forma a garantir os empréstimos e as linhas de crédito, ainda hoje, são uma constante, onde a natureza e a composição da dívida externa, mais que o seu valor global, constituem um fator potencialmente constrangedor do desenvolvimento económico.

responsável pelas auditorias de custos, cobrança de um número determinado de pagamentos devidos ao Estado e participante comercial no setor, e que atualmente, coordena a atividade de *upstream*, que compreende a concessão de exploração de petróleo no território e na costa marítima, a prospeção e exploração de petróleo bruto, e a exploração das reservas nacionais de gás natural e atualmente de petróleo na camada do pré-sal.

A produção de petróleo em Angola está maioritariamente concentrada em numerosos blocos de produção no *offshore*, divididos atualmente em quatro camadas, dentro das três principais bacias sedimentares (Namibe, Congo e Kwanza), fazendo parte da chamada «Bacia Marginal do Atlântico Sul»: banda A – a exploração é feita em blocos de águas pouco profundas (bloco 0-13); banda B - águas profundas (bloco 14-30); banda C – águas ultra profundas (bloco 31-40); e na camada do pré-sal (EIA, 2013, pp. 5-8). Deste modo, a bacia em águas profundas do rio Kwanza (150 km a oeste da capital do país, Luanda) é considerada como um dos reservatórios de petróleo mais ricos do mundo, com potencial para aumentar significativamente a capacidade de produção de Angola (African Economic Outlook, 2013, p. 4).

De acordo com as estimativas do Jornal *Oil & Gas Journal* no final de 2011, as reservas de crude angolanas rondavam na ordem das 9.5 biliões de barris de crude, o que permite que o país seja o segundo maior produtor de petróleo em África e o 18º em todo o mundo (EIA, 2013, p. 3). O País tem investido em muitos projetos do setor, de forma a garantir a maior sustentabilidade e afirmação da sua indústria petrolífera, permitindo deste modo canalizar os seus benefícios em outros setores-chave da economia nacional, que por sua vez ajuda na diversificação da economia. Em vista disso, surgem projetos como o Angola Kizomba Satélites; o LNG (*Liquefied Natural Gas*); o projeto SPVM (Plutão, Saturno, Vénus e Marte), de produção de petróleo em águas ultra-profundas do Bloco 31, o maior projeto de águas ultra profundas de África e a maior infraestrutura submarina do mundo (Sonangol, 2013, p. 8); o *Sonaref trans-africa pipeline*; entre outros projetos em curso, que têm feito da economia angolana uma das mais fortes no continente.

O setor petrolífero tem demonstrado um comportamento notável, tendo registado crescimento, depois de um período contraccionista. Deste modo e de acordo com o Relatório de Contas do BNA do ano 2012, o setor petrolífero teve um crescimento na ordem dos 4,31%, tendo uma participação de 44,49% no PIB nacional (BNA, 2012b, p. 21). Neste contexto, a média anual de petróleo produzido nos últimos anos cifrou-se na escala dos 1,84 milhões bpd (bbl/d), num contexto onde o Governo espera que este valor atinja os 2 milhões bbl/d até o

ano de 2015 (EIA, 2013, p. 4). Paralelamente, não pode ser ignorado o facto de que os projetos da indústria petrolífera servem de catalisadores para o desenvolvimento local e nacional, criando um conjunto de atividades conexas, que por si só criam valor acrescentado para a economia nacional. A indústria petrolífera tem assim ajudado no aumento do poder económico das comunidades locais, nomeadamente nas províncias produtoras de petróleo, sendo um dos setores da produção nacional com altas taxas de empregabilidade.

No que se refere à exploração de petróleo na camada do Pré Sal, em dezembro de 2011 a Sonangol E.P., na qualidade de concessionária, assinou contratos de Partilha de Produção com as companhias petrolíferas que integram atualmente os diversos Grupos Empreiteiros dos Blocos do Pré Sal angolano, nomeadamente a Sonangol Pesquisa e Produção (P&P), BP, China Sonangol, TOTAL, Cobalt, Statoil, Repsol, ENI e ConocoPhillips, referentes às concessões petrolíferas dos Blocos 19/11, 20/11, 22/11, 24/11, 25/11, 35/11, 36/11, 37/11, 38/11, 39/11 e 40/11 (Sonangol, 2012, p. 15). Segundo o presidente do Banco Mundial, Jim Yong Kim, as descobertas de petróleo na camada do Pré Sal e as suas reservas em hidrocarbonetos são dois indicadores que permitirão que Angola assuma a médio prazo a liderança na produção de petróleo em África, o que significará um importantíssimo passo para a economia e mercado angolano.

Num outro prisma, Angola possui a segunda maior reserva de gás natural de África, constituindo uma razão para os últimos investimentos na exploração e produção do gás. Neste quadro surge o Projeto Angola LNG (ALNG) construído desde 2007, situado na cidade do Soyo é um dos maiores investimentos na indústria angolana moderna, num orçamento avaliado em mais de 10 mil milhões de USD e financiado pela multinacional Chevron (36,4%), pela Sonangol (22,8%), a italiana ENI (13,6%), Total (13,6%) e pela britânica BP (13,6%) (*idem*, 2012c, pp. 44-45; EIA, 2013, p. 13). O projeto constitui uma solução para minimizar a queima de gás e a poluição ambiental, aproveitando o gás associado dos campos petrolíferos do *offshore* angolano com o objetivo de fornecer energia limpa e fiável aos consumidores e maximizar o aproveitamento dos recursos do offshore. Representa uma Visão Estratégica englobando o petróleo e o gás natural, onde serão explorados os blocos de águas profundas e ultra profundas, com redução na queima de gás, em nome da proteção ambiental, do cumprimento da legislação angolana que regulamenta as atividades petrolíferas e não permite a produção com queima de gás e das normas internacionais (MARPOL 73, CLC 69, HNS 96, etc.).

Com a Produção de gás natural em Angola a 20% da capacidade , o ALNG tem uma produção que ronda os 125 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia (EIA, 2013, p. 45), o que num futuro deverá garantir a entrada de Angola no Fórum de Países Exportadores de Gás (GECF); tendo a produção de gás natural triplicado. Angola tem investido mais na exploração e produção de gás, minimizando os desperdícios na indústria petrolífera, protegendo o ambiente e maximizando o proveito dos recursos no mar. Neste cenário, o mês de julho de 2013 fica marcado na história, por representar o começo de um novo ciclo de relações comerciais, no qual foi expedido o primeiro carregamento de gás natural do projeto Angola LNG para o Brasil (Sonangol, 2013d, p. 42).

Neste quadro, a indústria petrolífera de Angola é dominada pelo setor *upstream* (exploração e produção de petróleo bruto e gás natural), enquanto o setor *downstream* (refinação e distribuição dos produtos derivados do petróleo bruto) permanece pouco dinâmico, no sentido em que a única refinaria (Luanda) não é capaz de atender à procura nacional de 65.000 bbl/d (Ramos, 2012, p. 5). Assim sendo e no que concerne à produção de derivados do petróleo, Angola conta atualmente com uma refinaria com uma capacidade de refinação de cerca de 39000 bbl/d, e num futuro próximo com a nova refinaria do Lobito (Sonaref), estando previsto a sua entrada em operação definitiva em 2016, com uma capacidade inicial aproximada de 120,000 bbl/d inicialmente, podendo atingir os 200,000 bbl/d. Neste particular importa realçar que, devido à natureza da economia nacional, o mercado interno ainda consome uma quantidade muito baixa de derivados do petróleo (em 2011 rondou os 88000 bbl/d), no sentido que o maior desenvolvimento da indústria de refinação traduzir-se-á numa maior diversificação nas exportações (EIA, 2013, pp. 10-11).

A qualidade do petróleo angolano, com baixo teor de enxofre e maioritariamente de base parafínica ou naftênica (petróleo bruto leve e/ou médio) com 30° - 40° API *Gravity*, faz com que Angola exporte aproximadamente 80% da produção nacional da indústria petrolífera (*idem*, p. 11). Neste contexto, nos últimos anos Angola investiu na criação e remodelação dos terminais para a exportação do crude, levando a aquisição de vários navios FPSO (*floating production, storage, and offloading*), bem como a assinatura do MoU com a Zâmbia para a construção de *oleodutos* entre Lobito e Lusaka, que visa ligar a Sonaref à cintura de cobre da Zâmbia, com vista a abastecer de produtos refinados este centro industrial, estando previsto entrar em operação até 2016 (Sonangol, 2012c, p. 42; EIA, 2013, p. 11). Portanto, a maior importância que Angola vem ganhando nos últimos anos no âmbito da geopolítica do petróleo tem promovido a internacionalização dos negócios da Sonangol E.P., fazendo com que a

empresa invista no Irão, Iraque, Cuba, Venezuela e no Brasil. Angola tem assim na atualidade, um papel político e estratégico importante a desempenhar no abastecimento mundial de petróleo e gás natural, sobretudo após a recente descoberta de impressionantes reservas de petróleo e gás, representando um elemento essencial no xadrez mundial da «geopolítica da energia» (Fontoura, 2013, p. 72).

Porém, importa sempre realçar que para a maior contribuição deste setor no crescimento e na diversificação da economia angolana, o crescimento e a respetiva internacionalização da sua indústria (petrolífera) deve ser sempre de forma a canalizar recursos para o desenvolvimento dos outros setores da produção nacional, nomeadamente servindo de catalisador para o desenvolvimento de uma indústria orientada para o mar. Isso porque se o crescimento da indústria petrolífera não for controlado, com base numa perspetiva de sustentabilidade e competitividade entre os vários setores da economia nacional, pode provocar uma ainda maior especialização da economia nacional na indústria petrolífera, em detrimento do não desenvolvimento ou declínio dos outros setores da economia nacional, nomeadamente dos outros subsectores da «Economia do Mar», fenómeno vulgarmente designado pela teoria económica por "doença holandesa"⁴⁴⁰.

2.2. O CONHECIMENTO CIENTIFICO NOS DOMÍNIOS DAS CIÊNCIAS E TECNOLOGIAS DO MAR

Na análise do Poder Marítimo ao longo da História, entende-se a sua relevância para o bem-estar das comunidades, sobretudo para as sociedades ribeirinhas. Desde Tucídides, Xerxes, Temístocles e Platão que algumas comunidades já valorizavam as vantagens das posições ribeirinhas. Todavia e apesar do valor desde há muitos anos reconhecido aos mares, a sua utilização apenas teve grande relevância no poder das civilizações depois do surgimento da técnica do domínio de navegar, ou seja, a capacidade de associar o acesso ao mar à técnica de navegação e à arte de marear; o que veio dar uma outra dimensão ao Poder Marítimo e revolucionar o conceito de ecúmena (Almeida, 1994, p. 21). Neste capítulo da História, importa sublinhar o contributo de Portugal enquanto grande precursor da navegação em

⁴⁴⁰ A doença holandesa, que traduz a maldição dos recursos naturais, refere-se à relação entre a exportação de recursos naturais e o declínio do setor industrial ou seja, a exportação excessiva de recursos naturais faz com que o valor da moeda do país aumente em relação a outras moedas, o que torna não competitivas as outras exportações (Collier, 2007, pp. 60-62). A expressão "doença holandesa" foi inspirada nos acontecimentos dos anos 1960, quando uma escalada dos preços do gás teve como consequência um aumento substancial das receitas de exportação dos Países Baixos e a valorização do moeda local.

oceano aberto, tendo tido um papel fundamental na expansão marítima, no desenvolvimento da técnica, das tecnologias, da construção naval, da navegação astronómica, da artilharia embarcada, da arte de marear e do conhecimento climatológico, atmosférico e das correntes oceânicas, nomeadamente do "domínio" dos ventos alísios.

Parece claro que foi a tecnologia e a técnica que revolucionaram o acesso e a utilização dos oceanos, pois que, e de acordo com Simon Kuznets, o casamento entre a ciência e a técnica inaugurou a chamada «...Era do crescimento económico moderno...», tendo sido sucedida por um conjunto de uniões e de troca de informações que tiveram início na Idade Média, marcada sobretudo pela utilização do conhecimento astronómico para navegar através do cálculo da latitude e em mar aberto (Landes, 2005, p. 319). Vários séculos passados, a necessidade de garantir o acesso aos recursos naturais vivos e não vivos do mar, particularmente localizados a grandes profundidades (*deep sea*), tem impulsionado também o desenvolvimento tecnológico submarino, permitindo assim a exploração e o aproveitamento desses recursos; o que fez despertar alguns domínios das ciências e das tecnologias particulares na investigação do mar profundo (Governo de Portugal, 2013b, p. 11; Santos, 2009b, p. 96).

Com efeito o conhecimento científico do Mar através da ciência e da tecnologia, surge como um instrumento essencial para o seu melhor aproveitamento, por dar acesso a um manancial de novos recursos marinhos desconhecidos até há pouco e permitir a exploração sustentável dos novos e velhos recursos, promovendo assim o desenvolvimento económico. Todavia, "...apesar de os Oceanos representarem cerca de 70% da área do planeta habitável, apenas estão levantados, óptica e acusticamente, 5% a 7% dos seus fundos, enquanto por exemplo, já se conhece a totalidade da superfície da Lua..." (Matias, 2005, p. 6). Desta forma se pode atender o longo caminho que as Ciências do Mar têm pela frente.

Neste particular, embora se reconheça que muito já é sabido sobre a natureza dos mares e oceanos, a grandeza de qualquer Estado passará também pelo melhor aproveitamento das heranças da natureza em simultâneo com as oportunidades da globalização, de forma a minimizar as suas fraquezas e diminuir os riscos, nomeadamente num cenário onde a ciência e as tecnologias surgem como os «remédios de todos os males» e ao mesmo tempo os «venenos para todos os bens». Isso porque os Mares e Oceanos estão na origem da vida animal há cerca de 3,8 mil milhões de anos, desempenhando um papel essencial no equilíbrio ambiental (*European Commission*, 2007, p. 7). Conhecer, investigar e analisar os mares e oceanos torna-se assim num investimento para as próximas gerações, muito mais num contexto onde Angola

espera aumentar a sua plataforma continental e onde se exige capacidades técnico-científicas que permitam conhecer, avaliar e extrair as riquezas do fundo do mar.

Também e paralelamente aos subsectores de atividades da «Economia do Mar», as tecnologias, a ciência e a inovação, associadas à indústria marítima e suportadas por uma política clara e dinâmica, têm potencial de crescimento, representando uma "oportunidade de investimento" para as empresas que nela pretendam investir, quando aplicadas nos novos enquadramentos de sustentabilidade e valorização dos recursos naturais e das atividades marítimas. Nesta perspetiva e tendo em conta os progressos originados pela globalização, sobretudo os de cariz científico e tecnológico, existe plena consciência de que o Mar representa uma fonte de recursos incalculável para o desenvolvimento e para a economia de Angola, quer seja na atividade económica diária de subsistência quer para as outras áreas de atividades englobadas no setor marítimo-portuário, já que nas últimas décadas se assistiu a um incremento do interesse dos Estados nos oceanos, enquanto vetores estratégicos de desenvolvimento (Governo de Portugal, 2013b, p. 11).

Na verdade, não causa surpresa as exigências da gestão dos recursos vivos e energéticos do mar ao nível de I&D, bem como para garantir a preservação do meio marinho e da sua biodiversidade, nomeadamente porque até hoje apenas existem imagens acústicas ou óticas de menos de 10% do fundo dos oceanos, havendo necessidade de prosseguir com a cartografia do fundo marinho, sobretudo porque não se conhece ainda a real capacidade regenerativa dos oceanos, sujeitos a poluição constante e ainda existir muito por descobrir e explorar nos fundos marinhos. Por isso, o conhecimento profundo dos oceanos, nos seus mais variados domínios, exige uma abordagem multidisciplinar das diversas matérias, concretamente pela dependência intersectorial entre elas, para que o sucesso de determinado projeto ou medidas setoriais não se reflitam prejudicialmente noutros setores, pondo em causa a prossecução dos interesses marítimos nacionais⁴⁴¹. O que significa que uma matéria tão vasta e transversal como é a dos Assuntos do Mar deva ser objeto de uma abordagem estrutural e de um tratamento integrado.

Constata-se então que a falta de conhecimento nos Assuntos do Mar, em toda a sua conjuntura, pode condicionar em grande escala um país como Angola, com potencialidades e

⁴⁴¹ Toma-se como exemplo de eventuais conflitos intersetoriais que podem surgir no âmbito dos objetivos marítimos de uma determinada região, a prospeção e exploração *offshore* de petróleo ou gás natural contra projetos turísticos na orla costeira ou a preservação ambiental no mar; a construção de uma central nuclear no litoral contra a preservação dos recursos vivos na área marítima circundante; ou ainda o desenvolvimento portuário de uma cidade contra o uso dos espaços ribeirinhos para lazer da população e aproveitamento das suas potencialidades turísticas (Paes, 2007, p. 2).

oportunidades marítimas, ao não poder tirar dessa forma proveito desta herança e por continuar a limitar a sua utilização, maioritariamente, na exploração do petróleo, pesca e no transporte marítimo (Silva, 2012, p. 86). Com efeito e para explorar o mar, são necessários meios e recursos, para cuja construção e adaptação é fundamental que exista conhecimento especializado. Nesta ótica, embora se reconheça que a localização geográfica relativamente ao mar é um fator primordial (proximidade, morfologia da costa, distância aos mercados e riqueza de recursos marinhos), esta não será suficiente para explorar todo o potencial económico que o mar encerra, onde se exige conhecimentos e capacidades suficientes para aproveitar essas vantagens, uma vez que “se isso não acontecer, terá que se recorrer a intermediários que façam o seu aproveitamento, com perdas substanciais de rendimento” (Rocha, 2009, p. 54).

Neste contexto e no que concerne às capacidades para conhecer o Mar e as suas ciências, Angola tem as suas capacidades num nível muito limitado ou pelo menos e de certa forma pouco distribuídas, visto que o maior setor da economia nacional depende do mar e muito das C&T do Mar, por a "observação integral do oceano tem vindo a ser posta em causa". Daqui, resulta a necessidade dos decisores políticos efetuarem um forte investimento em termos de recursos científicos e tecnológicos de pesquisa, exploração e extração; em programas de I&D; centros de excelência de investigação no âmbito das C&T do Mar; Universidades e Instituições de formação do ramo; estímulos para o desenvolvimento de *clusters* de engenharia e tecnologia do mar; e na respetiva transferência de conhecimento científico; para a médio e longo prazo colmatar estas vulnerabilidades, sendo que à medida que o desenvolvimento tecnológico for permitindo, a exploração dos recursos, até agora inacessíveis, do solo e subsolo marinhos, será melhor, quer em termos de quantidade e diversidade, como ao nível da sustentabilidade (Silva, 2012, pp. 11-113).

Naturalmente, Angola não conseguirá alcançar este desiderato sozinha, pelo que terá de saber aproveitar as relações amigáveis mantidas com países mais desenvolvidos, no setor das C&T do Mar, com grandes conhecimentos e experiência nestas matérias, para desenvolver este setor que se encontra ainda muito atrasado (num modelo *catching-up*⁴⁴²), sobretudo numa altura em que está em fase o "projeto de extensão da plataforma continental", que por si só exige um manancial de conhecimentos, instrumentos e de capacidades

⁴⁴² O modelo de *catching-up* tecnológico consiste na tentativa dos países em desenvolvimento em alcançar a fronteira tecnológica mundial; contrariamente surge a estratégia de *frontier following* que consiste em usar, mas não tentar alcançar esse estágio tecnológico (Carvalho, 2011b, p. 193).

científicas e tecnológicas, que o país não tem. Neste pressuposto, o fortalecimento dos laços de cooperação com parceiros internacionais surge como a única forma do país desenvolver o setor do conhecimento científico do Mar, nomeadamente no âmbito das C&T do Mar, na partilha de dados e de informação científica e por último na formação de quadros especializados ligados ao setor das Ciências do Mar.

Na verdade, Angola tem uma «janela de oportunidade» (*window of opportunity*) para desenvolver o seu setor científico e tecnológico relativo às Ciências do Mar, devido a presença das grandes "Multinacionais do Setor Petrolífero" que, direta ou indiretamente, permitem uma maior transferência de tecnologia e de recursos físicos e humanos para o país, servindo de catalisador para o crescimento deste setor, indo ao encontro da perspetiva de Joseph Nye Jr., quando defendeu que "...do ponto de vista do país pobre, ter uma multinacional a instalar-se para desenvolver os seus recursos é bom..."⁴⁴³ (2002, p. 240), especialmente porque a «exploração dos recursos energéticos do *deep offshore* está nas mãos das grandes companhias petrolíferas que, fruto do investimento que fazem em I&D, são quem detém a tecnologia necessária» (Silva, 2012, p. 83). Esta transferência poderá ser conseguida através do estabelecimento de parcerias entre as instituições nacionais e as suas congéneres estrangeiras, sendo para tal fundamental garantir que desta transferência não resultará um aumento da dependência externa de Angola⁴⁴⁴ (*idem*, p. 92).

Nesta perspetiva tal como em outros setores da atividade nacional, os países e organizações parceiras e as suas empresas devem constituir um "motor para o desenvolvimento deste setor", sobretudo pela partilha de conhecimento, experiências, ferramentas e recursos científicos, nomeadamente com parceiros cientificamente mais avançados nestas matérias, dentre os quais os EUA, a China, o Brasil, Portugal, a Holanda, entre outros parceiros que têm demonstrado vontade em apoiar Angola no ramo das C&T.

⁴⁴³ Joseph Nye Jr. defende que, mesmo que em termos de contrapartidas económicas, o país pobre receba apenas 20% das receitas e a multinacional receba 80%, quanto aos ganhos gerais; o país pobre fica com mais do que tinha, contrariamente ao que era no passado quando as multinacionais detinham o monopólio sobre o capital, a tecnologia e o acesso aos mercados internacionais, e que ditavam por completo as premissas do negócio com os países pobres. Atualmente, pela própria dinâmica do mercado, as multinacionais são obrigadas a transferir recursos para os países pobres, formar cidadãos autóctones e criar outras condições, que direta ou indiretamente fomentam o desenvolvimento das regiões.

⁴⁴⁴ Nos dias de hoje, o poder tecnológico constitui um tipo de poder decisivo na afirmação do Estado e do seu posicionamento perante o sistema internacional. Constitui no seu conjunto o sustentáculo e a base de evolução de todo o aparelho industrial, económico e científico de qualquer país, por a Força Económica de um Estado depender diretamente do seu poder tecnológico e científico. O poder científico traduz e expressa na sociedade internacional a vitalidade e a força intelectual de um Estado, quer em termos académicos como científicos de investigação, os quais e em conjunto caracterizam os indicadores que espelham a expressão real da qualidade da sua população.

Com efeito, a relação estabelecida com Portugal⁴⁴⁵ e com o Brasil deve surgir enquadrada também numa tendência de consolidar a "lusofonia económica" (Pereira, 2012, p. 37), cada vez mais forte, onde a experiência destes países nos Assuntos nas C&T do mar em específico surge como um pilar essencial para o fortalecimento desta área, na qual Angola ainda atravessa muitas dificuldades.

Como amplificadores das artes e das técnicas, o potencial científico de Portugal, a dinâmica económica no setor das Ciências do Mar do Brasil e a riqueza da plataforma continental de Angola devem consolidar o amadurecimento do triângulo estratégico Brasil⁴⁴⁶ – Angola – Portugal, nessas matérias. Num outro prisma, encontra-se um parceiro não tão habitual mas muito importante no âmbito das C&T do mar para Angola, a Holanda, pelo seu potencial, enquanto "centro do conhecimento marítimo", possuidora de um dos maiores "clusters marítimos" a nível mundial. Importa pois realçar o papel das suas empresas na edificação desse setor em Angola, a saber: a *Royal Boskalis Westminster*, na dragagem do acesso e da base Kwanda do Angola LNG; a *Van Oord*, em projetos no âmbito do ordenamento costeiro e do canal do Porto de Cabinda; os Estaleiros de Damen na construção dos FISVs (*Fishery Inspection Surveillance Vessels*), para a fiscalização das pescas em Angola; entre outras empresas holandesas no âmbito da construção naval, obras marítimas, transportes marítimos, exploração etc., cujo intercâmbio merece uma aposta de Angola (Sonangol, 2013b, pp. 8-13).

Sob o mesmo ponto de vista, Angola pode ainda aproveitar a cooperação mantida com outros países da EU com base no Programa Indicativo Nacional (PIN), que estabelece as orientações estratégicas e as linhas de atuação no domínio da cooperação e compreende um vasto leque de setores, tal como consta no "*Country Strategy Paper and National Indicative Program 2008-2013*", especialmente porque nos últimos anos ambas as partes reconheceram o importante contributo da ciência e da tecnologia para o crescimento socioeconómico e o

⁴⁴⁵ Importa lembrar, que a robótica submarina constitui hoje a área tecnológica mais desenvolvida em Portugal, estando diretamente orientada para o conhecimento, monitorização e exploração dos oceanos, envolvendo quatro Instituições de Ensino superior/ Institutos de Investigação com competências na área da automação e robótica, que prosseguem programas de I&D em robótica submarina, integrados em projetos internacionais ou respondendo às solicitações nacionais (Ribeiro, 2011, p. 166).

⁴⁴⁶ Importa sempre sublinhar a capacidade tecnológica brasileira, ao serviço dos setores de recursos naturais, designadamente na exploração de hidrocarbonetos no «*deep offshore*». Neste quadro, importa lembrar o projeto «*The South Atlantic Cable System (SACS)*», entre os dois países, lançado em dezembro de 2012, que consiste no lançamento de cabos submarinos de fibra-óptica intercontinentais de Luanda a Fortaleza (Brasil), para a transmissão de dados e voz, que se enquadra numa rede intercontinental de telecomunicações, sendo o projeto orçado em cerca de 278 milhões de USD e estando previsto estar concluído no final de 2014 (Sonangol, 2013b, p. 5).

desenvolvimento sustentável do país, tendo feito aumentar a cooperação entre Angola e a UE nos domínios das TIC, meteorologia, geofísica, entre outras áreas da ciência, enquadrada na "Parceria Estratégica África-UE", pelos programas de ciência e tecnologia da "Nova Parceria para o Desenvolvimento de África" (NEPAD).

Com base nestes considerandos, Angola deve continuar a desenvolver esforços no âmbito das C&T do mar, quer isoladamente quer integrada em acordos internacionais *bimultilaterais*, especialmente porque são importantes para o desenvolvimento do país e têm um impacto direto no bem-estar dos cidadãos, no sentido que o Estado tem que procurar adquirir novos recursos tecnológicos e científicos, incentivando também este setor numa perspetiva estrutural (organismos de investigação), numa perspetiva legal (políticas governamentais), numa perspetiva conjuntural (parcerias e alianças), e numa perspetiva de ensino e formação de ativos de qualidade, uma vez que o desenvolvimento económico dos *clusters* da indústria marítima passam também por estes vetores.

2.2.1. A NECESSIDADE DO DESENVOLVIMENTO DO SETOR DAS CIÊNCIAS E TECNOLOGIAS DO MAR EM ANGOLA

A exploração do mar e o aproveitamento dos seus recursos constituem um desafio ao conhecimento, à inovação e ao investimento para o país, visto que o incorreto uso do Mar, limitando a exploração das suas reais potencialidades e desaproveitando as sinergias resultantes de um conjunto de atividades interrelacionadas capazes de contribuir de forma relevante para o desenvolvimento sustentado do país, consome meios e recursos necessários em outros setores da sociedade. Deste modo, na atual conjuntura internacional onde não são admitidos "espaços vazios"⁴⁴⁷ (Almeida, 1994, p. 31), o desenvolvimento do setor científico e tecnológico deve constituir uma prioridade para Angola, dado que até para o devido cumprimento das suas responsabilidades securitárias, quer a nível de *safety* como de *security*, exige-se responsabilidades ao nível da aquisição de meios e de tecnologias, que não deve apenas passar pela simples aquisição ou contratação de serviços, mas sim pela "edificação gradual de uma componente marítima nacional", que englobe desde a formação dos recursos humanos à investigação científica do mar. Neste particular e porque em todo e qualquer investimento em segurança marítima a sustentabilidade constitui um objetivo primordial, o investimento no setor da segurança e defesa deve incluir o domínio tecnológico, porquanto as

⁴⁴⁷ O espaços vazios ou vazios de Poder no sistema internacional seguem a «lei física da expansão dos gases», no sentido em que ao existir um espaço onde exista indefinição de liderança e controlo, a tendência é para algum Estado tenta assumir este papel, isto é, «instala-se onde encontra o vazio».

forças de segurança marítima devem colaborar com o setor da investigação para garantir este requisito, o que aumentará tanto a longevidade como a adaptabilidade da tecnologia (Vogel, 2011, p. 6).

Angola encontra-se, hoje, numa fase de reconstrução nacional, devido ao prolongado período de guerra civil que o país atravessou, prejudicando e destruindo a maior parte das infraestruturas de Interesse Nacional, em quase todos os setores da atividade nacional. Neste contexto, o setor marítimo-portuário e as suas principais estruturas de execução e de apoio não constituem exceção, daí que as principais entidades e atividades ligadas ao setor marítimo-portuário encontram-se em fase de reestruturação ou de implementação. Neste quadro, o Governo angolano tem desempenhado um papel importante, especialmente no desenvolvimento científico-tecnológico, por reconhecer que o conhecimento é essencial no processo de reconstrução e desenvolvimento de todos os setores, tendo um papel fundamental na exploração dos recursos do mar, o que favorece no aproveitamento dos benefícios do mar, no crescimento da economia e no posicionamento do país na senda internacional.

Com base nestas premissas, o Governo pretende expandir e desenvolver o setor científico-tecnológico, ao estabelecer objetivos para o «biénio de 2012–2013», que visam fundamentalmente: na formação de um mecanismo de coordenação da atividade no âmbito da Ciência e Tecnologia (C&T); na aprovação da carreira de investigação científica; na criação do "Fundo Nacional para o Desenvolvimento Científico e Tecnológico"; na promoção de conferências; na aprovação da Lei Base da Ciência e Tecnologia; e na instituição de prémios de ciência e inovação, paralelamente a política nacional de incentivo aos centros de pesquisa de universidades e de investigação, que prevê a criação de projetos nacionais com um impacto regional. Portanto e no quadro do Plano Nacional de Desenvolvimento de Médio Prazo (2013-2017) estabelecido à luz da Estratégia Nacional “Angola 2025”, o Governo angolano pretende transformar a C&T num elemento estratégico da Política de Desenvolvimento através da promoção do Desenvolvimento da Ciência, Tecnologia e Inovação (MPDT, 2012, p. 39), comprometendo-se a consolidar um «Sistema Nacional de Tecnologia e Inovação» eficiente, fomentar uma cultura científica e tecnológica a nível nacional, formar e desenvolver recursos humanos e infraestruturas adequadas à produção, difusão e apropriação do conhecimento e da inovação, e incentivando a inovação empresarial nestas áreas (MPLA, 2012, pp. 72-73; Revista África 21, 2011, p. 11).

No seguimento destes objetivos, encontra-se em marcha o processo de ordenamento e de cadastro das regiões e dos espaços marítimos a nível nacional, especialmente porque

existe pouca informação geográfica sobre os portos, barras e espaços marítimos, no sentido que o “...*Maritime spatial planning is therefore a fundamental tool for the sustainable development of marine areas and coastal regions...*” (Brenthurst Foundation, 2010, p. 29), uma vez que “...*combines sectorial interests, protection of marine resources and guarantee a good environmental status, aiming a sustainable growth...*” (Morgado, 2012, p. 47). Verifica-se ainda um grande défice no que toca à cartografia marítima a nível nacional, estando na sua maioria desatualizada (pois a maior parte da cartografia nacional data de 1972), onde exige-se um maior investimento no ramo da produção de documentação dos espaços marítimos nacionais, muito mais, porque o ordenamento das áreas marítimas também está diretamente relacionado com o conhecimento científico e tecnológico do mar, revelando-se essencial na otimização do desenvolvimento de uma Economia do Mar.

A sua execução irá levar ao levantamento e ao ordenamento de todos os "usos do mar", apoiando uma gestão integrada do mar e criando as condições de estabilidade necessárias para cada vez mais permitir o investimento nas atividades que aí se circunscrevem (Cunha, 2011, p. 69), enquanto garante uma melhor gestão, fiscalização e preservação do espaço marítimo; particularmente num cenário em que a pressão urbanística e turística sobre o litoral tem acentuado a degradação da orla costeira angolana. Nestas circunstâncias, a "atualização da cartografia marítima revela-se como um elemento essencial para a condução de qualquer projeto no mar", quer seja no âmbito económico como securitário, sobretudo numa perspetiva de conhecimento e controlo das zonas marítimas nacionais, em nome dos interesses nacionais. Com efeito a inexistência de uma instituição pública que esteja devidamente capacitada para a atualização e elaboração da cartografia nacional necessária constitui ainda hoje um grande défice no âmbito do "ordenamento do território e planeamento espacial"⁴⁴⁸, e das C&T do mar.

Ainda nesta área, o Estado atual dos sistemas de sinalização e de vigilância dos espaços marítimos tem representado uma fragilidade no processo de ordenamento dos espaços marítimos, especialmente porque dificulta a devida utilização e aproveitamento do mar, fragilizando a navegação nos espaços marítimos nacionais, dificultando o controlo e conservação dos espaços e recursos marítimos, e contribuindo na proliferação de atividades criminosas nestes espaços. Associado a isso, encontra-se a falta de recursos para a

⁴⁴⁸ De notar, que as constantes alterações da superfície terrestre pelo homem e pelos fenómenos naturais, sempre exigiram a atualização contínua da informação geográfica, de forma a permitir o conhecimento dos espaços nacionais e a garantir a melhor utilização e gestão destes espaços. Deste modo, os estudos e projetos, que visam a cobertura cartográfica a nível nacional, surgem como uma prioridade para a gestão territorial, revelando-se essências na monitorização das alterações da costa e para o processo de ordenamento das regiões nacionais.

investigação do ambiente marinho em termos oceanográficos, geofísicos, geológicos, meteorológicos, hidrográficos, etc., que dá azo a uma utilização não sustentável dos recursos do mar, especialmente porque sem elas é impossível fazer uma avaliação quantitativa e qualitativa dos recursos aí existentes, deixando na mão de quem explora todo o controlo e gestão destes recursos.

Mediante o exposto, observa-se que a falta de capacidade no âmbito das C&T do mar assume um carácter destrutivo dos ativos do mar, especialmente porque sem investigação não existe conhecimento, e sem conhecimento não haverá como explorar e utilizar sustentavelmente os recursos do mar, sob pena de serem entregues a mãos alheias (privados ou estrangeiros) esta função, pelo que se estaria a contribuir para a destruição do ambiente marinho. Ao contrário, o desenvolvimento da capacidade científica e tecnológica neste setor (a nível nacional) permitirá melhorar as técnicas de exploração, como também conduzirá a melhor preservação dos recursos do mar, fazendo com que as C&T do mar sejam fundamentais para o desenvolvimento de Angola, no sentido que o País tem de continuar a investir neste setor, em nome de uma melhor orientação e desenvolvimento destas áreas. Neste quadro, o domínio da C&T pode contribuir também para garantir a compatibilidade da tecnologia fornecida por parceiros externos com o equipamento preexistente no ambiente operacional (Vogel, 2011, p. 6).

Encontrando-se Angola com uma economia muito dependente do mar e com consideráveis responsabilidades marítimas, sobretudo no âmbito da segurança marítima, que extravasam as capacidades das estruturas nacionais, corre-se o risco de ser um "elemento excluído" se não mudar urgentemente o panorama, investindo nas instituições ligadas às C&T do mar e implementando medidas que atraiam o investimento de empresas estrangeiras neste vasto setor. Portanto, a gestão sustentável dos recursos marinhos exige informação científica credível que contribua para a identificação e avaliação do Estado do meio marinho, a programação de medidas e a definição de estratégias de utilização e exploração do oceano. O que vem confirmar que apenas com «instituições nacionais no âmbito das C&T do Mar» o país conseguirá assegurar este desiderato.

2.2.2. AS INSTITUIÇÕES DO RAMO DA INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA DO MAR EM ANGOLA

Numa Era dominada pelas novas tecnologias de informação e comunicação, o domínio das C&T surge como um patamar de desenvolvimento social, em que os seus elementos devem ser capazes de obter, transportar qualquer tipo de informação, de qualquer

lugar e da melhor forma possível, tendo em vista a defesa dos interesses selecionados. Este processo de transformação social deve ser sobretudo encarado como um Estado de espírito permanente, numa perspetiva de globalização e de I&D; quem não acompanha a evolução tecnológica, social, cultural e económica, corre o risco de se tornar num elemento excluído da sociedade, por "rejeição" ou mesmo por "autoexclusão", muito mais no mar onde "mais saber representa mais e melhor exploração".

Nesta atual Era da Informação, o conhecimento representa um fator de transformação dos valores potenciais em valores efetivos, porquanto as C&T do mar permitem converter o "potencial estratégico" dos oceanos em Poder Nacional. Destarte, o "saber da comunidade científica nacional", se devidamente direcionado, exerce influência noutros elementos do Poder Nacional, particularmente nas capacidades económicas e militares, e na Estratégia Nacional (Silva, 2009, p. 111). Assim sendo, é necessário saber que recursos existem no mar uma vez que, conforme a expressão do General Abel Cabral Couto, “só se defende aquilo que se ama e só se ama aquilo que se conhece”, para que se possa monitorizar e medir o impacto das ações humanas na utilização deste espaço estratégico.

A proteção da exploração dos recursos económicos do mar abrange assim um vasto leque de atividades e meios, que dependendo da ação do Estado podem potenciar ou dificultar todo o processo de "*maritimização da economia nacional*", através das suas instituições com autoridade e competência nos Assuntos do Mar, porquanto o mar constitui um imenso valor para o futuro, caso se saiba explorar (Correia, 2010, p. 13). Saber explorar não implica explorar muito, mas explorar sustentavelmente, pois se a exploração económica não estiver baseada em rigorosos critérios de sustentabilidade, ela não será bem-sucedida, em que para tal se torna necessário que sejam os principais beneficiados a coordenar este processo (Cunha, 2011, p. 44).

Por isso, para uma maior objetividade da massa crítica nacional, considera-se que existe a necessidade de haver instituições nacionais (centros de excelência de I&D) com uma maior capacidade no âmbito das C&T do mar, numa tendência de investir e inovar no mar “para criar bens e serviços de maior valor acrescentado do que aqueles que temos vindo a produzir” (*idem*, p. 126), uma vez que “a falta de massa cinzenta para inovar e desenvolver tecnologias próprias leva à cópia de modelos de outras firmas ou nações e contribui para o crescente recurso à espionagem” (Sacchetti, 2005b, p. 57), de dentro para fora e de fora para dentro. Torna-se então necessário que mais pessoas no país comecem a reconhecer o real valor do mar, como «elemento estratégico para o desenvolvimento nacional». Entretanto e nos

últimos anos, considerando a necessidade de ser acompanhada a mobilização global para os oceanos, Angola, embora de uma forma um pouco tímida, tem viabilizado condições e desenvolvidas diversas iniciativas no âmbito das C&T do mar, que conduzam ao melhor aproveitamento do mar, enquanto vetor estratégico de desenvolvimento nacional.

Nesta tendência, atendendo às necessidades de ordenamento, gestão e de sinalização dos espaços marítimos nacionais, foi criado⁴⁴⁹ nos finais do ano 2010 e início de 2011, sob tutela do Ministério dos Transportes, o "Instituto Hidrográfico e de Sinalização Marítima de Angola (IHSMA) ", surgindo como a "...instituição pública, dotada de personalidade jurídica e de autonomia administrativa, financeira e patrimonial para exercer as funções de coordenação, orientação, controlo, fiscalização, licenciamento e regulamentação de todas as atividades relacionadas com a hidrografia, cartografia, oceanografia, dragagem, sinalização marítima e controlo da poluição..."⁴⁵⁰, dispondo de serviços executivos e serviços de apoio para o cumprimento das suas atribuições. Nesta ordem, o Instituto encontra-se ainda na sua fase inicial, visto que os dois primeiros anos foram de estruturação institucional, sobretudo devido a falta de pessoal especializado e de capacidade técnico-científica para desenvolver as suas atividades (IHSMA, 2012), pelo que se encontram em processo de aquisição algumas embarcações, de origem espanhola, para a sinalização e levantamento costeiro e portuário de Angola, bem como outros instrumentos tecnológicos para o apoio das suas atividades, através de vários convênios mantidos com outros parceiros e Instituições internacionais.

Diante do compromisso de tentar promover, por um lado o desenvolvimento económico baseado no conhecimento e na inovação, maximizando os ganhos dos vários usos do mar e por outro lado, uma economia mais competitiva e sustentável onde são minimizados os impactos negativos sobre o mar, ao mesmo tempo que é gerado crescimento e contribui no bem-estar das populações. Encontra-se assim expressa a vontade e a prioridade em proteger o Oceano e em explorar, de forma sustentável, o seu potencial, favorecendo um modelo de desenvolvimento assente na promoção do «Crescimento Inteligente, Sustentável e Inclusivo».

Neste sentido, foi também criada no setor das Ciências do Mar ligado ao setor científico pesqueiro a "Academia de Pescas e Ciências do Mar"⁴⁵¹, no Namibe (Sul de Angola), em construção a partir de 2008 por uma empresa polaca (*Navimor International*), após à assinatura de um acordo com o Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e

⁴⁴⁹ Vide. Decreto Presidencial n.º 21/11 de 18 de janeiro de 2011, que cria o Estatuto Orgânico do IHSMA.

⁴⁵⁰ Vide. Artigo 2.º e 3.º, do Decreto Executivo n.º105/11 de 27 de julho, que aprova o regulamento interno do IHSMA.

⁴⁵¹ O projeto foi orçado em mais de 110 milhões de USD, sendo que a Polónia contribuiu na primeira fase do empreendimento com 14 milhões e na segunda fase com uma linha de crédito de mais de 100 milhões de USD.

Pescas República de Angola (MINADERP), sendo a sua conclusão prevista para o final do ano 2013, dentro da qual serão lecionados os cursos de Engenharia em Eletricidade e Eletrónica, Engenharia em Eletro-automação Marinha, Gestão Costeira, Engenharia de Navegação, Administração e Gestão, Exploração de Portos e Frotas, Engenharia Mecatrónica, Engenharia de refrigeração, Engenharia Marinha, Gestão dos Recursos Aquáticos, Aquacultura, Oceanografia, Tecnologia de Processamento de Pescado, Gestão de Pescas (Governo Provincial do Namibe, 2013, p. 122).

De início, a Academia terá uma capacidade para 1 000 alunos que frequentarão cursos de quatro anos e sairão com uma licenciatura, tendo como principal parceiro na formação dos quadros a *Academia Marítima de Gdynia* na Polónia, que aparece como o maior centro de formação superior marítimo da Europa. As suas infraestruturas comportarão um centro de instrução de resgate e salvamento marítimo, uma nave mecânica, um lar de estudantes, uma biblioteca, entre outras infraestruturas necessárias para o seu funcionamento, num projeto onde se encontra previsto o fornecimento dos equipamentos de última geração para os laboratórios, a elaboração dos programas de ensino e também a formação dos quadros angolanos na Polónia, por ser interessante acompanhar o desenrolar desta iniciativa, esperando que ela possa ser reproduzida noutras localidades do país (Embaixada da República da Polónia, 2012, ¶ 4).

Outro parceiro importante no domínio do conhecimento é a Marinha de Guerra, uma vez que atualmente, no âmbito da investigação científica e tecnológica, o país conta também com a "Academia Naval Angolana (ANA) ", ainda em fase de implementação. A Academia surge como um estabelecimento de Ensino Superior Militar que visa formar os Oficiais do quadro permanente da Marinha de Guerra Angolana, nas classes de Marinha, de Engenheiros Navais (Ramo Mecânica e Ramo de Armas e Eletrónica), de Administração Naval e de Fuzileiros. Deste modo e entre outras funções, este estabelecimento tem por missão o desenvolvimento económico, científico e cultural do mar, no quadro das missões da MGA, e promover assim o intercâmbio cultural e a cooperação técnico e científica com Instituições nacionais e internacionais, militares e civis, com especial destaque para os países da CPLP, da CEEAC e da SADC, evitando por isso custos avultados na formação de quadros no exterior. Especialmente, porque esta instituição no âmbito das C&T do mar apoiasse ao Instituto Hidrográfico (órgão interno da Marinha de Guerra), que diferentemente do que é hoje, deveria surgir como um centro de referência no conhecimento e na investigação do mar, o que não justificaria a criação do IHSMA. Em suma, essa Instituição, se bem aproveitada e

especializada, pode desempenhar assim um papel chave na "consciencialização da sociedade civil" para as causas do mar e para a criação de uma "cultura marítima" no seio dos Angolanos.

Num outro prisma e para o aproveitamento do "potencial estratégico" da plataforma continental, pressupõe-se a existência de capacidade para conhecer não apenas o que existe nos fundos marinhos, mas também o seu Estado de conservação, que ditará a sua exploração dentro dos limites de sustentabilidade. Por isso, a médio prazo, Angola poderá contar com um "Laboratório de Controlo de Poluição por Hidrocarbonetos", na província de Cabinda, cujo projeto está a ser levado a cabo pelo Ministério do Ambiente, em parceria com a empresa petrolífera Sonangol, que na ótica da Ministra do Ambiente, Fátima Jardim, "...o Laboratório de Controlo de Poluição por hidrocarbonetos está finalizado, mas não erguido. Atualmente, o Ministério do Ambiente e a Sonangol estão a trabalhar para capacitar quadros em torno do mesmo..." (LUSA, 2013b).

A criação deste laboratório foi de forma a colmatar o excesso de violações das operadoras petrolíferas, no quadro da nova legislação, que de certo modo tem causado alguma degradação ao ambiente marinho, constituindo uma preocupação para as autoridades. Numa primeira fase, será de considerar que o País e as instituições nacionais do ramo devem apostar no desenvolvimento de tecnologia para operar no mar profundo, que permita conhecer e explorar os recursos naturais aí existentes, para depois apostarem em tecnologia que permita proteger a plataforma continental, que num futuro próximo se espera que seja maior.

Sob o mesmo ponto de vista dessas iniciativas, encontram-se em implementação outros projetos que visam fomentar o ramo das C&T do mar, maioritariamente através de Acordos internacionais com os parceiros estrangeiros que têm ajudado na investigação das C&T do mar; na elaboração de estudos e relatórios sobre a saúde do mar; na implementação de medidas de sustentabilidade; entre outros campos ligados ao ramo do conhecimento científico marinho. Dentre elas, não se pode esquecer a existência de Instituições nacionais em *joint-ventures* com parceiros internacionais no âmbito da exploração dos recursos marinhos e da produção de recursos tecnológicos para a indústria marítima, concretamente para a indústria petrolífera, onde se destaca o Centro de Treino Marítimo Angolano (*Angolan Maritime Training Centre* - AMTC) no Sumbe (Sonangol, 2012c, pp. 5-11). Porém, entende-se que o conjunto formado por estas instituições e projetos no âmbito das C&T do mar, ainda não corresponde a 1/3 das necessidades que o país precisa acautelar neste ramo, especialmente porque e de uma forma geral, o Estado atual da investigação marinha é muito

pobre em Angola, onde existem ainda poucos centros de investigação e fazendo com que a maior parte dos projetos relacionados com a investigação marinha no país sejam coordenados por "entidades estrangeiras", que dispõem superioridade científica, tecnológica e financeira para afirmar a teoria da capacidade de exploração efetiva dos fundos marinhos. Este cenário pode ter um efeito perverso, fragilizando de certa forma o melhor aproveitamento que o país pode tirar dos espaços líquidos nacionais e dando azo à ocorrência de uma exploração não sustentável na plataforma continental, uma vez que a corrida ao mar, hoje, já se assemelha ao período posterior à "*Conferência de Berlim*".

Por esta razão, julga-se que para ultrapassar as principais dificuldades de financiamento e desenvolvimento das atividades de investigação em Angola, será importante que as instituições já existentes e as outras em fase de implementação estabeleçam relações de cooperação e partilha de experiência com instituições congéneres estrangeiras de referência. Entende-se assim que para melhor se estimular o crescimento do ramo das C&T do mar, o modelo de governação dos Assuntos do Mar deverá privilegiar o «desenvolvimento de *clusters* de engenharia e tecnologia do mar» (Silva, 2012, p. 112), no quadro da *clusterização* económica, que nos permitam aprofundar o conhecimento dos oceanos, como medida estratégica de aproveitar as "oportunidades para colmatar as vulnerabilidades".

Angola deve continuar a utilizar todo o saber, toda a capacidade científica disponível, a pouca experiência de que dispõe e os seus parceiros internacionais, de forma a continuar explorar cientificamente o seu mar, preservando desse modo os direitos nacionais no âmbito dos processos diplomáticos que decorrem nas OI, em nome de uma redelimitação dos espaços e interesses marítimos, onde se afigura relevante a criação de um sistema regulador da investigação nacional no mar. Este sistema deve incluir todos os interesses associados e dispor de orientações claras sobre as grandes prioridades do país, onde devem ser integrados todos os interesses, na perspetiva da possível "extensão da plataforma continental". Trata-se, portanto de se apostar no paradigma do desenvolvimento sustentável dos oceanos, de onde resulta a necessidade de um regime adequado de exploração sustentada dos recursos e de um modelo de gestão integrada dos espaços marítimos, através da criação de um "Plano de Ordenamento do espaço Marítimo", surgindo como um fator essencial para a transformação do "potencial estratégico" da plataforma continental em "Poder Nacional" (*idem*, p. 116).

2.3. A PLATAFORMA CONTINENTAL E A ECONOMIA DO FUTURO: O PROJETO ANGOLANO

Num mundo marcado pelo chamado *resource stress*, encarado como uma combinação de várias pressões associadas ao aumento da conflitualidade decorrente da escassez de matérias-primas e de outros recursos vitais, dentre os quais a crise dos recursos hídricos e o *boom* demográfico em quase todas as regiões do mundo demográfico, o acesso ao Mar constitui um requisito essencial de desenvolvimento no mundo globalizado. Assim, considera-se que, nos dias de hoje, o acesso às novas fontes de matérias-primas assume uma importância crescente para todas as nações, pelo que se observa um aumento dos movimentos de apropriação dos fundos marinhos, como reflexo daquilo a que o Comandante Jaime Silva chama da «Nova Conferência de Berlim» (2012, p. 122). Isto porque a maior parte dos recursos minerais, energéticos e biogénéticos se encontram no mar, e mais de metade deste volume localizados na plataforma continental, estando muitos ainda por desvendar, nomeadamente a apropriação da plataforma continental, para efeitos de exploração passou a constituir um desígnio de prosperidade e desenvolvimento para qualquer Estado costeiro.

O termo «plataforma continental» foi utilizado pela primeira vez em 1887 pelo geógrafo inglês Hugh Robert Mill (Coelho, 2006, p. 18), para quem correspondia a zona imersa, de declive suave imediatamente adjacente à linha média da baixa-mar, estendendo-se até à região de rápida variação de gradiente. A sua primeira referência como desígnio económico surgiu apenas em 1942, quando o Reino Unido, na qualidade de potência administradora de Trindade e Tobago, e a Venezuela assinaram aquele que ficou conhecido como o "Tratado de Paria" (Silva, 2012, p. 28). Entretanto, alguns anos mais tarde, a Declaração assinada pelo Presidente dos EUA Harry Truman em 28 de setembro de 1945, Declaração ou Proclamação de Truman⁴⁵², surge como o marco histórico que determinou o início do conceito jurídico de «plataforma continental» no direito consuetudinário internacional (Ferrão, 2009, pp. 34-35).

Nesta base, a extensão da Plataforma Continental decorre da aplicação do artigo 76º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Convenção *Montego Bay*) (*vide*. Apêndice A6), de tal forma que permite ter acesso e explorar diversificados recursos naturais, dado que nela encontram-se cerca de 95% dos recursos haliêuticos atualmente explorados, bem como uma boa parte do petróleo e outros recursos minerais (Lourenço, 2011, p. 35). O

⁴⁵² Truman defendia que a plataforma devia ser considerada como uma extensão da massa terrestre do Estado costeiro e, por isso, pertencia ao Estado adjacente.

«Projeto de Extensão da Plataforma Continental (PEPC)» significa por isso uma concertação multinacional de extensão de soberania, porque, conforme defende Coutau-Begarie (2007), “o uso do mar assenta numa tríade que agrega as funções essenciais...fonte de riqueza, via de comunicação e meio de projeção de poder” (citado por Lourenço, 2011, p. 36).

Diante disso, para além de um mar territorial com uma largura máxima de 12 MN contadas a partir da linha de base, de uma zona contígua de 24 MN, e de uma zona económica exclusiva e plataforma continental até 200 MN, Angola pode proceder à extensão da sua plataforma continental para além do limite de 200 MN, o que corresponde à “plataforma continental exterior”. Para Angola, a extensão e a exploração da plataforma continental angolana vem potenciar a sua crescente consciência marítima, ao mesmo tempo que surge como uma mais-valia para a economia nacional, visto que o PEPC significa que, para além das atividades marítimas tradicionais, existem novas utilizações dos oceanos, enquadradas no leque de atividades e setores que devem ser parte integrante da «arquitetura marítima nacional».

Também e porque um dos principais benefícios que o país espera obter, para além da maior expansão da soberania sobre as vastas áreas dos fundos marinhos, está relacionado com as novas possibilidades de descobertas de recursos minerais, o mar constitui um desígnio de prosperidade para os Angolanos. Neste particular, a extensão da plataforma continental representa um empreendimento multidisciplinar⁴⁵³, que surge como “um catalisador de projetos de I&D científico e tecnológico nas áreas do conhecimento relacionadas com a hidrografia, oceanografia, geologia, biologia, robótica, sistemas e tecnologias de informação e até com o direito internacional marítimo” (Silva, 2012, p. 91).

Conforme o exposto, pode-se avaliar o Projeto de Extensão da Plataforma Continental (PEPC) segundo dois prismas: num primeiro menos tangível, onde se enquadram os ganhos de poder, visto que com a extensão o país poderá ganhar uma maior afirmação estratégica e um maior reconhecimento internacional, graças aos ganhos em termos de áreas de soberania, reforçando a posição nacional no sistema de relações internacionais; num outro, mais tangível, associado à «exploração das riquezas do fundo do mar», susceptível de gerar riqueza e de projetar benefícios em vários domínios, designadamente económico, social e científico (Duarte, 2011, p. 11). Nesta perspetiva, o PEPCA permitirá a Angola assumir-se cada vez mais como uma Nação Atlântica, sendo também importante porque até à data não se

⁴⁵³ Inequivocamente, este projeto vem reforçar o setor de I&D a nível nacional, especialmente em áreas como a hidrografia, oceanografia, geologia, geofísica e direito internacional, exigindo um reforço do corpo científico nacional.

conhecem trabalhos de levantamento sistemático dos recursos minerais do fundo do mar, pelo que este projeto vai revolucionar também o setor científico a nível nacional.

Citando o Comandante Jaime Silva, importa realçar que “...independentemente do que sabemos e aproveitamos do mar na atualidade, é importante termos a noção de que apesar de ainda não conhecermos pormenorizadamente o que existe no vasto território que reclamamos, ele encerra recursos que serão nossos e que outros não poderão explorar sem o nosso consentimento...”⁴⁵⁴ (Silva, 2012, p. 17), no sentido que o valor dos oceanos não pode ser visto apenas numa perspetiva de usos atuais, mas sim numa tendência de legado para as gerações futuras. Com efeito, o PEPC é um desígnio que merece a dedicação de Angola, não apenas dos decisores políticos mas de toda sociedade civil e principalmente dos parceiros privados ligados ao setor da investigação, no âmbito da I&D de projetos relacionados com os Assuntos do Mar.

No que refere aos critérios de delimitação da plataforma continental, existem dois métodos diferentes de estabelecer o seu limite exterior: um primeiro que vai até uma distância de 200 MN das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, independentemente de a plataforma existir ou não em termos físicos; e um outro para além das 200 MN, desde que se verifiquem determinadas condições geomorfológicas ou geológicas (Ferrão, 2009, pp. 47-48). Por outro lado, para a extensão da plataforma continental, regra geral, são utilizados quatro critérios distintos, agrupados em dois subgrupos (fórmulas positivas⁴⁵⁵ e fórmulas negativas⁴⁵⁶), à luz da alínea a do n.º 4 do artigo 76.º da CNUDM, que determina a forma como o Estado costeiro deve estabelecer o bordo exterior da margem

⁴⁵⁴ Assumindo que o Estado costeiro exerce direitos exclusivos de soberania para efeitos de exploração dos recursos naturais da sua plataforma continental, implica que ainda que o Estado não tenha capacidade científica, tecnológica ou financeira para explorar esses recursos, ninguém poderá fazê-lo sem a sua devida autorização.

⁴⁵⁵ Existem duas fórmulas positivas: a Regra de Gardiner – Relacionando, num determinado ponto, a espessura dos sedimentos com a distância desse ponto ao pé do talude. Para satisfazer este critério devem traçar-se linhas retas a unir pontos fixos em que “a espessura das rochas sedimentares seja pelo menos 1% da distância mais curta entre esse ponto e o pé do talude continental” (cfr. subalínea i) da alínea a) do n.º 4 do artigo 76.º da CNUDM), isto é, se num determinado ponto do fundo do mar tiver uma espessura de sedimentos da ordem dos 3 km, para que esse ponto seja considerado em conformidade com a regra da espessura, a distância ao pé do talude não pode ser superior a 300 km. Cada uma das referidas linhas retas não pode exceder as 60 MN de comprimento (cfr. n.º 7 do artigo 76.º da CNUDM); e a Regra de Hedberg – Traçando linhas retas, cada uma com um comprimento inferior a 60 MN, a unir “pontos fixos situados a não mais de 60 MN do pé do talude continental” (subalínea ii) da alínea a) do n.º 4 do artigo 76.º da CNUDM, conjugado com o n.º 7 do artigo 76.º da CNUDM). Portanto, verifica-se que a *Regra de Hedberg* obriga a determinar apenas a forma do fundo marinho, enquanto a *Regra de Gardiner* obriga, para além da forma, a conhecer a espessura sedimentar (Silva, 2012, pp. 34-36).

⁴⁵⁶ A extensão da PC tem limites impostos pelas chamadas fórmulas negativas. Deste modo, nos termos do n.º 5 do artigo 76.º da CNUDM “os pontos fixos que constituem a linha dos limites exteriores da plataforma continental no leito do mar devem estar situados a uma distância que não exceda 350 milhas náuticas da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial ou uma distância que não exceda 100 milhas náuticas de isóbata de 2500 m, que é uma linha que une profundidades de 2500 m”, conforme o que for mais favorável.

continental (*vide*. Apêndice A6), quando essa margem se estender para além das 200 MN das linhas de base. O limite exterior da plataforma continental será então o “resultado da combinação entre a melhor das condições permitidas pelas fórmulas positivas, sujeita ao melhor dos limites impostos pelas fórmulas negativas” (Silva, 2012, p. 37).

Inequivocamente, o interesse de Angola no PEPCA reflete os ganhos que o país espera obter com a autorização da sua submissão à ONU, na medida que já se perspetivam ganhos em termos do posicionamento geoestratégico, no que toca aos recursos e matérias-primas do mar, bem como um maior aprofundamento científico e tecnológico no âmbito das Ciências do Mar, surgindo como um projeto de transcendente importância para Angola, quer seja pelo seu valor estratégico, pelo seu potencial económico, bem como por constituir um legado para as gerações vindouras.

Neste contexto, “torna-se necessário reforçar a capacidade operacional e multidisciplinar de acesso aos fundos marinhos nacionais, algo que pode ser conseguido através de um reforço das competências nacionais ao nível dos recursos humanos e tecnológicos” (Silva, 2012, p. 91). O Estado deve apostar na promoção do conhecimento relacionado com a prospeção e exploração do oceano profundo, e a direcioná-lo para a promoção de riqueza, em que o relacionamento estreito entre as Instituições e Centros de investigação, as Universidades, as Empresas do ramo e a Marinha de Guerra, através do seu Instituto Hidrográfico, será imprescindível. Isso porque, o devido aproveitamento e a possível reivindicação dos direitos atribuídos às nações pelos acordos, alianças e convenções internacionais, que regulam este espaço, só representa uma mais-valia para Angola se houver uma efetiva capacidade de exploração das potencialidades dos oceanos, de forma isolada ou partilhada, tendo em vista primeiramente o melhor conhecimento e por último o melhor controlo deste espaço para que possa ser possível a sua utilização na concretização dos interesses nacionais. Quer isto dizer, que o potencial da plataforma continental só se transformará em ganhos efetivos, caso o país consiga reunir as capacidades e o conhecimento científico-tecnológico necessários para a sua eficaz exploração.

Inicialmente o prazo limite para a República de Angola apresentar a sua Submissão à Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas terminava em 13 de maio de 2009⁴⁵⁷ (Oliveira, 2007, p. 123), findo o qual o Estado perderia definitivamente o direito de extensão da Plataforma Continental, porém houve um alargamento dos prazos para entrega

⁴⁵⁷ Os Estados costeiros deveriam editar o «*Desktop Study*», obedecendo a instruções constantes e diretrizes científicas e técnicas (*Scientific and Technical Guidelines of the CLCS*), num período até 10 anos da edição destas diretrizes e normas de procedimentos editadas a 13 de maio de 1999 pelas Nações Unidas.

desta informação. Deste modo, o Executivo estabeleceu o Projeto de Extensão da Plataforma Continental de Angola (PEPCA), através da Comissão Interministerial para Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola (CIDDEMA), sendo um órgão interministerial coordenado pelo Ministro da Defesa Nacional e que integra⁴⁵⁸ várias entidades.

O alargamento do prazo deveu-se ao facto de que a maior parte dos Estados não conseguiriam cumprir com a data estabelecida, conforme afirmou o Jurista angolano Joaquim Marques de Oliveira, durante o lançamento do seu livro sobre o Direito do Mar. Neste seguimento, no dia 12 de maio de 2009 foi entregue ao Secretário-geral das Nações Unidas, Ban Ki Moon, o documento com a informação preliminar indicativa sobre os limites exteriores da plataforma continental para além das 200 MN, de acordo com o SPLOS/183 *Meeting – States Parties to the LOS (Law of the Sea)* – comprometendo-se a entregar o processo de submissão à Comissão de Limites da Plataforma Continental até ao final do ano de 2013 (*vide*. Anexo 1). Finalmente, no dia 6 de dezembro de 2013 Angola entregou a sua proposta de extensão da plataforma continental além das 200 MN à Comissão de Limites da Plataforma Continental⁴⁵⁹ (CLPC), de acordo com o nº 8 do Artigo 76 da UNCLOS. Os dados apresentados por Angola em apoio a essa submissão determinam que o limite exterior da margem continental de Angola estende para além das 200 MN a partir da linha de base, a partir do qual é medido mar territorial, numa área de 379,443.84 km² (*vide*. Anexo 2).

O limite exterior da plataforma continental externa de Angola totaliza 417 pontos fixos, que formam um conjunto de segmentos conectados por linhas retas não superior a uma distância de 60 MN entre eles. O projeto envolveu não só a elaboração do *Desktop Study* para justificar a relevância da sua extensão plataforma continental, mas também o levantamento oceanográfico específico, pesquisa geológica e geofísica da plataforma. Assim sendo, a deliberação da CLPC sobre a reclamação nacional poderá condicionar todo o processo de aproveitamento do potencial estratégico da plataforma continental nacional, uma vez que podem ser previsíveis três cenários: (i) a CLPC homologa os limites propostos pelo Estado;

⁴⁵⁸ Ministro dos Petróleos (Coordenador-Adjunto); Ministro das Relações Exteriores; Ministro do Interior; Ministro da Justiça e dos Direitos Humanos; Ministro dos Transportes; Ministra das Pescas; Ministro da Geologia e Minas; Ministro do Urbanismo e Habitação; Ministra do Ambiente; Ministro da Energia e Águas; Secretária do Presidente da República para os Assuntos Judiciais e Jurídicos; Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas Angolanas; e pelo Presidente do Conselho de Administração da SONANGOL, EP. *Vide*. Despacho Presidencial n.º 106/13, de 1 de novembro Actualiza a Comissão Interministerial para Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola (CIDDEMA).

⁴⁵⁹ A CLPC é a entidade na estrutura organizativa da ONU, cuja missão é analisar as informações que lhe forem submetidas pelos Estados ribeirinhos, sempre que estejam em causa plataformas para além das 200 MN, tendo em vista a implementação da CNUDM no que a este aspeto específico diz respeito (Silva, 2012, p. 16).

(ii) a CLPC emite recomendações que devem ser consideradas por Angola; e (iii) a CLPC da ONU recomenda a revisão da submissão apresentada (*vide*. Apêndice A7) (Silva, 2012, p. 123).

No caso dos limites propostos pelo Estado costeiros serem aceites, Angola estará em condições de estabelecer os limites da Plataforma Continental além das 200 MN, de acordo com a sua legislação interna, sendo que este processo termina com a publicação dos limites estabelecidos pelo Secretário-Geral das Nações Unidas⁴⁶⁰. Assim, importa sublinhar de forma resumida os principais prováveis ganhos para Angola, com a extensão da plataforma continental, e que a seguir se enumeram:

- Afirmação estratégica – mais espaço de soberania e jurisdição nacional;
- Desenvolvimento científico – a expansão da plataforma continental, vai exigir um maior esforço em termos de investigação, conhecimento e capacidades técnicas, investimento no que toca a I&D, servindo de catalisador para o desenvolvimento científico e tecnológico a nível nacional, especialmente nos Assuntos do Mar;
- Mais riqueza – como anteriormente referido, uma das maiores razões para este propósito é derivada da exploração do vasto leque de recursos naturais⁴⁶¹ de que o mar é composto, resultando em importantes benefícios económicos para o país;
- Legado Futuro.

Em suma, num quadro internacional marcado pelo conhecimento e pela inovação, o Projeto de Extensão da Plataforma Continental de Angola abre um conjunto de oportunidades que não podem ser desperdiçadas, projetando o mar no futuro de Angola como fator estratégico de afirmação e de desenvolvimento económico, social e cultural. Um melhor aproveitamento desta parcela de território está também associada à edificação do Setor Marítimo em Angola. Assumindo que o Mar representa um desígnio de segurança, defesa e de afirmação nacional, julga-se necessário a formulação e implementação de uma Estratégia Nacional multidimensional, designadamente política, económica, securitária, ambiental, e tecnológica, que reconheça o potencial insofismável do mar, valorizando deste modo as atividades com ele relacionadas, fomentando o investimento nos diferentes setores ligados ao mar e, com uma visão integrada que não seja apenas justaposição das perspetivas setoriais.

⁴⁶⁰ De acordo com o Jurista angolano Joaquim Oliveira, “Angola tem fortíssimas probabilidades de ver a sua proposta de extensão da sua Plataforma Continental aprovada pela Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas, uma vez que integra o conjunto de países com potencialidades geomorfológicas para assegurar essa extensão” (Oliveira, 2007, p. 244).

⁴⁶¹ De acordo com Oliveira (2007, p. 248), “a área de desenvolvimento e prospeção situa-se actualmente a profundidades superiores a 2 500 metros e uma distância da costa de mais ou menos 190 milhas náuticas, o que faz supor que muito proximamente a exploração poderá vir a ser feita para além das 200 milhas náuticas”.

3. O MAR COMO PARADÍGMA DE SEGURANÇA, DEFESA E DE AFIRMAÇÃO DE ANGOLA

Independentemente da dicotomia existente entre o Poder Marítimo e o Poder Terrestre, o potencial geoestratégico dos oceanos é inegável, encontrando-se na base doutrinária do Direito Internacional que reconhece a sua dimensão política, económica, militar e cultural, nomeadamente para a prossecução de qualquer estratégia de desenvolvimento de um Estado ribeirinho. Já no passado as viagens de circunnavegação portuguesas, durante os séculos XIV e XV, tentando “quebrar a orientação geopolítica continentalista da Europa cristã face à Ásia muçulmana” (Carvalho, 1992, p. 18), utilizou o Mar para atingir as riquezas de África e da Índia, cercando assim o Médio Oriente Muçulmano através da África Oriental e do Oceano Índico, materializando a sua importância no processo de desenvolvimento das nações.

Na verdade, o valor potencial dos oceanos constitui uns dos mais ricos patrimónios da Humanidade, que têm de ser preservados e defendidos, pois sempre estiveram presentes na conceção das políticas e das estratégias de segurança, defesa, afirmação e de desenvolvimento dos Estados costeiros e/ou ribeirinhos. Assim, contrariamente ao defendido por Halford Mackinder⁴⁶² que via o Poder Terrestre como poder supremo, absorvendo o Poder Marítimo, atualmente parece evidente a supremacia do último. Neste contexto, o Mar surge como uma "plataforma de projeção e expansão do Poder Nacional" dos Estados. Nesta perspetiva, as mudanças estratégicas ocorridas na conjuntura internacional, entre o final da década de 1980 e o início da década de 1990, vieram alterar as dinâmicas mundiais, tendo feito renascer a importância do espaço marítimo, como elemento estratégico, mesmo para um país com a dimensão internacional de Angola. O Poder Marítimo revela-se assim como uma componente fundamental do potencial estratégico⁴⁶³ e das estratégias nacionais de qualquer Estado ribeirinho, por o Mar ser um fator económico e também um fator estratégico da economia.

⁴⁶² Halford John Mackinder, considerado o maior defensor e sistematizador do Poder Terrestre, nas suas teorias sobre o Poder Marítimo e o Poder Terrestre, associado aos fatores dos recursos disponíveis, da projeção de poder, da geografia e da capacidade de defender o território, vê que as potências continentais dispõem de vantagens comparativamente às potências marítimas, na medida em que possuem potencial em recursos naturais e humanos no interior, protegidos pelas fronteiras, bem como beneficiam de um espaço de manobra notável onde o surgimento dos caminhos-de-ferro determina o fim do domínio naval, contrariamente às potências marítimas que necessitam de fronteiras seguras em terra (Dias, 2005, p. 97).

⁴⁶³ Para avaliar o Poder Nacional de um Estado interessa analisar o poder efetivo, mas também o poder potencial segundo os mesmos elementos constitutivos, nomeadamente porque o potencial diferencia-se do efetivo, visto que este é a revelação da força em certas circunstâncias com vista à obtenção de objetivos concretos, enquanto o potencial é usado para estabelecer objetivos amplos a serem alcançados a longo prazo (Couto, 1988).

Atualmente, são vários os indicadores e referências que revelam a maior centralidade dos oceanos no sistema político internacional, em especial daqueles países cuja posição geográfica lhes conferiu uma maior proximidade ao espaço marítimo, tornando-se cada vez mais necessárias políticas marítimas consistentes, que promovam a gestão sustentada das riquezas do Mar (Neves, 2010, p. 2). Para Angola, enquanto país ribeirinho, o seu desenvolvimento e afirmação no quadro das relações internacionais passa inequivocamente pela edificação de um «Poder Marítimo, como reforço saliente do Poder Nacional», tornando-se imperiosa a necessidade dos decisores políticos e económicos equacionarem recursos, que possam concretizar o devido valor do Mar, através de um maior investimento nas suas diferentes componentes estratégicas e económicas, onde a atuação das Marinhas (Mercante e de Guerra) surge como um fator chave em todo o processo. Por isso, de forma a traçar uma «análise prospetiva sobre o valor qualitativo do mar para Angola», considerou-se, em simultâneo, por um lado a tese de Alfred Mahan⁴⁶⁴, que define como principais elementos do Poder Marítimo de um Estado: a posição geográfica, a configuração física, a extensão do território do Estado, as características da população, o carácter nacional e o carácter do Governo; e por outro lado, no potencial da «Economia do Mar» nacional, tendo em conta as funções estratégicas e económicas do mar, dado que a realização de qualquer estratégia marítima deverá passar pela análise qualitativa dos diferentes subsectores (transportes e logística; pescas e alimentação; construção naval; passageiros, lazer e turismo; recursos e energia; e segurança e defesa), enquanto pilares de uma economia centrada no Mar (SaeR, 2009, p. 95).

Em termos geopolíticos e geoestratégicos, a "posição geográfica" constitui um dos fatores mais importantes do «potencial estratégico» de qualquer Estado visto que e com base neste elemento, um País pode estar mais vulnerável a riscos, que resultem em ameaças dos mais variados tipos. Muito mais para um Estado como Angola situado numa área estratégica para as «rotas marítimas do Atlântico Sul que passam pelo Cabo da Boa Esperança» ou com destino aos pólos, com acesso fácil ao mar aberto (o que facilita a projeção de forças navais). Confirma-se assim que a posição geográfica é de tal modo importante, que se torna indispensável para a análise do panorama atual e previsão de futuros cenários.

A "configuração da orla de Angola" confirma o atrás descrito, mormente pela possibilidade da exploração simultânea dos recursos naturais da terra e do mar (o poder

⁴⁶⁴ Alfred Mahan indica que “...the principal conditions affecting the sea power of nations may be enumerated as follows I. Geographical Position. II. Physical Conformation, including, as connected therewith, natural productions and climate. III. Extent of Territory. IV. Number of Population. V. Character of the People. VI. Character of the Government, including therein the national institutions...” (Mahan, 1889, p. 36).

anfíbio de Spykman), acrescida pelas possibilidades de comunicação marítima com todo mundo; esta vantagem não acontece com os Estados interiores (Carvalho, 1992, p. 39). Neste contexto, além dos 1 650 km de costa marítima e do potencial em recursos naturais, importa sublinhar a importância da localização dos portos nacionais, nomeadamente o Porto de Lobito, um dos maiores portos de águas profundas da África Ocidental, com uma localização estratégica privilegiada, surgindo como o ponto de escoamento de mercadorias de um extenso corredor ferroviário que liga o Oceano Índico (cidade da Beira – Moçambique) ao Oceano Atlântico (Lobito), através do Corredor de Benguela.

Futuramente, quando os Caminhos de Ferro de Benguela⁴⁶⁵ (CFB) estiverem completamente operacionais, a linha terá a capacidade de 20 milhões de toneladas de fretes e escoará cerca de 4 milhões de passageiros por ano, estando este processo na sua fase terminal, uma vez que a renovação das linhas já atingiu a fronteira de Angola (Moxico) com a RDC, encontrando-se atualmente na fase de ligação dos CFB à rede ferroviária da cintura de cobre da RDC e a da Zâmbia (Sonangol, 2013d, pp. 27-28). Espera-se que esta reabilitação da ligação entre as redes ferroviárias ajude na dinamização das economias da Zâmbia e da RDC, atraindo investimento privado ao longo do corredor, e permitindo a transportação «eficiente do cobre» a partir das minas da África Central para a costa do Atlântico em 72 horas, com redução nos custos dos fretes e nas distâncias relativamente ao transporte rodoviário, o que significa um aumento da importância do Porto de Lobito e da ampliação do respetivo «*hinterland*» (*idem*, p. 29). Assim as infraestruturas portuárias nacionais, pela sua localização, e algumas pelas suas características e valências, poderão constituir peças fundamentais no sistema de transportes e logística da África Austral.

Também, a relevância da "extensão do território" do Estado no seu contexto marítimo, surge da extensão da sua orla marítima com bons portos e sem relevos acentuados em toda a sua extensão, tornando deste modo possível o desenvolvimento das comunidades ribeirinhas, quer em termos do seu crescimento, como em termos de movimentação dos fluxos populacionais. O seu valor geoestratégico é reforçado pela relevância que a «Região de Informação de Voo (FIR) Luanda e zona SAR» assume no contexto do Atlântico Sul, a qual obriga a responsabilidades de Angola no âmbito da «*maritime security*» e da «*maritime safety*», na vasta área oceânica subjacente, que abrange milhares de milhas até ao Golfo da

⁴⁶⁵ Estima-se que depois da sua reabilitação o caminho-de-ferro de Benguela tenha uma capacidade de circulação de 50 comboios/ dia, com uma capacidade anual de cerca de quatro milhões de passageiros e de 20 milhões de toneladas de cargas diversas, e que a RDC e a Zâmbia surjam como uns dos principais beneficiários deste projeto, atualmente em curso; pelo que encontra-se em construção um porto específico no Lobito para o efeito, surgindo como uma rede económica-estratégica para a região.

Guiné. Isto torna-se urgente, porque Angola espera conseguir, dentro dos próximos anos, a delimitação da sua plataforma continental exterior, ao abrigo da CNUDM, por se tratar de um espaço com potencial estratégico, nomeadamente em recursos minerais, energéticos e biogénéticos, que importará conhecer, explorar e proteger.

Relativamente às "caraterísticas da população de Angola", esta pode constituir o seu maior elemento de força, visto que dela depende a transformação do poder potencial ou presumível em poder real ou efetivo e a condução das estratégias de desenvolvimento implementadas pelo Estado (Carvalho, 1992, p. 42). O fator demográfico surge como um aspeto fundamental, sobretudo para Angola, em que mais de metade da população total tem uma idade inferior aos 35 anos, sendo a maior parte da massa crítica do país muito jovem. Assim e associado às caraterísticas da massa crítica encontra-se o "caráter nacional" “...as affecting the development of Sea Power...” (Mahan, 1889, p. 47), mormente para um país onde mais de 29% dos centros demográficos se situam a uma distância inferior a 100 km da costa e onde uma considerável percentagem da população se dedica à pesca artesanal, o que para a segurança, defesa e afirmação no quadro internacional, tem grande relevância.

Neste contexto de vocação marítima, nem sempre a quantidade surge como fator de sucesso, mas sim a inclinação da população para as causas do mar, porquanto a visão e o interesse que os Angolanos têm quanto aos Assuntos do Mar poderá surgir como um obstáculo na prossecução dos interesses marítimos nacionais. Por conseguinte, “...it is not only the grand total, but the number following the sea, or at least readily available for employment on ship-board and for the creation of naval material, that must be counted” (Mahan, 1889, p. 47). Neste entendimento, Virgílio de Carvalho defendeu que os fatores mais estáveis e, simultaneamente, mais importantes do Potencial Estratégico e do Poder Nacional de qualquer país são “...o território e o carácter nacional...” (1992, p. 101), traduzido na vontade e atitude da Nação enfrentar determinados obstáculos e aproveitar as oportunidades que o território oferece. Para Angola, as facilidades geoestratégicas proporcionadas pelo seu território e a vontade do seu povo em esquecer os longos anos de guerra civil, pobreza e fome, devem ser motivadoras para fomentar uma «Cultura do mar»⁴⁶⁶.

Portanto, o processo de consciencialização e de instrução das comunidades surge como um fator importante, tendo em vista «o melhor conhecimento e perceção sobre o valor e do contributo ímpar da utilização do Mar», onde a vontade de um determinado povo potencia

⁴⁶⁶ Numa simples definição esta «Cultura do mar» pode ser encarada como um conjunto de práticas e valores comuns relacionados com o Mar, em que a sua revitalização deverá basear-se nas realidades e anseios atuais e nas perspetivas nacionais futuras.

a capacidade de uma Nação na prossecução dos seus objetivos vitais. Nesta perspetiva e de acordo com a fórmula apresentada por Políbio Almeida, o "Poder" de um Estado surge como “um produto da vontade da Nação pela sua capacidade” (1994, p. 16), conforme expresso também na «Fórmula de Cline», demonstrando a importância do caráter nacional no alcance das metas marítimas em específico. Então e tal como em qualquer outro setor de atividade, a atitude da Nação – o caráter nacional – representa um fator importante para qualquer projeto nacional, sendo que será do “binómio vontade – capacidade que surgirá, indubitavelmente, um Poder Marítimo Nacional” (António, 1995, p. 8).

Neste particular, existe a necessidade de esclarecer os cidadãos sobre a necessidade de suportar os custos da defesa e mentalizá-los para a sua compreensão (Simões, 1978, p. 20), por serem indispensáveis para a exploração dos benefícios do mar, especialmente porque a sociedade civil não tem a sensibilidade de perceber que para melhor serem aproveitadas as riquezas e oportunidades que o mar oferece, torna-se necessário investir numa Marinha de Guerra que garanta a segurança no espaço oceânico durante 365 dias ao ano, e que esta precisa de navios; que por sua vez para a sua construção e utilização é fundamental que o País esteja dotado de recursos materiais e de conhecimento, bem como de uma estrutura em terra que assegure uma adequada manutenção, reparação, recrutamento, entre outras atividades que «exigem muitos recursos financeiros. Sem este sentido nacional, não se aproveitará grande parte dos ganhos oferecidos pelo mar (Rocha, 2009, p. 54). Todavia, a componente militar não é a única no CEDN e pode, até, em certas circunstâncias, nem ser a mais importante, pelo que um dos maiores problemas consiste em desenvolver na comunidade o espírito de Defesa Nacional, que deve “ser considerada, no quadro da segurança do Estado, um serviço social, como a saúde, a educação ou a previdência” (Simões, 1978, p. 24). Por isso, para Angola, a visão estratégica do mar deverá integrar também uma perspetiva de formação cultural⁴⁶⁷, porque a relação íntima e permanente dos Angolanos com os oceanos influenciará diretamente a vontade nacional e, conseqüentemente, o «comportamento estratégico do país».

Por último, surge o "caráter do governo " que traduz a vontade política quanto à maximização dos ativos do mar, uma vez que esta estará sempre limitada à atuação dos decisores políticos, económicos e até militares, que constituem o elemento dinamizador de todas as sinergias mantidas a nível nacional, e que por isso devem ser os principais motivadores do alcance e preservação do Poder Marítimo. Nesta perspetiva, o

⁴⁶⁷ De acordo com os construtivistas, os interesses e a identidade dos Estados constituem um produto maleável de processos históricos específicos, pelo que resultam de uma atualização temporal das metas dos Estados.

estabelecimento de uma ação concertada entre o Governo e a sociedade civil é necessária para a adoção das políticas públicas destinadas à promoção de iniciativas no domínio dos Assuntos do Mar que potenciem a evolução das empresas, dos subsectores, e da respetiva organização em rede ou *cluster*, aproveitando as oportunidades que dão lugar ao crescimento do setor marítimo, como um todo (Pereira, 2012, p. 32).

Neste sentido, a avaliação da credibilidade das estratégias de desenvolvimento assumidas por Angola, devem passar também pela análise da sua capacidade para mobilizar os seus cidadãos, numa perspetiva da Nação estar consciente das «perdas e dos ganhos» que determinadas linhas de atuação criam. De acordo com Vidal de la Blanche⁴⁶⁸, citado por Dias (2005, pp. 86-88), “...o fator cultural tem importância na obtenção dos objetivos de uma Nação, pelo que pode determinar os comportamentos políticos e sociais do Estado relativamente ao mar...”, porém cabe ao Governo saber impor o seu poder sobre o território. Nesta ótica, a visão empreendedora e de afirmação do Estado e das empresas angolanas, surge como um elemento essencial, por estes serem os principais interessados na maior dinamização deste mercado e na abertura de um «novo ciclo económico associado ao mar», aproveitando e potencializando as vantagens marítimas que o Estado tem para a sua expansão «além-fronteiras». Nestes pressupostos, o principal responsável para o desenvolvimento do setor marítimo e a sua respetiva influência na promoção do crescimento e desenvolvimento sustentável de Angola é o Governo angolano, devendo servir como o «principal promotor e catalisador das políticas e dinâmicas que orientam o setor marítimo», aos níveis interno e externo, visando permitir o redimensionamento dos ativos económicos do mar.

Considera-se então que Angola tem potencial para vir a tornar-se, a longo prazo, numa Potência Regional com consideráveis capacidades marítimas, quer pelas suas potencialidades marítimas, quer pelas atividades económicas que aí se desenvolvem e outras ainda que podem ser exercidas, necessitando para tal de uma estrutura nacional e de políticas públicas capazes de garantir o uso sustentável do mar. Efetivamente, numa Era marcada por descontinuidades, nos padrões e modelos de desenvolvimento em todo mundo, e nas circunstâncias específicas do desenvolvimento económico angolano, a exploração dos setores de atividades associados ao mar aparece como uma possibilidade de exploração de uma continuidade estrutural que é constituinte da sua realidade estratégica, o Oceano Atlântico.

⁴⁶⁸ Vidal La Blanche foi um historiador e geógrafo, fundador da Escola de geografia francesa que criou a corrente de pensamento que veio a ser denominada por Possibilismo, em oposição ao Determinismo Geográfico. De acordo com a sua visão, qualquer Estado «possui possibilidades» para alcançar um nível de desenvolvimento económico, social, tecnológico e político, ideal para garantir a satisfação das necessidades da sua Nação.

Angola insere-se assim numa divisão geográfica típica de África considerada geopoliticamente vital pelos teorizadores nessas matérias, por contemplar vantagens estratégicas no controlo da Rota do Cabo, cuja importância é relevante também para os países interiores, plenamente dependentes do comércio marítimo. Daí que, "a expressão política da maritimidade angolana" se encontra diretamente associada à sua geografia e às pretensões globais do Estado, devido à vasta dimensão dos espaços marítimos sob soberania e/ou jurisdição nacional, tendo em vista a sua projeção a nível externo, onde a dimensão e a importância dos espaços marítimos nacionais constituem um fator estratégico. Por seu turno, a "expressão securitária" que deve surgir como pilar de todas as outras dimensões, decorre do papel importante que os Oceanos desempenham na economia global atual, aumentando a importância de todas as questões relacionadas à segurança marítima (quer no âmbito da *security* como da *safety*), onde as ameaças e as oportunidades advindas deste espaço devem constituir preocupação de toda Comunidade Política, implicando uma atitude proativa de presença, de dissuasão, de controlo, de exploração, de implementação, entre outras medidas que viabilizam a maior rentabilização do acesso e uso dos mares e oceanos pelos Angolanos.

Quanto à "expressão económica", materializa-se pelo conjunto de atividades ligadas direta e indiretamente com o setor marítimo e a respetiva economia, revelando-se importantes para a consolidação da economia nacional, estando diretamente associada ao desenvolvimento sustentável do país; em que para reconhecer a dimensão estratégica dos oceanos na economia angolana, será suficiente observar os valores do setor petrolífero «*offshore*», no PIB nacional, agregados às taxas de empregabilidade deste setor na economia nacional. Este setor possui um efeito multiplicador em outros setores de atividades da economia nacional, nos quais o maior investimento nas Ciências do Mar permitirá catalisar melhor os benefícios deste espaço no bem-estar dos Angolanos. Por sua vez, "a expressão sócio-cultural" encontra-se associada à consciência de que, os Angolanos começam a experimentar um novo ciclo da sua História com o desabrochar da mentalidade marítima, onde a criação de uma cultura marítima consolidará um melhor legado para o futuro do País.

A perceção do potencial marítimo do território nacional e o adequado equilíbrio das suas componentes no controlo e uso do mar será a "última fase da maritimidade de Angola" por assegurar a exploração do mar, gerar riqueza e atrair parceiros, num cenário onde será necessário «investir acreditando e esperar investindo», para que a longo prazo o mar se profile como elemento chave na identidade nacional. De onde se infere que a questão da «Economia do Mar» e de todos os seus segmentos tem de ser necessariamente objeto de uma nova visão

política e da sociedade civil angolana, num contexto em que o tratamento transversal de todas as atividades e o desenvolvimento associado de políticas públicas e de iniciativas privadas se torna numa exigência, tendo em vista que os benefícios do mar e da posição geográfica de Angola não continuem a limitar-se prioritariamente na exploração de combustíveis fósseis. Por isso e tal como advogou Virgílio de Carvalho, os países como Angola, “...com grandes interesses marítimos, ou cuja independência e mesmo sobrevivência dependem consideravelmente do mar, terão conveniência em adotar uma Estratégia de utilização do mar, ou seja do «Sea Use» ” (1982, p. 131), pois os princípios da boa governação dos recursos do mar apontam para a necessidade de uma Política Marítima, fundamentada por uma Estratégia Marítima⁴⁶⁹, que englobe todos os aspetos dos oceanos e Mares, e sustentada por um Planeamento Estratégico Nacional para a Economia do Mar.

3.1. A NECESSIDADE DA IMPLEMENTAÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA MARÍTIMA NACIONAL E DE UM PLANEAMENTO ESTRATÉGICO PARA O MAR

A História tem demonstrado que os Mares e os Oceanos têm sido utilizados como elementos estratégicos do Poder Nacional de forma diferenciada ou seja, apresentam uma vertente militar (como plataforma de defesa militar e conquista territorial), uma vertente económica (como fonte alimentar ou de exploração de recursos) e uma vertente científica (como fonte de fármacos, etc.), tudo se alicerçando numa plataforma de mudança e de prosperidade das nações. Neste quadro e até hoje, não existe ainda consenso sobre os principais elementos que devem fazer parte de uma Estratégia Marítima⁴⁷⁰, embora muitos cientistas políticos já se tivessem debruçado sobre o assunto.

Naturalmente, que a guerra civil e a falta de políticas públicas ligadas ao mar contribuíram para o Estado do setor marítimo no país, sobretudo porque este se tornou assumidamente um poder militar amplamente terrestre regional, ficando no esquecimento os 1650 km de extensão de costa, donde não surgiam ameaças militares. Todavia e num contexto onde as novas ameaças já não se circunscrevem às matrizes militares, e onde a preservação

⁴⁶⁹ Segundo o General Cabral Couto (2009), citado por Lourenço (2011, p. 31), para operacionalizar uma Estratégia para o Mar consistente, deve-se satisfazer quatro questões fundamentais: saber o que se quer; querer fazê-lo; poder fazê-lo; e saber fazê-lo.

⁴⁷⁰ Importa sublinhar a visão de Alfred Mahan, com os seus seis elementos estratégicos, como pilares do Poder Marítimo e mais tarde a visão de Julian Corbett, que veio a acrescentar mais três elementos nesta sextandade (força económica, desenvolvimento tecnológico e dependência do comércio marítimo); na sua ótica todos, em conjunto, têm um papel determinante para desenvolver uma capacidade marítima efetiva.

dos recursos do mar deve ser tido como um desígnio nacional, exige-se uma outra visão, sobretudo porque, no caso concreto de Angola, se não houver fiscalização o que vai acontecer aos poços de petróleo no *offshore*, aos *stocks* dos recursos piscícolas e aos outros recursos marinhos no mar? Ou ainda porque, “...se não existir uma política pública para o mar o que vai ser da costa, dos estuários e da plataforma rica em hidrocarbonetos. Irá contentar-se o Governo com os habituais 10 por cento sobre o barril de petróleo?” (Bessa, 2008b, p. 126). Nesta perspetiva, entende-se que para a realização de quaisquer objetivos marítimos é preciso Poder, que diz respeito às capacidades disponíveis da Nação, à vontade de empregar as capacidades com intenção determinada e definida e à forma de atingir estes objetivos; para além de uma estratégia que aciona os vetores de ligação entre os objetivos e os meios.

Estas questões devem ditar o desenvolvimento de uma «Estratégia Marítima Nacional», através do reforço das políticas públicas marítimas, da evolução da Marinha de Guerra Angolana e, quiçá, do reforço do orçamento para o setor marítimo-portuário. Portanto, se a maritimidade entrar nas contas políticas, os decisores não terão outra possibilidade senão a de reforçar os seus meios de ação no mar; tal como defendeu o Professor Ernâni Lopes, citado por Pereira (2012, p. 30), tratar-se-á de encarar o mar segundo três perspetivas estratégicas: (i) Geopolítica & Prospetiva – o mar na perspetiva de segurança, prestígio e poder (dimensão militar); (ii) Economia & Sociedade – o mar enquanto gerador de riqueza (dimensão económica); (iii) Visão, Gestão & Controlo – o mar como vetor de poder e afirmação (dimensão política).

E nestes parâmetros, a elaboração de uma Estratégia para os Mares representa o exercício de uma coesa “*sea governance*”, enquanto política e gestão integradas das diversas atividades ligadas ao mar, até agora marcadas de forma generalizada por uma fragmentação e pulverização tutelar, num quadro mais amplo do novo paradigma nacional. Então, a viabilização de uma política integrada dos Assuntos do Mar para proteger e valorizar este património deve assentar na entreeja em duas vertentes: (i) a da segurança, através do controlo e fiscalização do espaço marítimo contra as várias ameaças à segurança marítima (pirataria, a pesca ilegal, o tráfico de droga e de pessoas, a imigração ilegal, etc.); e (ii) a do desenvolvimento económico através da proteção das riquezas naturais, e de uma maior aposta nos setores que desenham a Economia do Mar (pescas, portuário, construção naval, transporte marítimo, obras marítima, serviços marítimos, turismo etc.) e nas Ciências do Mar.

A existência de uma Estratégia Nacional Marítima constituirá assim um vetor essencial na política externa e interna de Angola, de forma a assegurar, proteger e valorizar

este valioso recurso natural, ao mesmo tempo que cria as condições necessárias para o aproveitamento do seu potencial e para o desenvolvimento das atividades marítimas, «abrindo portas» para novos desafios e oportunidades para o país. Assim, uma Estratégia Marítima tal como o próprio Poder Marítimo deve congrega “todas as capacidades nacionais relacionadas com a atividade do homem que vive no mar ou que vive do mar”⁴⁷¹ (Sacchetti, 2005b, p. 11), num cenário em que o sucesso deste objetivo dependerá sobretudo da mobilização e envolvimento de todas as partes interessadas e da sociedade civil, mediante arranjos institucionais que assegurem uma participação efetiva e informada no processo de decisão.

Para a materialização e elaboração de uma Estratégia Marítima de Angola deverão ser ponderados todos elementos relativos a dimensão marítima interna (infraestruturas, políticas publicas, etc.), bem como os que garantem uma maior dimensão marítima externa (frota marítima, diplomacia naval, etc.), tornando-se então fundamental que o tratamento seja feito de maneira transversal e integral dos diversos assuntos e atividades que concorrem na edificação do setor marítimo. Neste sentido, interessará fazer convergir esta estratégia com a Estratégia de Desenvolvimento Nacional – Agenda Angola 2025 –, surgindo assim como sua componente, de forma a participar no alcance dos objetivos nacionais⁴⁷², através do cumprimento das metas marítimas de Angola, onde as viabilidades geopolíticas, geoestratégicas e geoeconómicas de Angola representam elementos fundamentais para a sua implementação e prossecução, sobretudo devido às potencialidades deste setor.

Assim, considera-se fundamental o desenvolvimento de um modelo de Planeamento Estratégico integral para a Economia do Mar, onde deverão ser analisados os aspetos relativos ao planeamento da Defesa e do Sistema de Forças; à exploração económica do oceano; e ao tratamento científico e tecnológico dos espaços líquidos, como fator de mudança e prosperidade de todo o setor marítimo. Isto quer dizer que, “...if strategies can be intended (whether as general plans or specific ploys), surely they can also be realized. In other words, defining strategy as a plan is not sufficient; we also need a definition that encompasses the resulting behavior...” (Mintzberg, Lampel, Quinn, & Ghoshal, 2003, p. 4). Portanto, será de «considerar a adoção de um modelo de governação integrada dos Assuntos do Mar» assente no desenvolvimento de «políticas marítimas integradas», que potenciem a exploração

⁴⁷¹ Na verdade, enquanto a Estratégia Naval materializadora do Poder Naval está relacionada com «os meios» (Armada e Forças militares), A Estratégia Marítima está relacionada com «o meio», o mar, onde o Poder Naval vive em conjunto com a Autoridade Marítima, mais os faróis, mais a Segurança da Navegação, mais o Combate à Poluição no Mar, etc. e aparecem a par da Marinha Mercante, dos estaleiros, das indústrias de conservas de peixe, etc. (Poder Marítimo).

⁴⁷² Estes objetivos estão contidos na agenda da Estratégia Nacional de Desenvolvimento – Angola 2025.

sustentada dos recursos da marinhos, e que permitam minimizar as vulnerabilidades e evitar as ameaças (Silva, 2012, p. 114).

Nesta lógica, não poderá continuar parada a frota mercante de bandeira nacional, enquanto os navios estrangeiros dinamizam o comércio (importações e exportações); como não se pode continuar a aceitar que as embarcações de pesca nacionais capturem menos peixe e que outras o façam nas águas nacionais, pelo que se deve investir urgentemente no setor da construção e reparação naval, não apenas limitada ao setor petrolífero, para que o país não dependa exclusivamente de armadores no estrangeiro; e também tornar os portos nacionais «plataformas de desenvolvimento regional» e continuar a investir com maior seriedade na pesquisa das riquezas energéticas, minerais e de biotecnologia do mar.

No âmbito da "Segurança e Defesa", esta Estratégia deverá em primeiro lugar garantir o exercício da exploração económica do mar, especialmente nas suas duas vertentes principais, da segurança das comunicações marítimas e da exploração dos recursos económicos vivos e não vivos do mar (Correia, 1992, p. 12). Nesta perspetiva, afigura-se necessário fortalecer a noção de segurança marítima fundada na cooperação e na confiança no Estado, por um lado, e no envolvimento da sociedade civil a partir da consciencialização da importância da segurança, valorização e proteção marítimas (Nascimento, 2011, p. 119), sobretudo porque “as «mentalidades» empilhadas pela História, têm constituído pano de fundo e de referência que, para além do seu valor cultural, refletem e condicionam a receptividade da sociedade aos Assuntos dos Oceanos” (Ruivo & Gameiro, 2009, p. 81). Assim, a visão de conteúdo neste planeamento deve tomar como referência a missão da Marinha de Guerra, como principal pilar da «Autoridade Marítima Nacional», construída sobre os valores que esta Instituição sempre defendeu (interesses nacionais), tendo em conta o contexto atual (interno e externo), de forma a estabelecer os objetivos a cumprir no âmbito da segurança e defesa marítimas e a traçar as linhas de ação de Comando e Administração Superior, sendo para tal importante que se incorpore uma Estratégia Naval, como componente militar da Estratégia Nacional.

Então e considerando o amplo campo de atuação e as respetivas tarefas que devem estar atribuídas à Marinha de Guerra, o processo de redimensionamento, reestruturação e reequipamento dos seus meios e capacidades representa uma prioridade nacional. Esta orientação deve ser projetada especialmente no âmbito estrutural e operacional, tendo em vista a sua atuação, em simultâneo ou seja, numa vertente militar, ligada à função de defesa e apoio à política externa; e numa vertente não militar, inerente às funções de segurança e

autoridade do Estado no mar e de apoio ao desenvolvimento económico, científico e cultural. Este modelo de atuação, tecnicamente designado por «Duplo Uso», permite a integração e a complementaridade na atuação da Marinha, visando a otimização dos recursos, através de uma economia de escala, possibilitando assim uma intervenção eficiente em todos espaços marítimos de soberania e/ou jurisdição, e ainda em todas as zonas de *Search And Rescue* (SAR) a cargo do Estado angolano. A adoção deste modelo a longo prazo, justifica-se sobretudo porque existem inúmeras missões do Estado que as FA como seu parceiro podem e devem ajudar a acautelar, designadamente missões no âmbito da prestação de serviço público, num contexto onde “as Forças Armadas têm de ser o servo e não o senhor da sociedade” (Simões, 1978, p. 19).

Naturalmente, um País com uma vasta ZEE como Angola, necessita de uma Marinha capaz de desempenhar um conjunto de missões, com vista a permitir um melhor envolvimento dos outros atores do setor marítimo nacional, em nome dos interesses nacionais. Esta realidade deve assim ter reflexo no conteúdo de uma Estratégia Naval, reconhecendo a amplitude das missões que devem ser desempenhadas e atribuídas à «Marinha de Guerra», devendo as mesmas estar baseadas prioritariamente em três funções estratégicas, ou seja: defesa militar e apoio à política externa; segurança e autoridade do Estado; e desenvolvimento económico, científico e cultural. Portanto, a Estratégia Marítima deve assim ser considerada como um vetor essencial na Estratégia Nacional de Desenvolvimento, permitindo desta forma alcançar os objetivos nacionais, através do potencial marítimo do país, na medida que para melhor consolidar esta estratégia, Angola deve viabilizar esforços para a implementar uma Estratégia Naval⁴⁷³ (relacionado com o emprego direto ou indireto do Poder Naval para a condução dos Objetivos Nacionais, independentemente da situação de estabilidade do país) (Carvalho, 1992, p. 90), uma vez que “a presença naval de influência e a capacidade de operações expedicionárias de intervenção do mar contra a terra, para assegurar a estabilidade, comércio e segurança, são partes complementares de uma boa estratégia marítima” (Costa, 2003, p. 17).

Conforme defende Jorge Sampaio, “sendo a defesa, uma questão nacional, é não apenas militar mas também cultural, económica e política na mais ampla aceção da palavra...” (1996, p. 29). Assim, apenas uma estratégia integrada, concebida no plano global

⁴⁷³ A Estratégia Naval, que visa a defesa dos interesses marítimos de um país e a interferência com os dos seus antagonistas em caso de conflito, deve em primeiro lugar estar em correspondência com o seu grau de dependência relativamente ao mar (nos aspetos de segurança do território, recursos económicos, etc.); e em última análise, com o Poder Naval dos seus mais prováveis antagonistas e suas possíveis intenções (Carvalho, 1982, pp. 126-127).

do Estado, poderá atender com credibilidade e eficácia, à defesa dos interesses nacionais e aos desafios do mundo de hoje, pelas sinergias que poderão ser obtidas através de uma adequada e harmoniosa articulação entre as diferentes componentes da defesa nacional, sobretudo porque embora tenham passado vários anos, na «Nova Ordem», ainda continua a prevalecer a "doutrina maurrassiana", expressa na frase célebre, “*my country righth or wrong*” (citado por Moreira, 1988, p. 41). Esta dependência também está relacionada com o facto de que para a edificação de uma infraestrutura nacional virada para o mar, é necessária a existência em paralelo de uma capacidade naval que preserve toda estrutura do «*Sea Power*» nacional e efetue o controlo e fiscalização dos espaços marítimos, bem como um conjunto de entidades e infraestruturas auxiliares que ajudem na devida exploração de todas as funções e potencialidades do mar⁴⁷⁴. Significa que, a capacidade do Estado poder exercer a soberania funcional e cooperativa na nova ordem estratégica em que se insere será determinante na resposta ao desafio da maritimidade no século XXI, onde se exige um novo CEDN, sob pena de se observar o definhamento de uma economia e o declínio do Estado no xadrez mundial.

Em complemento e no âmbito da "Economia do Mar" e do fortalecimento dos setores de atividade ligados ao mar, Angola deve procurar cada vez mais converter a sua economia nacional de algum modo delimitada por barreiras protecionistas para uma economia aberta e competitiva, em que os projetos empresariais devem ser concebidos tendo em conta a sua integração em núcleos e redes empresariais a nível nacional, e em segmentos setoriais no âmbito regional ou internacional.⁴⁷⁵ A Economia do Mar deve assim reunir um vasto leque de atividades dos setores marítimo e auxiliares, tendo por base as variadas utilizações que o mar alberga, considerando a componente de segurança e defesa, a pesca, o turismo, os transportes marítimos e logística, e a energia; bem como o conjunto de infraestruturas que permitem criar as condições necessárias para utilização dos mares, tendo em vista salvaguarda dos recursos, na medida em que se defende os interesses nacionais (Ribeiro, 2010, p. 130).

Portanto, a maior perceção do valor estratégico do mar para Angola, requer não apenas que o país esteja concentrado no maior desenvolvimento dos vários subsectores do setor da Economia do Mar, que desenham as principais funções estratégicas económicas do mar – o “*hardware* do sistema”; mas também no desenvolvimento de um quadro jurídico do mar,

⁴⁷⁴ Importa sempre lembrar, que o papel do Estado na economia do mar é também evidenciado pela natureza dos bens públicos de algumas das principais atividades marítimas, como a Defesa Nacional e a segurança pública, pelo que estas atividades exigem políticas cuidadas (Confraria, 2011, pp. 14-15).

⁴⁷⁵ Os projetos empresariais podem começar por ter uma dimensão nacional, porém será na sua potencialidade de expansão para patamares e dimensões superiores, com atração de investimentos privado e externos, que se deve estabelecer a sua viabilidade continuada e a sua base de criação de valor (SaeR, 2009, p. 91).

onde estejam expressas as políticas públicas e as medidas estratégicas que representem a interpretação nacional do seu valor, como «desígnio nacional de segurança, defesa, afirmação e de desenvolvimento económico», o que exige um maior aprofundamento do “*software* do sistema” (Matias, 2009, p. 19). Neste quadro, avaliar o peso atual das atividades económicas relacionadas com o mar no total da economia angolana é uma tarefa de difícil elaboração, não apenas pelo vasto leque de atividades que o setor marítimo angolano pode englobar, como também pela não divulgação de todos indicadores do setor, uma vez que os indicadores existentes não permitem medir, com total precisão, o real impacto destas atividades na economia nacional.

Para tal, torna-se necessário investir cada vez mais nas questões ligadas às acessibilidades marítimas (segurança no mar; assinalamento costeiro-portuário; dragagem dos canais, operacionalização do VTS portuário e costeiro), às acessibilidades terrestres (melhoria das ligações rodoviárias e ferroviárias com os centros urbanos nacionais e com países vizinhos; desenvolvimento de uma Rede Nacional de Plataformas Logísticas) e ao sistema portuário (edificação de infraestruturas portuárias modernas, aquisição de equipamentos modernos; concretização das normas *ISPS* nos portos nacionais; simplificação administrativa; e competitividade fiscal). Quanto ao valor económico do mar na economia nacional, para que este valor cresça significativamente de forma integrada e sustentável, “torna-se necessário promover medidas de fundo que passam pela referida reorganização institucional, pela implementação de políticas de desenvolvimento e pela transformação no sentido da modernidade dos diferentes setores da economia do mar” (Matias, 2005, p. 20). Estas políticas de desenvolvimento deverão basear-se em estudos bem sustentados, tomando como exemplo as ações de países bem-sucedidos, com *clusters* bem definidos ou com uma indústria marítima em ascensão.

Haverá então que considerar as grandes linhas de orientação de uma política nacional, de que se consideram como vetores ou níveis principais, os que se enumeram a seguir:

a) Ao nível da “função transporte e logística”, Angola deverá integrar uma política económica quanto à atividade portuária e dos transportes marítimos, a fim de transformar os portos nacionais em portos de interesse regional e até continental. Com efeito e no caso do sistema portuário nacional, a atomização e a descoordenação entre os portos e entre estes e a Administração Marítima Nacional, situação resultante da pouca capacidade e especialização dos portos nacionais, tem resultado numa concorrência interna com as correspondentes perdas

de recursos que poderiam ser canalizados para a afirmação destes num contexto regional da SADC ou da CEEAC, pois com o funcionamento em pleno do «Corredor de Benguela», a utilização dos portos nacionais por mercadorias destinadas a mercados vizinhos terá um valor acrescentado, traduzindo-se numa valorização do posicionamento geoestratégico de Angola e de uma afirmação a nível regional. Paralelamente e no segmento dos transportes marítimos, designadamente da Marinha Mercante, a inexistência de nenhum armador nacional no efetivo exercício das suas funções, traduz uma fraca imagem do setor a nível nacional, onde se exige uma maior intervenção da Secil Marítima, atualmente o único armador de bandeira nacional.

Assumindo que nos últimos anos o setor portuário e dos transportes marítimos têm constituído a «espinha dorsal» para o mercado interno, como principais catalisadores de qualquer rede ou sistema de atividades ligada ao mar, enquanto setores-chave para um *cluster* marítimo nacional; a aposta nacional deverá promover várias medidas ao nível estratégico e das infraestruturas a nível institucional, orgânico e operacional, tendo por objetivo atrair capital privado nacional e estrangeiro com vista a modernizar e a expandir a atividade destes setores. Num primeiro patamar, o País deverá estabelecer, em moldes mais consistentes, os mecanismos de apoio e de incentivo à atividade da Marinha Mercante no país, base de partida para o crescimento da frota de bandeira nacional; e continuar a transferir as atividades relacionadas com a gestão de infraestruturas e de prestação de serviços portuários para entidades privadas, abrindo portas a entrada no país das grandes multinacionais da gestão portuária, com base num modelo "*land lord port*"⁴⁷⁶ em oposição ao modelo "*public service port*" atualmente utilizado na maior parte dos portos nacionais.

Num segundo patamar, deverá permitir a especialização dos diferentes portos nacionais em segmentos distintos (cargas sólidas, cargas líquidas, indústria construção, indústria petrolífera, etc.), de forma a estabelecer uma rede nacional de portos, ao mesmo tempo articulada e complementar apoiada por plataformas logísticas e intermodais, numa lógica de «*corporate governance*», onde deve desenvolver os sistemas de partilha de informação das comunidades portuárias, nomeadamente um sistema informático de processamento e armazenamento da documentação que seja comum a todo o sistema portuário nacional, como é o caso da «Janela Única Portuária» no sistema portuário português; implementar e operacionalizar, com caráter de urgência, o Sistema de Vigilância

⁴⁷⁶ O modelo *land lord port* é o terceiro de quatro tipos de modelos de gestão portuária (*public service port*, *tool port*, *land lord port*, *private service port*). Este modelo consiste na transferência das atividades relacionadas com a administração e gestão das superestruturas (terminais) e com as operações portuárias para entidades privadas, ficando o Estado apenas com a administração das infraestruturas de uso comum.

Costeira e Portuária, bem como os mecanismos exigidos no âmbito da proteção dos navios e das instalações portuárias (*ISPS Code*); e prosseguir com os investimentos portuários estruturantes, nomeadamente das acessibilidades ferroviárias e das plataformas logísticas e inter-modais, onde os caminhos-de-ferro dos três portos principais deverão surgir como fatores de dinamização da economia a nível local e regional.

b) Por seu lado e ao nível da "função pescas e alimentação", este planeamento estratégico deverá garantir o «ordenamento do setor das pescas»⁴⁷⁷ a nível nacional (Lei 6-A/04, Artigo 8), permitindo a exploração sustentável dos recursos pesqueiros bem como o incentivo da pesca de investigação científica, que irá permitir a utilização racional desses recursos; tudo terá que ser complementado com uma maior aposta no desenvolvimento sustentável da aquicultura integrada no desenvolvimento rural e costeiro. Estas considerações justificam-se porque, apesar do enorme potencial das águas nacionais, o volume de pescado produzido ainda é insuficiente para cobrir as necessidades da população, que tem sido agravado pelo fraco conhecimento das potencialidades dos recursos da ZEE, falta de capacidades para fiscalizar os espaços líquidos e pelo excessivo esforço de pesca de algumas espécies. Portanto, ainda é elevado o volume de pescado e derivados importados por Angola aos países vizinhos, designadamente da Namíbia. A realidade descrita, associada à importância deste setor para o bem-estar das populações, justifica a necessidade de encontrar instrumentos de mudança que visem alterar este quadro, promovendo um maior contributo deste setor para o crescimento económico e social de Angola.

Neste quadro, Angola deverá promover o ordenamento do litoral, incluindo a introdução da gestão integrada das zonas de estuário e a preservação das AMP, enquanto solução para evitar o colapso dos ecossistemas marinhos dos quais a natureza depende (Santos & Gonçalves, 2010, p. 119); também deverá investir no conhecimento científico aplicado, de forma a otimizar cada vez mais a exploração sustentável dos recursos; terá de exercer uma maior fiscalização e inspeção da atividade, incluindo a utilização de sistemas de satélite⁴⁷⁸ para localização dos navios em tempo real, a fim de proceder a um melhor controlo das artes utilizadas e um melhor acompanhamento das rejeições; terá de promover e atrair novos

⁴⁷⁷ O ordenamento das pescas visa assegurar o uso racional e sustentável dos recursos biológicos aquáticos, do ambiente costeiro ribeirinho; contribuir para assegurar a qualidade, diversidade e disponibilidade de recursos biológicos e genéticos aquáticos, bem como garantir a alimentação saudável e suficiente para as próximas gerações. Também contribui para a conservação a longo prazo dos recursos biológicos e dos ecossistemas aquáticos através da redução da poluição no meio aquático. Finalmente previne a criação de capacidade de pesca excessiva; minimiza os impactos negativos da pesca excessiva; e permite empreender medidas que garantam a conservação e uso sustentável dos recursos.

⁴⁷⁸ A construção do satélite angolano (ANGOSAT), neste particular, deverá representar uma mais-valia.

investimentos para a aquacultura de forma a possibilitar a entrada de novos projetos de exploração no país, o lançamento de novos produtos e incorporar inovação científica e tecnológica nos sistemas de produção; e finalmente, deverá promover a I&D investindo em tecnologias de ponta nos domínios da transformação do pescado, refrigeração e congelação, controlo de qualidade, segurança alimentar e proteção ambiental e ecológica.

c) Ao nível da "função construção e reparação naval" e pela importância deste setor no que se refere à edificação do Poder Marítimo ao surgir, como peça-chave para as demais indústrias do Mar; considera-se que o planeamento a seguir deverá implicar a elaboração de um plano tecnológico para a construção naval e indústrias associadas, especialmente porque esta indústria tem-se limitado mais à indústria petrolífera. Para isso deverá ser considerado o estabelecimento de PPP com empresas nacionais e estrangeiras para que, a curto e a médio prazo, o País possa fomentar o crescimento deste segmento da indústria marítima. Angola deverá assim promover o investimento de fora para dentro do setor, e a formação de alianças estratégicas entre as empresas do setor, com homólogas estrangeiras, visando unir esforços e recursos na área da investigação e do desenvolvimento tecnológico, com vista a expandir o setor para a indústria não petrolífera, assim incentivando a utilização dos estaleiros e da indústria nacional na renovação de frotas nacionais (comercial, pescas e Marinha de Guerra); terá também de ser associado o reequipamento das frotas nacionais (militar e mercante) às exigências da segurança, defesa e exploração marítima ao desenvolvimento da indústria da construção naval. Em síntese, deverá ser assumida uma *visão* integrada e estratégica do papel da indústria naval como pilar fundamental no desenvolvimento de atividades ligadas ao Mar, e como laboratório de conhecimento, tecnologia e inovação.

d) Ao nível da "função de passageiros, lazer e turismo", a política nacional deverá continuar a contribuir para a viabilidade futura do turismo nacional, num quadro de crescimento e exploração de novos domínios, nomeadamente por ser um dos setores ao nível da Economia do Mar que exige menores esforços financeiros, e que melhores resultados poderá apresentar, num horizonte temporal de curto a médio prazo. Neste contexto, Angola deve continuar a investir na criação de infraestruturas de apoio ao turismo, náutica de recreio e desporto; na vigilância das praias e, principalmente, no melhoramento dos meios de socorros a naufragos e na sua prontidão; na criação de incentivos ao investimento nesta área do turismo, bem como o desenvolvimento de programas de formação profissional nestas matérias; e por último, na prossecução e expansão do projeto que visa a criação de rotas de TMCD.

e) Ao nível da “função energia *offshore*” e por existir a consciência que deste setor depende o desenvolvimento de todos outros setores, haverá que empreender estudos que devem incidir sobre os principais ganhos e expectativas de crescimento do mesmo, devendo ser continuada a política de investimento na expansão deste setor para novas áreas de exploração, designadamente energias renováveis e biocombustíveis, alargando também o seu mercado de influência no âmbito da «geopolítica da energia mundial». Deverá ser promovida uma maior transferência dos benefícios deste setor para o desenvolvimento a médio-longo prazo do setor não-petrolífero, nomeadamente da agricultura, das pescas, da indústria transformadora, do turismo, entre outros setores cujos desenvolvimentos dependem das receitas do petróleo.

Neste quadro da Economia do Mar, o Almirante Viera Matias, um dos maiores especialistas nestas matérias em Portugal, tem apontado várias propostas (mentalização, organização e gestão empresarial) para a edificação de um *cluster* marítimo em Portugal, podendo servir de referência para Angola, não pelas semelhanças na natureza dos ativos económicos do mar dos dois países, mas pela transversalidade nas propostas apontadas, que favorecerem as potencialidades marítimas de Angola (Matias, 2009, pp. 20-23). De salientar que, a aposta no setor marítimo-portuário nacional deve ser encarada numa perspetiva do «País reforçar a sua centralidade no Atlântico Sudeste», assente no desenvolvimento de atividades económicas, aumentando sobretudo a competitividade do seu sistema marítimo-portuário e a sua participação na economia local e regional, ao eleger os «oceanos como área de especialização e fator de afirmação nacional».

No último vértice do triângulo, relativo ao "conhecimento científico dos oceanos", é essencial promover o «conhecimento aprofundado do oceano», como fator determinante para a tomada de consciência da sua natureza complexa e exaurível e para a formação de uma responsabilização e custódia coletiva, promovendo uma vontade generalizada de exploração sustentável da fachada atlântica. Esta exploração dos recursos marinhos e a consequente criação de valor para o país, exige que se criem condições que assentam em três fatores críticos: aumentar a defesa da plataforma continental, melhorar o conhecimento científico e aumentar a capacidade tecnológica. Em conjunto, estes deverão contribuir para alcançar o objetivo estratégico de «segurança e preservação dos interesses nacionais nos espaços marítimos sob soberania e/ou jurisdição nacional» (Fontoura, 2013, p. 126). Como resultado, a busca do conhecimento do ambiente marinho deverá ser baseada em quatro áreas transversais: caracterização ambiental, monitorização do ambiente marinho, previsão oceanográfica e a investigação científica aplicada. Constitui um desafio para o País,

nomeadamente porque «não se pode gostar do que não se conhece», pelo que o Estado deve aprender e saber mais sobre o mar, para que o relacionamento com o meio marítimo seja mais racional e inteligente, num processo onde a atuação do «IHSMA e a sua capacidade de conhecer o mar, a longo prazo, deverá fazer a diferença».

Nos domínios da segurança e da defesa, a vertente dupla da ciência e da tecnologia surge como um instrumento valioso, para evitar que os parceiros internacionais doem ou vendam equipamentos ao país de forma fragmentada, apenas dando uma formação superficial em operações e reparação, assegurando-se que a manutenção profunda fica a seu cargo (Vogel, 2011, p. 3). Para tal, é necessário que se criem unidades de investigação e desenvolvimento centradas nas estratégias de reparação, inovação, desenvolvimento tecnológico e manutenção a longo prazo, por forma a contrariar o cenário atual marcado pela ausência de qualquer apoio a uma adaptação tecnológica gerida a nível local, o que constitui uma grande fragilidade. Neste particular, importa realçar a necessidade de uma homogeneização quanto aos meios a adquirir, de forma a permitir a interoperabilidade desses.

Quanto ao melhor aproveitamento das riquezas no mar e à exploração da plataforma continental, considera-se que terá de existir a consciência de que Angola não tem possibilidade de empreender sozinho o projeto de transformação do potencial estratégico da plataforma continental em Poder Nacional, especialmente devido aos “custos financeiros associados às atividades de I&D necessárias para o desenvolvimento da tecnologia de extração dos recursos dos fundos oceânicos” (Silva, 2012, p. 92), sendo para tal essencial a transferência de conhecimento e de tecnologia através de universidades, centros de investigação, multinacionais do setor petrolífero, empresas do âmbito das tecnologias marinhas, entre outros polos de I&D; o que poderá representar uma oportunidade para a afirmação de Angola no que se refere à exploração do mar profundo e ultra profundo principalmente porque, no futuro, o conhecimento do mar representará a «última fronteira da ciência e da tecnologia».

Torna-se então premente a partilha de informação com outros países cientificamente e tecnologicamente mais desenvolvidos, nomeadamente no âmbito das C&T do mar; o que deverá representar «um pilar essencial nesta estratégia», num cenário em que o país deverá: apostar na educação profissional e superior na área das Ciências do Mar, ligando-a aos centros de I&D a criar; incentivar a criação de projetos e iniciativas no âmbito das C&T do mar e em atividades de I&D, associadas à exploração dos recursos marinhos; desenvolver um «programa de conhecimento situacional marítimo», assente na colaboração entre entidades

com competências no mar; divulgar o PEPCA e o respetivo potencial económico da plataforma continental, a fim de atrair investimento privado (nacional e estrangeiro) nas causas do mar, e incentivando o investimento privado neste setor; proceder ao ordenamento dos espaços marítimos nacionais e regulamentar atividades de exploração de recursos; entre outras medidas que garantam a exploração sustentável dos recursos do mar.

Sendo do Interesse Nacional a criação de uma Estratégia Marítima e a implementação do respetivo planeamento, afirmativo e assertivo, os assuntos relacionados com o mar, nas suas variadas áreas de atividades (económica, comercial, cultural, diplomática, segurança e defesa, etc.) constituem um domínio estratégico para o crescimento e desenvolvimento sustentável da Nação, mormente, pelas suas características geoestratégicas e pela sua inserção em fóruns internacionais de desenvolvimento privilegiados, no tocante aos mares e oceanos (UA, SADC, CPLP, CEEAC, Golfo da Guiné, etc.). Este "Planeamento"⁴⁷⁹ deverá ser definido como um sistema de escolhas ou decisões sucessivas e hierarquizadas entre alternativas diversas, identificadas com o objetivo de orientar, ordenar e racionalizar a acção do Estado no Mar, tendo em vista a prossecução do Interesse Nacional e a sua convergência com as várias políticas setoriais a nível regional e continental.

Pelo exposto e para Angola poder tirar o melhor proveito da sua vasta costa marítima, deverá traçar uma Estratégia de desenvolvimento clara e abrangente (interna e externa) associada aos oceanos (Neves, 2010, p. 20), essencialmente porque as vantagens que cada Estado ribeirinho obtém do espaço marítimo depende fundamentalmente da «Estratégia Marítima» assumida por este Estado; do «Planeamento Estratégico» estabelecido; e do «Poder Marítimo» que dele derivar ou seja, da integração dos fatores do Poder Nacional relacionadas com a utilização do mar, orientando assim o seu setor marítimo para a edificação dos seus meios e infraestruturas, da estruturação das suas capacidades marítimas e navais, e da realização das operações necessárias ao cumprimento e prossecução do Interesse Nacional ligados ao mar. Em síntese, o potencial marítimo herdado pelos Angolanos *per se* não terá significado se o País não possuir os recursos e instrumentos necessários para o rentabilizar, devendo os interesses nacionais passar a determinar as vulnerabilidades a superar prioritariamente.

⁴⁷⁹ No enquadramento de qualquer "Planeamento Estratégico" não se deve esquecer os vários quadros no qual refletirá toda análise e reflexão estratégica, sobretudo porque no quadro macro a «interação estratégica» não será função exclusiva dos elementos essenciais do Estado, mas também dos condicionamentos impostos por fatores de natureza várias, de natureza histórica, económica, cultural, etc., que compreendem as circunstâncias do momento, a mentalidade e personalidade dos decisores, a atmosfera envolvente (opinião pública) e o Direito Internacional (Ribeiro, 2009, p. 199).

CONCLUSÃO

Na perspetiva de realçar as principais linhas de pensamento traçadas ao longo deste prolongado processo de investigação sobre a relação do Mar com Angola, onde se provou representar uma mais-valia; importará aqui sublinhar que o objetivo do presente trabalho nunca foi quantificar os meios que o Estado deve alocar à promoção da segurança dos espaços marítimos sob sua soberania e/ou jurisdição, nem de traçar uma fórmula para a afirmação marítima do País, através da edificação do setor marítimo e da consolidação de uma Economia do Mar, no quadro dos interesses nacionais. Pretende-se sim apresentar um estudo que representa uma «visão estratégica alargada sobre a importância do Mar para Angola», nos vários domínios, centrados na segurança, defesa e afirmação, associada à multiplicidade de usos económicos do mar, por se considerar que falta uma «visão concertada relativamente ao Mar» que leve os Angolanos a perceber e a interpretar o exato valor do seu mar, desvendando a sua importância como fator de «diferenciação no quadro geográfico onde o país se encontra».

Paralelamente e porque se acha que o posicionamento geográfico de Angola permite vislumbrar o desenvolvimento de vantagens económicas que poderão assumir contornos de vantagens geopolíticas e geoestratégicas, enquanto confere maior relevância política ao Estado; as características da costa, a vasta fronteira marítima, a extensa ZEE, a importância estratégica dos portos nacionais, as reservas de recursos naturais no mar, a vontade de afirmação regional, entre outros fatores relativos ao potencial marítimo nacional; representam motivações evidentes para o desenvolvimento de uma indústria nacional forte dedicada ao mar, onde a valorização e o potenciamento da Marinha de Guerra constitui peça fundamental. De facto, o caminho a percorrer é longo e muito difícil, todavia o País ainda está em tempo de ultrapassar os principais desafios que o setor marítimo nacional atravessa, na consciência de que os esforços esperados são incalculáveis e que sozinhos os Angolanos não conseguirão alcançar esse desiderato, num processo em que será necessário que se continue a trabalhar nas mentalidades nacionais e que se exige o redobramento dos esforços por parte dos decisores políticos e económicos.

Assumindo as particularidades geopolíticas marítimas de Angola, a importância estratégica atribuída ao mar como elemento estratégico de segurança, defesa e de afirmação ainda é muito reduzida e até incipiente. Com efeito, a predisposição atual do povo angolano relativamente ao «Mar» condiciona grandemente os benefícios que o País pode extrair da sua

exploração, no sentido que se esta postura de desinteresse generalizado não for alterada, o desenvolvimento do país ficará condicionado, sobretudo tendo em vista a realidade de uma vasta costa marítima e pela dependência económica relativamente ao setor energético (exploração *offshore*), numa conjuntura em que aquele Estado que não assume as suas responsabilidades e não responde as exigências das relações internacionais, perde oportunidade de afirmação e mais-valia competitiva e cooperativa (vigilância e controlo de áreas marítimas, projeção de força, etc.), o que tem repercussões quanto ao exercício da autoridade e soberania no mar.

Face a esta realidade, importa responder à questão central sobre: qual o valor do mar, em termos fluídos, como fator estratégico de Segurança, Defesa e Afirmação do Estado angolano»?

Angola, como um país com uma vasta costa e rica em recursos naturais, até há alguns anos pouco importante no contexto geopolítico mundial, encontra-se situada numa região onde convergem vários interesses das principais potências mundiais – o Atlântico Sul – que tem hoje uma crescente importância económica, mormente devido às descobertas de grandes reservas de hidrocarbonetos. Neste quadro o Golfo da Guiné tem um lugar destacado, favorecido pela contínua instabilidade no Golfo Pérsico. Soma-se o facto de existirem facilidades geográficas de acesso aos portos e ao seu interior através de ligações ferroviárias, que num futuro muito breve serão melhor apoiadas por infraestruturas rodoviárias com os países vizinhos interiores, detentores de reservas de minerais estratégicos, o que irá aumentar o valor geoestratégico do Mar para os Angolanos.

De uma forma geral, o potencial do Mar afirma-se a vários níveis, enquanto fator estratégico de segurança, de defesa e de afirmação: ao nível da função transporte e logística, por ser responsável pelo abastecimento do mercado interno que depende mais do que 90% das importações; ao nível da função pesca e alimentação, por representar uma fonte de subsistência de uma parcela da população e de fonte de receitas para a economia nacional; ao nível da construção naval, por apoiar a indústria marítima, nomeadamente da indústria petrolífera; ao nível do turismo marítimo enquanto fomentador de uma cultura marítima; ao nível da função energia e recursos naturais, designadamente da exploração do petróleo *offshore*, responsável por mais de 44% do PIB nacional e de aproximadamente 80% das receitas fiscais públicas e de 98% das exportações; e por último e não menos importante ao nível da segurança e defesa do Estado, enquanto pilar para a preservação da soberania e de integridade nacionais.

No cômputo geral, a importância do mar para a economia nacional (transporte e comércio marítimo, indústria petrolífera, indústria pesqueira, etc.) e a sua grande contribuição para a afirmação e o desenvolvimento económico nacional, através da diversificação da economia e da criação de emprego, ilustram o valor do mar enquanto fator estratégico de segurança, defesa e de afirmação de Angola. Portanto o Mar, enquanto espaço estratégico para Angola, deve representar um triângulo multisetorial e multidimensional no Potencial Estratégico Nacional, baseado em três vetores essenciais: (i) a segurança e defesa do mar, como condição essencial para a sobrevivência do Estado; (ii) o desenvolvimento económico das atividades marítimas, como fontes de riqueza de grande potencial – Economia do Mar; e (iii) as Ciências do Mar, como pilar do uso perpetuado do mar.

Neste quadro importará perceber: quais os principais desafios que se colocam ao Estado no âmbito da Segurança e da Defesa Nacional, de forma a proteger o seu espaço marítimo?

Obviamente que a natureza dos desafios marítimos da atualidade obriga qualquer Estado a reequacionar a problemática da dimensão marítima da segurança para além dos limites e das perspetivas realistas e neo-realistas, onde o Interesse Nacional e o vetor militar surgem como elementos delineadores e onde a maior interação com os atores não-estatais, como as ONG, OI, ou as empresas multinacionais, constituem pilares para a sobrevivência de Angola. Neste particular, tendo em conta a vasta área marítima que o Estado angolano precisa de continuar a proteger, sobretudo caso o processo de extensão da plataforma continental exterior seja aprovado, existe a necessidade em adaptar o Sistema Nacional de Autoridade Marítima ao novo contexto internacional, contra as ameaças vindas do exterior e proliferadas por diferentes atores do crime organizado, nomeadamente porque existe a necessidade de proteger os recursos que existem no mar

Haverá então que definir quais são as ameaças mais relevantes, na perspetiva do Conceito Estratégico Nacional, que devem ser consideradas na segurança no mar angolano, particularmente porque a situação atual do SFN reflete a inexistência de uma posição política consistente perante este problema; bem como de uma metodologia para a avaliação periódica das suas consequências para os interesses nacionais. Neste contexto e não ignorando a limitação em termos de recursos relativamente aos desafios, terá de ser considerado o caso específico da Marinha de Guerra enquanto braço armado do Estado no mar, pelo que existe a necessidade de prosseguir com a reforma no quadro das RSS e RSD; o que significará um novo «redimensionamento» na atuação da MGA no mar e no quadro do SAM, uma

remodelação das infraestruturas nacionais ligadas ao ramo e ao SAM e um reequipamento da Esquadra Naval. Considera-se que e numa primeira fase, os poucos recursos disponíveis devem ser utilizados fundamentalmente para a edificação de uma Marinha de Guerra orientada para o controlo e policiamento dos espaços marítimos sob responsabilidades do Estado angolano, dedicado sobretudo às missões de segurança e defesa militar e de autoridade do Estado no mar ou seja, uma Marinha de carácter costeiro englobando as funções de uma guarda costeira dispondo de alguma capacidade oceânica (Marinha de Zona), de forma a otimizar melhor os poucos recursos a médio e longo prazo, que a MGA tem disponíveis.

Posteriormente, será de considerar o amadurecimento de uma doutrina naval de segurança e de defesa dos espaços marítimos, onde a atuação da Marinha deverá transcender as atuações de carácter puramente militar para uma perspetiva mais alargada como «Marinha de Duplo Uso», o que implicaria que o Comandante da Marinha surgisse cumulativamente como a Entidade Superior do SAM, num cenário onde a atuação harmoniosa entre as instituições desse sistema pudesse surgir como requisito fundamental. De forma semelhante e porque a Marinha de Guerra não é uma peça isolada neste quadro institucional de Autoridade Marítima, será de considerar que este processo de 3R deva ser estendido para as outras Forças com atuação no mar, conjuntamente por um processo de aproximações concertadas (parceiros internacionais e Estados vizinhos) e participações estratégicas quer ao nível local, regional e como internacional (SADC, CEEAC, UA, ZOPACAS, CPLP e ONU); e como vetor para o reforço das valias de Angola no âmbito da segurança e defesa marítimas, no quadro da APSA.

Isto porque, os riscos com origens a ameaças para a Segurança Nacional têm proliferado, num quadro onde a costa ocidental do continente Africano começa a ser uma zona preferencial das ações criminosas, nomeadamente da pirataria, do narcotráfico, da pesca IUU, do terrorismo marítimo, do contrabando, do eco crime e de outros riscos que reproduzem ameaças para a segurança, a soberania e a integridade nacional, e onde exige a necessidade de defender o Interesse Nacional. Por isso e para o melhor aproveitamento das dinâmicas proporcionadas pelo Mar, Angola deve adotar uma Estratégia Marítima, apoiada por uma Estratégia Naval, o que justifica a necessidade de, a médio e longo prazo, edificar uma indústria de defesa com uma componente naval associada aos estaleiros, implementar sistemas de vigilância marítima, fortificar o patrulhamento no mar, e continuar a investir na formação de recursos humanos em áreas especializadas, como a investigação científica, constituindo assim algumas linhas de ação estratégica, de forma a dar lugar ao desenvolvimento de todo o setor marítimo.

Destarte, se Angola espera vislumbrar um futuro próspero como parte interessada e integrante de um mercado emergente no quadro mundial, o País terá de exercer um maior controlo do seu espaço marítimo, sobretudo porque a segurança marítima é essencial para manter o fluxo de receitas do petróleo e gás, enquanto grande catalizador para o desenvolvimento nacional. Deste modo e numa perspetiva de "Geopolítica e Prospetiva", será de considerar a indissociabilidade entre a segurança marítima e a exploração económica do mar; o que justifica o fomento do interesse de toda a Nação nas questões de segurança e defesa do mar, que se traduz num investimento estratégico na exploração e dinamização da economia do mar, significando por isso para Angola um fator de afirmação, de alavancagem e de diversificação económica para Angola. Portanto e em confirmação da hipótese 2, o maior combate da insegurança marítima poderá contribuir para o melhor posicionamento geoestratégico no âmbito regional e consecutivamente no melhor aproveitamento económico e científico do mar.

Neste particular e relativamente à exploração económica dos Oceanos, importará responder a questão sobre: quais as vantagens ou o valor acrescentado que o Mar, sob soberania e jurisdição nacional poderá oferecer ao País, favorecendo a afirmação, a diversificação e o fortalecimento da economia; e ainda de que forma as Ciências do Mar neste processo, em nome de uma maior complementaridade do Mar no Interesse Nacional?

Embora se reconheça a falta de empresas competitivas a nível nacional no âmbito da Economia do Mar, o amplo espectro de atividades da indústria marítima associado ao pouco aproveitamento da dimensão marítima nacional permitem vislumbrar as compartidas económicas que este espaço pode proporcionar à Angola. Ainda e, se forem criteriosamente analisados os vários subsectores da «Economia do Mar» em Angola, constata-se a deficiente exploração de que alguns são objeto em contraponto ao potencial que esses encerram, o que exige um maior investimento por parte do Estado e dos seus parceiros estratégicos de desenvolvimento como solução para ultrapassar as principais vulnerabilidades a nível do setor marítimo visando fortalecer mais ainda as potencialidades do mar enquanto pilar de crescimento e diversificação económica. Por isso e em confirmação da hipótese 3, a edificação de uma "Economia do Mar" deve ser conduzida de forma gradual e planeada e alicerçada em apoios internos e apoios externos e coordenada pelos decisores políticos.

Eis porque, a maior ou menor importância que a Economia do Mar pode ter na economia nacional, a médio e a longo prazo, dependerá sobretudo do conjunto de atividades de exploração e utilização desenvolvidas pelos Angolanos, onde o posicionamento

geográfico, o conhecimento, a exploração científica e a utilização surgem como fatores dinamizadores deste processo. Todavia e considerando o peso atual que os ativos do mar exercem na economia nacional e no eixo das relações mantidas entre Angola e os outros Estados, o Mar representa já uma vantagem económica e uma vantagem competitiva para o país, especialmente porque na atualidade o petróleo surge como o «principal motor de diversificação económica e de desenvolvimento nacional»; e também que a maior afirmação de Angola no quadro das relações internacionais se deve essencialmente à importância que o país vem ganhando enquanto exportador de petróleo, no quadro da segurança energética mundial.

Quanto ao fortalecimento e diversificação da economia e a afirmação do país, as atuais reformas nas indústrias do setor marítimo têm permitido identificar inúmeras vantagens para os Angolanos, importando sublinhar as melhorias do sistema portuário nacional, com corredores de penetração longitudinal e transversal com cobertura nacional, nomeadamente para os fluxos de bens e mercadorias que entram no país, o que se traduzirá numa melhoria do nível de vida dos cidadãos. Neste particular, será de considerar que o «processo de relançamento dos transportes marítimos nacionais» aumentará mais ainda este impacto, especialmente porque tornará o setor mais competitivo, afetando positivamente os valores de afretamento. Paralelamente, as obras de reabilitação dos portos nacionais, a construção de novos portos de águas profundas e a implementação de plataformas logísticas e intermodais em vários pontos do país, representam um catalisador para o crescimento da economia nacional. No futuro, com o funcionamento em pleno do «corredor de Benguela» como canal privilegiado de escoamento de mercadorias dos países interiores da África Austral para o Oceano Atlântico, cruzando o corredor de desenvolvimento transversal norte-sul do continente, se observará uma ampliação dos *hinterlands* e *forelands* dos portos nacionais, surgindo como um vetor para o fortalecimento da economia nacional e regional, e motivando a afirmação do sistema logístico portuário nacional no quadro regional e de Angola no quadro internacional.

De igual modo, as reformas no setor das pescas têm permitido o crescimento neste setor, refletindo-se numa maior contribuição no PIB nacional e numa diminuição do volume de pescado importado. O florescimento do segmento da construção naval a nível nacional tem constituído uma dimensão até há algum tempo pouco explorada, o que em conjugação com a indústria petrolífera representa um setor com uma capacidade notável de absorção de recursos humanos, sobretudo porque se espera que no futuro a especialização desses Estaleiros

nacionais abranja para além da indústria petrolífera, a indústria pesqueira, marítimo-turística, e militar. Considera-se também que o crescimento do turismo marítimo possa fomentar o gosto pelo mar e pelos assuntos com ele relacionado. Por último, os TMCD representarão no futuro uma das grandes revoluções dentro dos segmentos do setor marítimo, e que se espera vir a ter grande impacto na vida dos cidadãos.

Em síntese, uma verdadeira «Economia do Mar» em Angola consolidada por um *cluster* de *clusters* de empresas e de segmentos no âmbito dos Assuntos do Mar traz, por um lado, dimensão ao Estado pela extensão dos espaços marítimos e, por outro lado, afirmação pela acumulação de fatores que indicam o potencial do mar e pelo vasto leque de mais-valias que podem ser obtidos através da maior valorização política, securitária, económica e científica destes espaços. Neste processo, consideram-se fundamentais as questões "leves" de âmbito genético e as questões "rígidas" de âmbito estrutural ou seja infraestrutural. Entretanto, a avaliação das mais-valias económicas do mar não se deve limitar aos atuais usos do mar, devendo também incluir o imenso valor da sua utilização vindoura; importará realçar o valor do projeto de extensão da plataforma continental exterior, por agregar um conjunto de vantagens estratégicas a curto, médio e longo prazo, nomeadamente a nível do espaço soberano, dos recursos naturais e do incentivo a C&T do mar, traduzindo-se assim num incalculável legado para o futuro dos Angolanos.

Por seu turno, a tomada de decisão no domínio dos Assuntos do Mar pressupõe o conhecimento prévio de um vasto conjunto de dados relativos aos fatores naturais e à atividade humana nos oceanos; o que só será possível com um grande incremento da capacidade científico-tecnológica por parte das instituições locais, quer numa «perspetiva de ocupação» que nos dias de hoje se exige uma Força naval tecnologicamente preparada para exercer a Autoridade no conjunto dos espaços líquidos nacionais; como numa perspetiva de exploração. Neste contexto, será necessário um leque de segmentos tecnologicamente atualizados para proceder a maximização das oportunidades geradas pelo mar nas suas diferentes dimensões. Considera-se por isso que na elaboração de qualquer Estratégia Nacional para o Mar, o vetor "conhecimento" deverá surgir em primeiro lugar, uma vez que dele estarão dependentes outros vetores, nomeadamente o planeamento e ordenamento espaciais, e a promoção e defesa ativas dos interesses nacionais, a fim de coordenar eficazmente as posições nacionais relativas aos "Assuntos do Mar"; o que será fundamental para a afirmação de Angola, enquanto Estado ribeirinho.

A criação de bases primárias para uma indústria marítima em Angola representa assim uma oportunidade para a diversificação económica e um grande desafio no âmbito das C&T do Mar, especialmente porque o atraso do setor científico, tecnológico e de investigação no país exigem uma "abordagem conjuntural" entre os organismos nacionais. Portanto, a aposta numa Estratégia Nacional ligada ao mar deve ser mobilizadora junto dos diferentes atores, porquanto os vetores de ação estratégica desta política deverão agregar diversas linhas de ação. A sua implementação, pelos vários atores, de forma articulada ou independente, concorre direta ou indiretamente para a prossecução dos objetivos nacionais permanentes e conjunturais do Estado dependentes do mar, num cenário onde o grande desafio na determinação do valor do mar será a sua quantificação para o *devoir* do Interesse Nacional.

Neste sentido, coloca-se ainda outra questão relacionada com as medidas a adotar, ou seja: que estratégias podem ser implementadas por Angola para melhor aproveitar a sua dimensão marítima, de forma a promover o maior desenvolvimento da economia e do Poder Marítimo, como fator de projeção geoestratégica e de segurança e defesa?

O mar tem representado ao longo da História um elemento vital para o bem-estar económico, segurança e para a prosperidade da humanidade; logo, o seu melhor aproveitamento enquanto fator estratégico da segurança nacional e/ou da economia nacional deve ser feito com base numa perspetiva de sustentabilidade e entreaajuda, onde será de considerar que os recursos naturais não são ilimitados e os instrumentos internos do Estado são insuficientes; isto exige que o País terá de continuar a recorrer aos apoios que se encontram fora das fronteiras nacionais para potenciar o crescimento deste setor, pois será do cruzamento entre as políticas internas e a política externa que Angola se afirmará como Estado no Atlântico Sul. Indubitavelmente Angola, em nome dos seus interesses nacionais, deverá tomar uma atitude conducente à sua sobrevivência nas relações internacionais, muito mais porque este se mostra incerto, difuso e as ameaças tendem a proliferar.

Angola, numa perspetiva de "Visão, Gestão e Controlo", a gestão dos Assuntos do Mar encontra-se dispersa por vários Ministérios e por uma variedade de unidades orgânicas; o que, sem uma melhor articulação na sua organização, torna muito difícil de planejar, organizar, executar e controlar as obrigações do Estado relativamente ao espaço marítimo sob soberania e/ou jurisdição, sobretudo numa perspetiva moderna, sistémica, integral, aberta e de complementaridade. Por isso considera-se, que uma das principais iniciativas a tomar pelo Governo nos próximos anos, deverá ser sobretudo de carácter estrutural e organizacional; com efeito e num cenário onde existem várias entidades públicas envolvidas nos vários vetores do

mar, designadamente no âmbito da Segurança e Defesa e cujas missões se sobrepõem e conflituam, torna-se urgente que se construa uma estrutura nacional onde exista uma visão de coordenação e de controlo transversal e integrado para que, citando apenas um exemplo, deixem de existir dois institutos hidrográficos públicos, várias forças de segurança públicas com atuação no mar, e pouca participação do setor privado nos segmentos da Economia do Mar.

Esta reformulação organizacional poderá também passar também pela institucionalização de um Conselho de Ministros formado pelos Ministros cujas competências versem questões relacionados com o mar e que seja orientado para a formulação de políticas públicas do mar e para a gestão do mar como planeamento, coordenação, organização, execução e controlo das atividades no mar. Terá de ser apoiado por um órgão de cariz técnico com capacidade para preparar diplomas, conduzir estudos, sugerir medidas e verificar se a execução das decisões do Conselho de Ministros está a ser correta e atinge os objetivos esperados. Neste contexto prospetivo, Angola precisará de uma visão clara dos objetivos políticos em relação ao mar o que exige planeamento um "planeamento estratégico" no âmbito da Economia do Mar ou seja, uma Estratégia Marítima capaz de atingir os objetivos do Estado relativamente aos Oceanos, acompanhada de instrumentos que permitam o contínuo acompanhamento situacional das atividades do mar, onde se exige a presença de um Sistema de Autoridade e Vigilância Marítima operacional e de um Fundo Marítimo Nacional.

Angola deverá por isso aprofundar a reflexão sobre a problemática do mar, seja por iniciativa governamental, ou através de iniciativas da sociedade civil organizada, onde deverão fazer parte as entidades privadas, os parceiros sociais, os especialistas, os meios de comunicação social e muitas outras instituições ligadas aos Assuntos do Mar, mormente porque o mar deve surgir como uma «importante prioridade política nacional». Neste pressuposto, considera-se que a edificação de um «*cluster* marítimo nacional» deve estar presente nas principais linhas de atuação de Angola no Mar, surgindo como um instrumento de desenvolvimento e consolidação da Estratégia Marítima que represente o culminar de uma estratégia bem-sucedida, criando vantagens competitivas e contribuindo para a exploração sustentável das atividades marítimas. Embora existam atividades que têm o mar como suporte e que poderão e deverão continuar a ser incentivadas, sem grandes dificuldades em termos científicos, existem também outras atividades com potencialidades reais que reclamam muito investimento, que só atingirão um patamar de desenvolvimento intenso se suportadas por um *cluster* marítimo.

Neste quadro será de esperar um maior entrosamento entre as Marinhas de Guerra e a Mercante: a primeira como pilar da segurança militar de todo o setor marítimo-portuário, e a segunda como pulmão fomentador da economia deste setor e de toda a estrutura nacional ligada ao mar. Haverá então que projetar uma Estratégia Marítima Nacional, onde esteja identificada a necessidade de se edificar um Poder Marítimo que contribua para a melhor exploração dos benefícios a partir dos vários usos que se podem dar ao mar, pois só a partir de uma exploração harmoniosa e integral de todas as componentes do setor marítimo se poderá maximizar os ativos do mar na economia nacional, contribuindo dessa forma para a segurança, defesa e afirmação nacional. Com efeito confirma-se a hipótese 1, porque percebe-se que Angola ao apostar no Mar estaria a investir no seu reposicionamento na senda internacional de influência de poderes.

Quanto aos "contributos para o conhecimento", a investigação realizada permitiu perceber melhor em termos gerais um conjunto de temáticas sobre Angola até hoje nunca desenvolvidas ao nível de um trabalho de investigação científica; e contribuiu também, para enquadrar a temática do mar no quadro do estudo da Ciência Política e das Relações Internacionais. A investigação permitiu então perfilar um campo de estudo ainda pouco aprofundado que se espera que ajude a despertar nos Angolanos uma apetência para a realidade marítima», por facultar mais conhecimentos sobre o valor do mar para Angola na prossecução dos interesses nacionais. Outrossim, o seu estudo deve ser aprofundado por ser uma matéria de alguma complexidade, uma vez que a nível nacional poucos são os especialistas, docentes, investigadores ou peritos que se dedicam nestas matérias, cuja abordagem até hoje conhecida recai mais sobre o âmbito jurídico-legal. Assim, a sustentação conceptual foi resultante de uma abordagem multidisciplinar que permitiu aprofundar diversas temáticas, nos mais variados campos de investigação, onde os assuntos sobre Segurança e Defesa (total e marítima), Economia do mar e sobre Ciências do mar representaram a base de estudo alargado de investigação deste tema.

Por sua vez e quanto às "limitações durante a investigação realizada" ao longo destes quatro anos de dedicação à tese de doutoramento, considera-se que o tema abordado é muito rico e ao mesmo tempo vasto, pelo que não se esgota num trabalho que procura ser apenas um pequeno passo no longo caminho que falta percorrer para, no âmbito dos estudos em Ciência Política e das Relações Internacionais, compatibilizar visões de especialistas, de investigadores, de docentes e de peritos nas temáticas relacionadas com o mar, como elemento de segurança, defesa e afirmação, num mundo globalizado. Também, o «espírito de

secretismo» e a falta de participação académica e universitária nacional na elaboração de trabalhos relacionados as decisões estratégicas abordadas neste estudo, talvez por falta de iniciativa e porque a reflexão destes temas ser feita fundamentalmente em ciclo fechado no seio das instituições do Ministério da Defesa Nacional, condicionam qualquer trabalho de investigação sobretudo a um nível onde é exigido algum aprofundamento nas matérias.

Reconhece-se ainda a falta de aprofundamento em determinadas matérias, que elevariam o nível conceptual. Tal não foi possível, devido ao panorama nacional, onde existe grande carência de material e de documentação científica, nomeadamente quando o assunto a pesquisar envolve o mar. Sublinha-se este aspeto para que as falhas identificadas não sejam imputadas por incapacidade de desenvolver o pensamento científico, mas sim entendidas como resultado da falta de apoio para aceder a determinado tipo de informações que se revelariam essenciais para a condução da investigação. Paralelamente, importa sublinhar a exigência feita por muitas das entidades entrevistadas no que se refere ao anonimato das suas declarações. Assim e apesar do esforço desenvolvido muito ainda ficou por fazer, especialmente no que toca aos ativos do mar na economia nacional.

A concluir pretende-se ainda referir que, por razões de racionalidade na dimensão do texto, da sua inteligibilidade e especialização, a abordagem apenas focou os elementos que foram tidos como fundamentais para o expressado valor qualitativo do mar: como elemento de segurança, defesa e de afirmação de Angola; não tendo sido aprofundados alguns aspetos relacionados com a segurança e a defesa nacional, como um todo. Assim, tal como referiu Santo Agostinho embora num contexto diferente, espera-se que deste «pequeno esforço e a pulso de remos» tenha resultado uma «obra para advertir outros cidadãos e a ela se acolherem», servindo também de um estímulo para a visão marítima dos Angolanos. Por último e como "proposta de trabalho futuro", considera-se que um estudo centrado nas principais estratégias e medidas necessárias e determinantes para a criação de um «*cluster* da Economia do Mar», seria uma mais-valia para o setor marítimo nacional, pelo que deverão ser analisados e avaliados os principais ativos da Economia do Mar no país, tendo em consideração os efeitos diretos e indiretos destes ativos no PIB nacional, podendo sempre servir de modelo o relatório português do «*Hipercluster* do Mar da SaeR», coordenado pelo Professor Ernâni Lopes.

Angola, ao ser detentora de recursos "críticos" indispensáveis para a sustentação e progresso do seu povo e da comunidade internacional, terá de assumir a sua identidade de potência em ascensão, nomeadamente na costa ocidental de África. Para isso torna-se

indispensável estabelecer uma Política Nacional que valorize o Mar e as suas potencialidades com base nas quais essa Política, através da respetiva Estratégia possa vir a materializar e a alicerçar a vantagem geopolítica e também de projeção geoestratégica na terra e no mar que a sua privilegiada localização lhe confere.

BIBLIOGRAFIA

LIVROS, TESES, DISSERTAÇÕES, CONFERÊNCIAS, REVISTAS E ARTIGOS

- Abreu, F. (2000). *Estratégia – O Grande Debate: Sun Tzu e Clausewitz*. Lisboa: Edições Colibri.
- Abegunrin, O. (2009). *African in Global Politics in the Twenty –First Century*. New York, NY: Palgrave Macmillan.
- Addico, M. T. (2008). *Maritime Security Threats and Responses in the West and Central African Sub-region/ Gulf of Guinea*. United Nations open-ended informal consultative process on Oceans and the Law of the Sea – Maritime security, on 23-27 June, New York, NY.
- Agostinho, S. (1988). *Diálogo sobre a Felicidade*. Lisboa: Edições 70.
- Albuquerque, C. (1995). Acta de Helsínquia. In A. Moreira, A. Bugallo & C. Albuquerque. (Coords.), *Legado Político do Ocidente: o Homem e o Estado* (Vol. VIII, pp. 339-396). Lisboa: IPCE.
- Almeida, E. C. (2011). *Angola. Potência Regional em Emergência*. Lisboa: Edições Colibri.
- Almeida, E. C. e Bernardino, L. M. B. (2013). A Comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Organizações interzonais para a persecução da segurança marítima na Bacia Meridional Atlântica. *Revista Militar*, 65 (2532), 43-61.
- Almeida, P. E. A. V. de. (1994). *Ensaio de Geopolítica*. Lisboa: ISCSP / IICT.
- Almeida, P. E. A. V. de. (2012). *Do Poder do Pequeno Estado* (2.^a Edição). Lisboa: ISCSP.
- Amaral, I. (2000). *Partilhas territoriais tradicionais e coloniais na África ao sul do Sara: jogos políticos africanos no rescaldo da Guerra de 1914 -1918*. In Santos, M. E. M. (Coord.), *A África e a Instalação do Sistema Colonial (c. 1885 – c. 1930): Actas da III Reunião Internacional de História de África*. Lisboa: IICT/ Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga.
- Amaral, D. F. (2012). *História do Pensamento Político Ocidental*. Coimbra: Almedina.
- Anand, R. P. (1983). *Origin and Development of the Law of the Sea: History of International Law Revisited*. Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers.
- Andrade, V. J. C. P. (2011). Recursos Naturais, Atualização: Petróleo em Angola. *Policy Briefing*, 27, 1-4.
- António, V. A. (1995, maio). O Valor do Mar e a sua importância para o Progresso e Desenvolvimento de Angola. *O Naval*, 2, 7-8.
- António, V. A. (2009). A importância da Estratégia Marítima. *Revista Marinha*, 6 (15), 17-18.
- Anstee, M. J. (1997). *Órfão da Guerra Fria: radiografia do Colapso do Processo de Paz Angolano 1992/93* (2.^a edição). Porto: Editora Campo das Letras.
- Aron, R. (2002). *Paz e guerra entre as Nações* (2.^a edição). Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- Baker, M. L. (2011, primavera). Toward an African Maritime Economy. Empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector. *Naval War College Review*, 64 (2), 39-62.

- Barnett, T. P. M. (2004). *The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-First Century*. New York: G. P. Putnam's.
- Barrento, A. E. Q. M. (2006). As Forças Armadas como instrumento da acção do Estado. *Revista Militar*, 58 (2459), 1325-1335.
- Barros, M. C. (2003). *Existe alguma possibilidade de no Golfo da Guiné se desenvolver uma Política Regional de Petróleo?* Luanda: CEEAC. Conferência internacional apresentada a 3 de outubro de 2003 na fundação Friedrich Ebert, em Yaoundé, nos Camarões (Política Petrolífera no Golfo da Guiné: segurança e conflito, crescimento económico, desenvolvimento social).
- Barros, M. C. (2010). *Problems Arising from Maritime Safety and Security in Southern Africa*. Luanda: CEEA. Expert Meeting on: Security Cooperation in Southern Africa on 27 outubro in Maputo, Mozambique.
- Barros, M. C. (2011). *A África Atlântica na Era do Pacífico*. Conferência proferida na Universidade Católica de Angola, em 31 de janeiro de 2011, Realizada no Centro de Conferências da MGA, Luanda.
- Barros, M. C. (2012a). *MGPA – Os Primeiros Anos: um Contributo para a sua História*. Conferência proferida no “I Simpósio sobre a História da Marinha de Guerra Angolana”, em 28 de junho de 2012, Realizada no Centro de Conferências da MGA, Luanda.
- Barros, M. C. (2012b, dezembro). Exército – 20 Anos na Defesa da Integridade Nacional: Ameaças, Riscos e Desafios do Futuro. Luanda: CEEA.
- Bastos, F. L. (2010). A Soberania no Mar. In N. V. Matias, V. Soromenho-Marques & A. G. Leitão. (Coords.), *Políticas Públicas do Mar* (pp. 35-65). Lisboa: Esfera do Caos.
- Batware, B. (2011, dezembro). *The African Standby Force. A Solution to African Conflicts?*. Burgenland: MA Peace and Conflict Studies – European Peace University.
- Baxter, C. F. (1996). *The War in North Africa, 1940 – 1943*. Westport, CT: Greenwood.
- Bebiano, M. J. (2010). Poluição no meio marinho. In N. V. Matias, V. Soromenho-Marques & A. G. Leitão. (Coords.), *Políticas Públicas do Mar* (pp. 96-106). Lisboa: Esfera do Caos.
- Beny, E. (2007). *A Nova Geopolítica do Petróleo: do Golfo Pérsico ao Golfo da Guiné*. Lisboa: Novo Imbondeiro.
- Berbém, A. N. (1993). O Atlântico Sul como questão estratégica mundializada. In J. B. N. P. Neto. (Dir.), *Estudos Políticos e Sociais* (pp. 5-340). Lisboa: ISCSP
- Bernardino, L. M. B. (2008). Uma Perspectiva da “Nova” Conflitualidade Africana. *Nação & Defesa*, 3 (119), 107-140.
- Bernardino, L. M. B. (2008b). *Estratégias de Intervenção em África. Uma década de Segurança e Defesa na Comunidade dos Países de Língua Portuguesa*. Lisboa: Prefácio.
- Bernardino, L. M. B. (2011a). A Segurança Marítima no seio da CPLP: Contributos para uma Estratégia nos Mares da Lusofonia. *Nação & Defesa*, 5 (128), 41-65.
- Bernardino, L. M. B. (2011b). Contributos de Angola para a Arquitectura de Paz e Segurança Africana. A Cooperação Militar no quadro da Comunidade dos Países de Língua

- Portuguesa, uma Estratégia de afirmação regional. In Pavia, J. F. (Coord.), *A Política Externa de Angola no Novo Contexto Internacional* (pp. 107-126). Lisboa: Quidjuris.
- Bernardino, L. M. B. (2013). *A Posição de Angola na Arquitetura de Paz e Segurança Africana: Análise da função estratégica das Forças Armadas Angolanas*. Coimbra: Almedina.
- Bernardino, L. M. B. & Leal, J. S. (2011). A Arquitectura de Segurança e Defesa da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (1996-2011). *IDN Cadernos*, 6, 1-193.
- Bessa, A. M. (2008a). Uma Visão Geopolítica do Atlântico. *Cadernos Navais*, 24, 29-34.
- Bessa, A. M. (2008b). Para uma Geopolítica do Mar no século XXI e o lugar dos interesses lusófonos. *Cadernos Navais*, 26, 103-129.
- Bessa, A. M., & Pinto, J. N. (2001). *Introdução à Política (Vol. II)*. Lisboa: Editorial Verbo.
- Biesanz, J. & Biesanz, M. (1972). *Introdução à Ciência Social*. São Paulo: Universidade de São Paulo.
- Booth, K. (1977). *Navies and Foreign Policy*. London, UK: Croom Helm Ltd.
- Boorstin, D. J. (1983). *The Discoverers. A History of Man's Search to Know his World and Himself*. London: Phoenix Press.
- Branco, G. D. L. C., Souza, J. L. M. V., & Valle-Flor, J. L. (1984). *Dicionário de Economia e Gestão*. Porto: Lello & Irmão Editores.
- Branco, J. P. A. (2013). *O Atlântico na Cooperação Portugal-Angola*. Luanda: Embaixada de Portugal. Intervenção de S. Exa. o Ministro da Defesa no Ciclo de Conferências da Embaixada de Portugal em Luanda, 11 de julho de 2013.
- Branco, L. B. N. M. C. (1997). Das razões políticas da SADCC às razões económicas da SADC. Dissertação apresentada no Instituto Superior de Economia e Gestão na Universidade Técnica de Lisboa para a obtenção do grau de mestre em Desenvolvimento e Cooperação Internacional orientada pelo Professor Doutor Fernando Jorge Cardoso, Lisboa: Universidade Lusíada (Editora).
- Branco, L. C. (2003). As Missões da ONU na África Austral: Sucessos e Fracassos. *Nação & Defesa*, 2 (105), 81-101.
- Buzan, B. (1991). *People, States and Fear: An Agenda for the International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Colorado, CO: Lynne Rienner.
- Cajarabille, V. M. L. (2002a). Papel das Marinhas no âmbito da Política Externa dos Estados. *Cadernos Navais*, 2, 1-52.
- Cajarabille, V. M. L. (2002b). Capacidades e Realidades. Aplicação à Marinha. *Cadernos Navais*, 3, 19-35.
- Cajarabille, V. M. L. (2004). O Poder Naval na Acção Diplomática. *Cadernos Navais*, 10, 83-96.
- Cajarabille, V. M. L. (2007). A Marinha de Duplo Uso: o caso português. *Cadernos Navais*, 22, 29-34.
- Cajarabille, V. M. L. (2008a). Capacidades Navais. A marinha Equilibrada. *Cadernos Navais*, 26, 103-129.
- Cajarabille, V. M. L. (2008b). A Segurança no Mar. *Cadernos Navais*, 24, 55-66.
- Cajarabille, V. M. L. (2009). A Segurança no Mar Português. *Nação & Defesa*, 4 (122), 101-115.

- Cajarabille, V. M. L. (2011). *Segurança e Defesa no Mar*. Comunicação apresentada na Academia das Ciências de Lisboa - Instituto de Estudos Académicos para Seniores, em 29 de março, Lisboa.
- Cajarabille, V. M. L., & Ribeiro, A. S. (2010). A relevância da segurança marítima. In N. V. Matias, V. Soromenho-Marques & A. G. Leitão. (Coords.), *Políticas Públicas do Mar* (pp. 181-202). Lisboa: Esfera do Caos.
- Cardoso, L. (1983). Algumas Reflexões sobre Conceitos de Defesa. *Nação & Defesa*, 8 (25), 92-106.
- Carneiro, H. (2010). Os Militares são versáteis e adaptam-se às realidades das situações. *Revista Marinha*, Edição Especial FAA 19 anos, 12-18.
- Carneiro, G., & Rio, J. C. (2012). Climate change and its impacts on marine ecosystems and fisheries in São Tomé e Príncipe. *Maria Scientia – Revista Científica Electrónica Scientific e-Journal*, 4, 5-26.
- Carvalho, A. M. L. (2011a). O crescimento da economia angolana nos nove anos de paz. A internacionalização da Sonangol: a maior multinacional do país. In J. F. Pavia. (Coord.), *A Política Externa de Angola no Novo Contexto Internacional* (pp. 127-156). Lisboa: Quidjuris.
- Carvalho, J. S. (2009). *Segurança Nacional, Serviços de Informações e as Forças Armadas*. Intervenção proferida pelo Dr. Jorge Silva Carvalho, Director do SIED, em 28 de maio de 2009, na Faculdade de Letras de Lisboa.
- Carvalho, V. (1982). O Poder Marítimo. *Nação & Defesa*, 6 (24), 122-142.
- Carvalho, V. (1992). *O Mundo em renovação. Um sucesso da Idade Transoceânica iniciada por Portugal*. Porto: Universidade Portucalense.
- Carvalho, R. M. (2011b). *Compreender mais África: fundamentos para competir no Mundo*. Lisboa: Círculo de Leitores e temas e Debates.
- Carvalho, S. A. (2011c). O mar da Lusofonia: a(s) resposta(s) à questão estratégica fundamental de Portugal no 1.º Quartel do século XXI. *Maria Scientia – Revista Científica Electrónica Scientific e-Journal*, 1, 83-100.
- Carvalho, V. A. (2013). Desenvolvimento e Potencialidades do sector Marítimo e Portuário de Angola. Luanda: Ministério dos Transportes. Intervenção apresentada no fórum *Africa Business Week 2013*.
- Chatham House. (2012, novembro). *Angola e o Golfo da Guiné Rumo a uma Estratégia Marítima Integrada*. Londres: Royal Institute of International Affairs. Relatório da Conferência do Angola Fórum a bordo do HMS Dauntless, em Luanda, Angola, 29 de junho de 2012.
- Chatham House. (2013, março). *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. London: The Royal Institute of International Affairs. Report of the conference held at Chatham House, London, 6 December 2012.
- Chimanda, P. F. (2010). Do monopartidarismo à transição democrática em Angola. Dissertação de Mestrado apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa para a obtenção do grau de Mestre em Filosofia Política orientada pelo Professor Doutor Manuel João Celestino de Matos, Lisboa.

- Chikoti, G. R., & Vines, A. (2012, 20 fevereiro). Angola's External Relations in Africa. London: Chatham House.
- Claude, I. L. (1993). The Gulf War and Prospects for World Order by Collective Security. In R. Helms & R. Dorf (Eds.), *The Persian Gulf Crisis. Power in the Post-Cold War World*. (pp. 23-38). Westport: Praeger.
- Clausewitz, V. (1997). *Da Guerra (Trad. Busse, I.)*. Mem-Martins: Publicações Europa-América, Lda.
- Cohen, S. B. (2003). *Geopolitics of the World System*. Maryland: Rowman & Littlefield Publishers Inc.
- Coelho, P. N. (2006). O Processo de Extensão da Plataforma Continental. In P. N. Coelho & M. C. Ribeiro (Coords.), *Aspectos Jurídicos e Científicos da Extensão da Plataforma Continental* (pp. 13-59). Lisboa: EMEPC.
- Coker, C. (2007). Strangers at the gate: Africa, the challenge of China and the eclipse of the West. In Franco, M (Coord.), *Estratégia e Segurança na África Austral*. Lisboa: Fundação Luso – Americana. IV Conferência Internacional FLAD-IPRI 12 e 13 de outubro de 2006.
- Collier, P. (2007). *Os milhões da pobreza (Trad.: P. T. Bento)*. Alfragide: Casa das Letras.
- Conant, M. A., & Ebel, R. E. (1999). *The Universe of Oil: Selections from the Geopolitical Writings of Melvin A. Conant*. Calgary, Alberta: Canadian Energy Research Institute.
- Conceição, S. (2009). Exercício Kwanza 2010 é vital para as nossas aspirações de paz e segurança. *Revista Defender*, Ano 6 (15), p. 23.
- Confraria, J. (2011). Economia e política do mar. *Cadernos de Economia*, 24 (95), 14-16.
- Coning, C. (2010). Introduction. In C. Coning & Y. Kasumba (Coords.), *The Civilian Dimension of African Standby Force* (pp. 8-9). Durban: ACCORD/ PSODAUC.
- Corbert, J. S. (1911). *Some Principles of Maritime Strategy*. London: Longman.
- Correia, A. J. D. (2010, 15 maio). *Portugal e os Desafios Marítimos do século XXI*. Comunicação apresentada no I Congresso Nacional de Segurança e Defesa, Lisboa.
- Costa, C. N. L. (2003). O Poder Naval Missões e Meios. *Cadernos Navais*, 7, 1-39.
- Costa, M. F. M. (2005). Michael Walzer: A Teoria da Guerra Justa e o Terrorismo. Dissertação apresentada no Departamento de Filosofia e Cultura na Universidade do Minho para a obtenção do grau de Mestre orientada pelo Professor Doutor João Cardoso Rosas, Braga.
- Costa, W. M. (2012). Projeção do Brasil no Atlântico Sul: Geopolítica e Estratégia. *Dossiê Desafios do pré-sal*, 95, 9-12.
- Couto, A. C. (1988). *Elementos de Estratégia: Apointamentos para um curso (Vol. I e II)*. Lisboa: IAEM.
- Couto, A. C. (2002). Prefácio. In V. R. Viana. (Autor), *Segurança Colectiva. A ONU e as Operações de Apoio à Paz*. Lisboa: Edições Cosmo/ IDN.
- Cunha, A. S. (2008). Angola no contexto da Defesa e Segurança Marítima do Golfo da Guiné. *Cadernos Navais*, 26, 31-34.
- Cunha, L. V. (1998). Segurança Ambiental e Gestão dos Recursos Hídricos. *Nação & Defesa*, 2 (86), 27-50.

- Cunha, T. P. (2011a). *Portugal e o Mar. À Redescoberta da Geografia*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos e Tiago Pitta e Cunha.
- Cunha, T. P. (2011b). O Mar como um recurso económico de Portugal. *Cadernos de Economia*, 24 (95), 29-34.
- Cuteta, A. (2010a). O Transporte Marítimo analisado por especialistas. *Boletim Informativo do Conselho Nacional de Carregadores - o Carregador*, 02, 7-10.
- Cuteta, A. (2010b). Executivo aposta em medidas para melhorar aproveitamento dos transportes marítimos. *Boletim Informativo do Conselho Nacional de Carregadores - o Carregador*, 02, 11-13.
- Cuteta, A. (2010c). Relançamento da Secil Marítima pode dar frutos já nos próximos meses. *Boletim Informativo do Conselho Nacional de Carregadores - o Carregador*, 02, 15.
- Cuteta, A. (2010d). Cabinda pretende impedir fuga de milhões de dólares. *Boletim Informativo do Conselho Nacional de Carregadores - o Carregador*, 02, 16-21.
- Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering [DMSE]. (2010, novembro). DSME Acquires Stake in Angola-based PAENAL Shipyard. *OKPO Gazette*, 541, 1
- Dannreuther, R. (2008). *International Security. The Contemporary Agenda*. Cambridge: Polity Press.
- David, C. P. (2001). *A Guerra e a Paz: Abordagens contemporâneas da Segurança e da Estratégia*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Defarges, P. M. (2012). *Introdução à Geopolítica (2ª Edição)*. Lisboa: Gradiva.
- Descartes, R. (1960). *Meditations* (Trad: L. J. Lafleur). Indiana: Bobbs-Merrill.
- Dias, A. M., & Branco, C. M. (2011). O Mar no Espaço da CPLP. *Nação & Defesa*, 5 (128), 9-18.
- Dias, C. M. M. (2004). Brzezinski e Kissinger – os caminhos da superpotência; diferença, complementaridade ou confluência? (Vol. I e II). Dissertação apresentada no Instituto de Ciências Sociais e Política da Universidade Técnica de Lisboa para a obtenção do grau de Mestre em Estratégia, orientada pelo Professor Catedrático António Marques Bessa, Lisboa.
- Dias, C. M. M. (2005). *Geopolítica: teorização clássica e ensinamentos*. Lisboa: Prefácio.
- Dikshit, R. D. (2006). *Political Geography: the Spatiality of Politics (3rd edition)*. New Delhi: Tata McGraw-Hill.
- Diogo, L. C. (2004). Ameaças difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado. *Nação & Defesa*, 2 (108), 85-138.
- Dinis, J. A. H. (2004). A Guerra de Informação: Perspectivas de segurança e competitividade. *Revista Militar*, 56 (2428), 459-512.
- DOALOS. (2004). Law of the Sea Information Circular (LOSIC). *LOSIC*, 20, 86.
- Duverger, M. (1972). *Introdução à Política*. Lisboa: Ed. Estúdios.
- Duarte, A. C. R. (2010). *A Geoestratégia, o Mar e a Economia*. Artigo apresentado na Conferência sobre o mar a 28 de janeiro, no Instituto Dom João de Castro, Lisboa, Portugal.
- Duarte, A. C. R. (2011). As Fronteiras Marítimas, a Segurança e a Cooperação Internacional. *Maria Scientia – Revista Científica Electrónica Scientific e-Journal*, 1, 2-34.

- Edmondson, L. (2010). A África e as regiões em vias de desenvolvimento. In Mazrui, A. A. & Wondji, C. (Editor), *História Geral da África VIII: África desde 1935* (2ª ed. rev., pp. 1003-1052). Brasília: UNESCO.
- Embaixada da República de Angola em Portugal [ERAP]. (2012). *Angola 10 anos de paz. Conquistas e Desafios*. Lisboa: Serviços de Imprensa da ERAP.
- European Commission. (2007). Maritime Policy. The state of the Ocean. *Research EU*, dezembro (Edição Especial), 1-43.
- Fernandes, A. H., & Borges, J. V. (2005). Enquadramento conceptual. In Nogueira, J. M. F. (Coord.), *Pensar a Segurança e Defesa* (p. 11-90). Lisboa: IDN / Edições Cosmos.
- Fernandes, A. J. (2010). *Introdução à Ciência Política. Teorias, métodos e temáticas*. Porto: Porto Editora.
- Ferreira, J. J. B. (2011). Os Espaços Estratégicos de Interesse para Portugal (I Parte). *Revista Militar*, 63 (2509/2510), 213-269.
- Ferreira, M. E. (2001). O Significado da Segurança na África Austral: Linhas de Orientação. *Nação & Defesa*, 2 (99), 171-185.
- Figueiredo, J. (2010). Controlo da imigração favorece Soberania. *Revista Marinha*, Edição Especial FAA 19 anos, 26-27.
- Flint, C. & Taylor, P. (2007). *Political Geography. Word-Economy, Nation-State and locality* (5th edition). Edimburg: Pearson Education Limited.
- Fonseca, A., & Duarte, R. (2010). Diplomacia do Mar. In N. V. Matias, V. Soromenho-Marques & A. G. Leitão. (Coords.), *Políticas Públicas do Mar* (pp. 203-228). Lisboa: Esfera do Caos.
- Fonseca, C. (2010). O Brasil e a Segurança no Atlântico Sul. *Nação & Defesa*, 5 (128), 77-91.
- Fontoura, L. (2007). O Poder na Relação Externa do Estado. A Equação de Cline. *Cadernos Navais*, 21, 1-55
- Fontoura, L. (Coord.). (2013). *Segurança e Defesa Nacional. Um conceito Estratégico*. Coimbra: Almedina.
- Fragoso, A. J. M. (2010). *Angola – O papel do sector Energético na Comunidade de Desenvolvimento da África Austral – Estudo de caso do petróleo*. Dissertação apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa para a obtenção do grau de mestre orientada pela Professora Doutora Catarina Mendes Leal, Lisboa.
- Franco, M. (Coord.) (2006). *Portugal, os Estados Unidos e a África Austral (1ª edição)*. Lisboa: Instituto Português das Relações Internacionais da Universidade Nova de Lisboa.
- Franco, M. (Coord.). (2007). *Estratégia e Segurança na África Austral*. Lisboa: Fundação Luso – Americana. IV Conferência Internacional FLAD-IPRI 12 e 13 de outubro de 2006.
- Friedman, G. (2012). *A próxima década*. Alfragide: Dom Quixote.
- Fukuyama, F. (1999). *O fim da História e o Último Homem (2ª edição)*. Lisboa: Gradiva.
- Furley, O., & May, R. (2001). *African Interventionist States*. Aldershot: AshgatePublishing.
- Galbraith, J. K., & Salinger, N. (1978). *Tudo ou quase sobre Economia (Trad.: Franco, C.)*. Mem-Martins: Publicações Europa-América.

- Galdorisi, G. V. & Vienna, K. R. (1997). *Beyond the Law of the Sea. New Directions for U. S. Oceans Policy*. Westport, CT: Praeger Publishers.
- Ganesan, A. (2004). Some Transparency, No Accountability: the use of Oil Revenue in Angola and its impact on Human Rights. *Human Rights Watch*, 16 (1(A)), 1-93.
- Garcia, F. M. G. P. P. (2007). Descrição do Fenómeno subversivo na actualidade. A Estratégia da contra-subversão. Contributos Nacionais. In Moreira, A.; Ramalho, P. (Coords.), *Estratégia* (Vol. XVI, pp. 111-182). Lisboa: IPCE (Editora)/ ISCSP.
- Garrido, A. (2010). A Cultura do Mar: perspectivas e desafios. In N. V. Matias, V. Soromenho-Marques & A. G. Leitão. (Coords.), *Políticas Públicas do Mar* (pp. 277-289). Lisboa: Esferado Caos.
- Gilpin, R. (1981). *War and Change in World Politics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Gilpin, R. G. (1986). The Richness of the Tradition of Political Realism. In R. O. Keohane (Ed.), *Neorealism and its Critics*. (pp. 301-322). New York, NY: Columbia University Press.
- Gilpin, R. G. (2007, janeiro). *Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea*. California, CA: Center for Contemporary Conflict.
- Gonçalves, P. (2011). Angola e Portugal: Uma relação do passado que se projeta no futuro. O Eixo económico entre Lisboa e Luanda. In Pavia, J. F. (Coord.), *A Política Externa de Angola no Novo Contexto Internacional* (pp. 73-88). Lisboa: Quidjuris.
- Guedes, A. M. (2011). As constantes emergentes e a atipicidade das linhas de força na política externa de Angola, 1975-2002. In Pavia, J. F. (Coord.), *A Política Externa de Angola no Novo Contexto Internacional* (pp. 21-72). Lisboa: Quidjuris.
- Guedes, A. M. (2012). Da desregulação ao recentramento no Atlântico Sul e a construção da «Lusofonia». *JANUS.NET e-journal of International Relations*, 3 (1), 1-37.
- Guerra, W. B. (2010). O Brasil e a Segurança do Atlântico Sul. *Nação & Defesa*, 5 (128), 67-76.
- Hegenberg, L. (1976). *Etapas da investigação científica*. São Paulo: E.P.U./EDUSP.
- Herbst, J. (2000). *States and power in Africa: comparative lessons in authority and control*. United Kingdom: Princeton University Press.
- Henriques, M. C., Rodrigues, A., Cunha, F., & Reis, J. (2000). *Educação para a Cidadania*. Lisboa: Plátano.
- Henriques, M. C., & Paradelo, A. (2006). Uma fórmula de Soft Power. *Nação & Defesa*, 3 (13), 107-127.
- Hodges, T. (2002). *Angola. Do Afro-Estalinismo ao Capitalismo Selvagem*. Lisboa: Principia.
- Hogan, M. J. (2002). *America, Britain, and the reconstruction of Western Europe, 1947-1952*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hwang, K. (2008). *New Thinking in Measuring National Power*. Liubliana: University of Ljubljana.
- Huntington, S. P. (2012). *The third wave: democratization in the late 20th century (Vol.4)*. Oklahoma, OK: University of Oklahoma Press.
- Iheme, C. O. (2008). Security challenges in the Gulf of Guinea. Sub-region: strategy for Nigeria. Tese apresentada na Naval Postgraduate School para a obtenção do grau de

- Mestre em Estudos de Segurança orientada pelo Professor Douglas Borer, Monterey, California.
- IHSMA (2012, setembro). *National Report*. Maurícias: Southern Africa and Islands Hydrographic Commission (SAIHC). 9th SAIHC Conference.
- International Institute for Strategic Studies [IISS]. (2012). *The Military Balance 2012. The annual assessment of the military capabilities and defense economics*. London: IISS.
- IISS. (2013). *The Military Balance 2013. The annual assessment of the military capabilities and defense economics*. London: IISS.
- IISS. (2014). *The Military Balance 2014. The annual assessment of the military capabilities and defense economics*. London: IISS.
- Jacques, M. (2012). *Quando a China mandar no Mundo (1.ª Edição)*. Lisboa: Temas e Debates.
- Júnior, M. (2003). *A Formação e o Desenvolvimento das Forças Armadas Angolanas*. Luanda: Editorial Nzila.
- Júnior, M. (2009). Pensamento Estratégico Angolano: Desde a Independência aos nossos dias. *Revista Defender*, 6 (15), 33-36.
- Kagan, R. (2009). *O Regresso da História e o Fim dos Sonhos*. Lisboa: Casa das Letras.
- Kaplan, M. A. (2005). *System and process in international politics*. Colchester: ECPR Press.
- Kasumba, Y., & Debrah, C. (2010). An Overview of the African Standby Force (ASF). In C. Coning & Y. Kasumba. (Coords.), *The Civilian Dimension of African Standby Force* (pp. 10-19). Durban: ACCORD/ Peace Support Operations Division of the African Union Commission.
- Kegley, W. C. & Blanton, L. S. (2013). *World Politics: Trends and Transformations*. Boston, MA: Cengage Learning.
- Keohane, R. O. (2002). *Power and Governance in a Partially Globalized World*. New York, NY: Routledge.
- Kissinger, H. (1996). *Diplomacia*. Lisboa: Gradiva.
- Ki-Zerbo, J. (1972). *História da África Negra (2ª ed.)*. Lisboa: Publicações Europa-América.
- Kowalski, M. (2009). Novas Guerras, Novos Actores. As Empresas Militares Privadas. *Nação & Defesa*, 4 (124), 259-277.
- Krause, K. & Williams, M. (Eds.). (1997). *Critical Security Studies. Concept and Cases*. Minneapolis: Minneapolis University Press.
- Krugman, P. (2011). Increasing returns in a comparative advantage world. In, Stern, R. M. (Editor), *Comparative Advantage, Growth, and the gains from Trade and Globalization* (pp. 43-53). London, UK: World Scientific.
- Landes, D. S. (2005). *A Riqueza e a Pobreza das Nações*. Lisboa: Gradiva.
- Lara, A. S. (2013). *Ciência Política. Estudo da Ordem e da Subversão (7.ª Edição)*. Lisboa: ISCSP.
- Leandro, J. E. G. (2003). Editorial. *Nação & Defesa*, 2 (105), 5-9.
- Leandro, J. E. G. (2009). Caminhos para uma Segurança Alargada em Portugal. *Nação & Defesa*, 4 (124), 133-165.
- Leão, A., & Rupiya, M. (2005). A Military History of the Angolan Armed Forces from the 1960s Onwards – As Told by Former Combatants. In M, Rupiya et al (Coords.),

- Evolutions & Revolutions: A Contemporary History of Militaries in Southern Africa.* South Africa: International Security Studies (ISS).
- Leal, C. M. (2011). As Relações Energéticas entre Portugal e a Nigéria: Riscos e Oportunidades. *IDN Caderno*, 3, 1-110.
- Le Sage, A. (2007). *African counterterrorism cooperation: assessing regional and sub-regional initiatives (1.ª Edição)*. Virginia, VA: Potomac Books/ Africa Center for Strategic Studies.
- Levy, J. S., & Thompson, W. R. (2010). *Causes of War*. Oxford, UK: Wiley-Blackwell.
- Lopes, C. M. (2004). Angola: os desafios de reconstrução. *JANUS 2004*, 92-93.
- Lopes, P. D. (2009). Água no séc. XXI: desafios e oportunidades. *Debater a Europa*, 1, 76-98.
- Lourenço, A. J. P. (2011). Dimensão Marítima da Segurança no Atlântico: Desafios e Oportunidades para os países da CPLP. *Nação & Defesa*, 5 (128), 29-40.
- Mahan, A. T. (1889). *The influence of sea power upon History, 1660-1783*. Cambridge: Cambridge Library Collection.
- Malaquias, A. (2011). Angola's Foreign Policy: Pragmatic Recalibrations. *South African Foreign Policy and African Drivers Programme*, 84, 1-21.
- Maltez, J. A. (2007). *Metodologias da Ciência Política. O Estado à procura do Político*. Lisboa: ISCSP.
- Marchueta, M. R. (2002). *O conceito de Fronteira na época da Mundialização*. Lisboa: Edições Cosmos/ IDN.
- Mathews, J. T. (1997). Power Shift. *Foreign Affairs*, 76 (1), 50-66.
- Martins, R. F. (1996). Geopolítica e Geoestratégia: o que são e para que servem. *Nação & Defesa*, 21 (78), 21-78.
- Martins, R. F. (2002). Acerca de uma leitura geopolítica das relações entre Portugal e o Atlântico. *Nação & Defesa*, 2 (102), 117-153.
- Matias, N. V. (2005). O Mar: um Oceano de Oportunidades para Portugal. *Cadernos Navais*, 13, 1-38.
- Matias, N. V. (2009). A “Clusterização” da Economia Marítima. *Nação & Defesa*, 4 (122), 9-23.
- Matias, N. V., Soromenho-Marques, V., Falcato, J. & Leitão, A. G. (Coords.). (2010), *Políticas Públicas do Mar*. Lisboa: Esferado Caos.
- Mateus, A. R. (2010). Os navios patrulha: breves considerações sobre a sua conceptualização e projecto. *Revista de Marinha*, 955, 33-34.
- Mateus, D. C., & Mateus, A. (2011). *Angola 61 – Guerra Colonial: Causas e consequências*. Alfragide: Texto Editora (Leya).
- Matos, J. B. (2010). FAA um desafio de grandes proporções. *Revista Marinha*, Edição Especial FAA 19 anos, 18-22.
- Matos, V. (2007). As Operações Navais num quadro alargado de Segurança. *Cadernos Navais*, 22, 53-60.
- Mayall, J. B. L. (1980). A África e a ordem internacional. *Nação & Defesa*, 5 (16), 22- 41.
- M'Bokolo, E. (2012). *África Negra: História e civilizações até ao século XVIII (Tomo I, 2ª ed. Trad. A. Margarido)*. Lisboa: Edições Colibri.

- Mendes, K. V. A. (2009). A estratégia de segurança dos interesses vitais no mar dos países da CEEAC. *Revista Marinha*, 6 (16), p. 23.
- Mendes, K. V. A. (2011). Diplomacia Naval (parte I). *Revista Marinha*, 7 (18), p. 26-27.
- Michel, S. & Beuret, M. (2009). *O Safari Chinês – Pequim à conquista do Continente Negro*. Lisboa: Dom Quixote.
- Mingas, R. A. V. D. R. (1992). Perspetivas de cooperação entre Portugal e Angola. *Nação & Defesa*, 17 (64), 43-52.
- Mimoso, J. C. P. (2012). The Community of Portuguese Speaking Countries Organization: A Strategic Analysis as a Security Enhancement Intergovernmental Organization. A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the degree Master of Military Art and Science, General Studies, Fort Leavenworth, Kansas.
- Mintzberg, H., Lampel, J., Quinn, J. B. & Ghoshal, S. (2003). *The Strategy Process: Concepts, Contexts, Cases*. Edinburgh Gate: Pearson Education LTD.
- Morgenthau, H. J. (1993). *Politics Among Nations. The Struggle for Power and Peace (Brief Edition)*. New York, NY: McGraw-Hill.
- Monteiro, N. S. (2011). A Segurança Marítima. *Revista da Armada*, 40 (451), 8.
- Morais, B. (1998). *A Cooperação e a Integração Regionais da África Austral – A SADC. O papel de Angola*. São Paulo: Centro de Estudos Africanos – Universidade de São Paulo.
- Moreira, A. (1988). Segurança e Defesa. *Nação & Defesa*, 13 (45), 38-51.
- Moreira, A. (1996). *Teoria das Relações Internacionais*. Coimbra: Almedina.
- Moreira, A. (2002). *Teoria das Relações Internacionais (4.ª Edição)*. Coimbra: Almedina.
- Moreira, A. (2002b). Prefácio. In M. R. Marchueta (Autor), *O Conceito de Fronteira na época da Mundialização (pp. 9-15)*. Lisboa: Edições Cosmos/ IDN.
- Moreira, A. (2008). Portugal e a Geopolítica da Interculturalidade. In Lages, M. F. & Matos, A. T. (Coords.), *Portugal: Percursos de Interculturalidade. Desafios à Identidade* (Vol. IV, pp. 291-338). Lisboa: Alto Comissariado para a Imigração e Diálogo Intercultural (ACIDI, I.P.).
- Moreira, A. (2009). *Ciência Política (4ª edição)*. Coimbra: Almedina.
- Moreira, A. (2011). *Teoria das Relações Internacionais (7ª Edição)*. Coimbra Almedina.
- Morgado, N. (2012). Maritime Spatial Planning as Element of Geopolitics of the Sea. *Maria Scientia – Revista Científica Electrónica Cientific e-Journal*, 4, 43-56.
- Nascimento, A. (2011). São Tomé e Príncipe e os Desafios da Segurança Marítima no Golfo da Guiné. *Nação & Defesa*, 5 (128), 93-121.
- Neves, J. M. L. P. (2010). *A Soberania dos Estados e o Mar. A realidade portuguesa*. Comunicação apresentada na Academia de Marinha a 23 de fevereiro, Lisboa.
- Nunes, A. L. P. (2005). *Angola 1961 - Da Baixa do Cassange a Nambuangongo*. Lisboa: Prefácio.
- Nunes, I. A. R. G. F. (1993). Delineamento de Uma Estratégia Diplomática Portuguesa. In A. Moreira & P. Cardoso. (Coords.), *Estratégia* (Vol. V, pp. 51-298). Lisboa: IPCE (Editora)/ ISCSP.

- Nye Jr., J. S. (2002). *Compreender os conflitos internacionais – Uma introdução à teoria e à história*. Lisboa: Gradiva.
- Nye Jr., J. S. (2009). *Cooperação e Conflito nas Relações Internacionais (Trad: Monteiro, H. A. R.)*. São Paulo: Editora Gente.
- Olderogge, D. (2010). Migrações e diferenciações étnicas e linguísticas. In Ki-Zerbo, J. (Ed.), *História Geral da África I: Metodologia e pré-história da África* (2ª ed. rev., pp. 295-316). Brasília: UNESCO.
- Oliveira, J. D. M. (2007). *Subsídios para o Estudo da delimitação e jurisdição dos Espaços Marítimos em Angola*. Coimbra: Almedina.
- Oliveira, R. M. (1994). Estratégia Aeroespacial. Ciclos de Evolução e perspectivas futuras. In A. Moreira & P. Cardoso. (Coords.), *Estratégia* (Vol. VI, pp. 11-198). Lisboa: IPCE (Editora)/ ISCSP.
- Onuoha, C. F. (2012). *Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm*. Qatar: Al Jazeera Center for Studies.
- O'Regan, D. (2010). A Cocaína e a Instabilidade em África: Lições da América Latina e das Caraíbas. *Africa Security Brief*, 5, 1-8.
- Pacheco, J. F. (1985). Da Segurança Nacional ao Planeamento das Operações Navais. *Nação & Defesa*, 10 (33), 122-137.
- Pavia, J. F. L. Z. (2011). As Relações Angola – R. P. China. In J. F. Pavia. (Coord.), *A Política Externa de Angola no Novo Contexto Internacional* (pp. 7-20). Lisboa: Quidjuris.
- Pereira, A., & Poupa, C. (2003). *Como escrever uma tese, monografia ou livro científico usando o Word*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Pereira, P. C., & Menezes, L. C. (2005). Enquadramento Internacional. In J. M. F. Nogueira. (Coord.), *Pensar a Segurança e Defesa* (pp. 91-146). Lisboa: IDN / Edições
- Pereira, S. (2012). O Mar enquanto elemento densificador do Espaço Lusófono. *Maria Scientia – Revista Científica Electrónica Cientific e-Journal*, 4, 27-42.
- Pinto, J. F. (2009). *Estratégias da ou para a Lusofonia? O Futuro da Língua Portuguesa*. Lisboa: Prefácio.
- Pinto, J. N. (2013). *Ideologia e Razão do Estado: uma história do Poder* (2ª Edição). Porto: Civilização.
- Ponte, A. C. F. (1992). Valorizar a componente marítima na defesa nacional. *Estratégia*, 8/9, 75-88.
- Porter, M. E. (1998). Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*, novembro-dezembro, pp. 77-90.
- Porto de Luanda. (2008). *O Porto de Luanda e o futuro*. I Encontro dos Portos da CPLP sob o lema “Estreitando Relações Comerciais e de Cooperação no Espaço da Lusofonia” (Leixões 25-26 de setembro de 2008), Leça da Palmeira.
- Pushak, N., & Foster, V. (2011). *Angola's Infrastructure: A Continental Perspective*. Washington, DC: AICD.
- Pureza, J. M. (1996). Organizações internacionais e segurança internacional: velhos modelos, novos desafios. *Nação & Defesa*, 21 (77), 34-45.

- Quivy, R. & Campenhoudt, L. V. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (5.^a ed. Trad: J. M. Marques, M. A. M. & M. Carvalho). Lisboa: Gradiva.
- Ramalho, J. L. P. (2013). Elaboração das Grandes Opções para o Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional. In A. P. Lousada & F. P. Garcia (Coords.), *Da História Militar e da Estratégia: Estudos de homenagem ao General Loureiro dos Santos* (pp. 25-42). Loures: Diário de Bordo.
- Ramos, M. L. (2012). Avaliação das operações da Indústria Petrolífera de Angola. Johannesburg: Open Society Initiative for Southern Africa (OSISA).
- Revista África 21. (2010, novembro). Angola combate pesca ilegal. *África 21*, 46, p. 77.
- Revista África 21. (2011, novembro). Incentivo à Investigação Científica em Angola. *África 21*, 58, 11.
- Revista África 21. (2013a, maio). Brasil apoia indústria militar angolana. *África 21*, 74, 19.
- Revista África 21. (2013b, maio). BRICS pressionam para cima e para baixo. *África 21*, 74, 32-33.
- Revista África 21. (2013c, outubro). Governo angolano e MSC assinam acordo. *Revista África 21*, 79, 1-100.
- Revista Defender. (2008). Angola defende operacionalidade da Força Africana em Estado de Alerta. *Revista Defender*, 4 (11), 13-14.
- Revista Defender. (2009a). Comandante Adjunta do AFRICOM esteve em Angola. *Revista Defender*, 6 (13), 17.
- Revista Defender. (2009b). Imigração Ilegal é Ameaça à Estabilidade económica. *Revista Defender*, 6 (15), p. 19.
- Revista Marinha. (2010). Para proteger o nosso território nacional, esta Marinha é necessária. *Revista Marinha*, Edição Especial FAA 19 anos, 31-32.
- Revista Weza. (2013). 25 de maio: continente Africano celebra 50 anos de existência da OUA. *Revista Weza*, 7, 1-20.
- Ribeiro, M. A. (1992). *A Zona Económica Exclusiva*. Lisboa: ISCSP.
- Ribeiro, A. S. (2008). Uma Visão Estratégica do Mar – perspectivas de análise. *Cadernos Navais*, 24, 33-44.
- Ribeiro, A. S. (2009). *Teoria Geral da Estratégia. O essencial ao processo estratégico*. Coimbra: Almedina.
- Ribeiro, A. S. (2010). *Política de Defesa Nacional e Estratégia Militar – Modelo de Elaboração*. Lisboa: Diário de Bordo.
- Ribeiro, A. S., da Silva, F. B., Palma, J. N. & Monteiro, N. S. (2010). Estratégia Naval Portuguesa - O processo, o contexto e o conteúdo. *Cadernos Navais*, 34, 1-142.
- Ribeiro, Félix. (2010). A Economia do Mar. In N. V. Matias, V. Soromenho-Marques & A. G. Leitão. (Coord.), *Políticas Públicas do Mar* (pp. 129-180). Lisboa: Esfera do Caos.
- Ribeiro, Edgar. M. B. (2010). O papel da União Europeia e da União Africana na prevenção e gestão de conflitos em África. *Cadernos Navais*, 35, 1-52.
- Ribeiro, J. F. (2011). Portugal e a exploração dos oceanos. *Cadernos de Economia*, 24 (95), 17-20.

- Richardson, R. J. (Coord.) (2011). *Pesquisa Social. Métodos e Técnicas (3.ª edição)*. São Paulo: Editora Atlas S. A.
- Rocha, H. S. (2009). Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal. *Cadernos Navais*, 31, 1-120.
- Rodrigues, A. R. (2013). O Poder Naval na bacia do Atlântico. Atualidade e futuro. *Maria Scientia – Revista Científica Electrónica Scientific e-Journal*, 5, 31-38.
- Roque, F. M. (Coord.). (2005). *O Desenvolvimento do continente africano na Era da Mundialização*. Coimbra: Almedina.
- Rosa, A. B. (2010). Política de Defesa de Angola. *Nação & Defesa*, 4 (125), 71-77.
- Ruivo, M, & Gameiro, M, I. (2009). O Mar nas Mentalidades Nacionais. Mistério/ Descoberta/ Desenvolvimento Sustentável. *Nação & Defesa*, 4 (122), 79-88.
- Sacchetti, A. E. F. (2005a). A Marinha Instituição em Transformação (reimpressão). *Temas e Reflexões*, 2, 1-31. (original 1989)
- Sacchetti, A. E. F. (2005b). A Marinha Instituição e os Homens (reflexões) (reimpressão). *Temas e Reflexões*, 1, 1-64. (original 1988)
- Sacchetti, A. E. F. (2008). O impacto do conceito de Segurança Humana. In A. Moreira & P. Ramalho. (Coords.), *Estratégia* (Vol. XVII, pp. 17-26). Lisboa: IPCE (Editora)/ ISCSP.
- Sacchetti, A. F. (2009). O Pensamento Estratégico e o Mar. *Nação & Defesa*, 4 (122), 117-125.
- Safaneta, M. A. (1998). A cooperação técnico-militar de Portugal com os PALOP. *JANUS 98 (Suplemento Especial)*, 82-83.
- Sampaio, J. (1996). “Alocução de Sua Excelência o Presidente da República”. *Nação & Defesa*, 21 (80), 27-34.
- Samuelson, P. A., & Nordhaus, W. D. (2005). *Economia (18.ª Edição, Trad. Fontinha, E., & Gomes, J. P.)*. Madrid: McGraw-Hill.
- Santos, D. P. A. (2005). A questão Colonial: o contributo de Amílcar Cabral. Dissertação apresentada no Instituto de Ciências Sociais e Política da Universidade Técnica de Lisboa para a obtenção do grau de Mestre em Ciência Política, orientada pelo Professor Doutor António Ribeiro dos Santos, Lisboa.
- Santos, Eduardo dos. (1969). *Elementos de Etnologia Africana*. Lisboa: Editorial J. Castelo Branco.
- Santos, F. D. (2010). O Oceano e as Alterações Climáticas. Impactos Oceânicos em Portugal Continental. In N. V. Matias, V. Soromenho-Marques & A. G. Leitão. (Coords.), *Políticas Públicas do Mar* (pp. 75-81). Lisboa: Esfera do Caos.
- Santos, J. A. L. (2001). Segurança e Defesa na viragem do milénio: reflexões sobre Estratégia II. Mem Martins: Publicações Europa-América, Lda.
- Santos, J. A. L. (2007). O Estado e as Políticas de Defesa. *Revista Militar*, 59 (2471), 1331-1337.
- Santos, J. A. L. (2008). Um Sistema de Segurança Para a Totalidade do Ocidente Geográfico. *Revista Militar*, 60 (2481), 1027-1033
- Santos, J. A. L. (2011). Uma visão Portuguesa da Segurança do Atlântico Sul. *Nação & Defesa*, 5 (128), 19-27.

- Santos, V. M. (1997). Ordem Mundial e Relações Internacionais. In A. Moreira & P. Cardoso. (Coords.), *Estratégia* (Vol. IX, pp. 111-142). Lisboa: IPCE (Editora)/ ISCSP.
- Santos, V. M. (2006). *Reflexões sobre a Coexistência Pacífica*. Lisboa: ISCSP.
- Santos, R. S. (2009b). O conhecimento científico do mar. *Nação & Defesa*, 4 (122), 89-100.
- Santos, R. S. & Gonçalves, E. (2010). Áreas Marinhas Protegidas. In N. V. Matias, V. Soromenho-Marques & A. G. Leitão. (Coords.), *Políticas Públicas do Mar* (pp. 119-128). Lisboa: Esfera do Caos.
- Saraiva, L. E. (2011). As relações entre Angola e a Guiné-Bissau. In J. F. Pavia. (Coord.), *A Política Externa de Angola no Novo Contexto Internacional* (pp. 89-106). Lisboa: Quidjuris.
- Serra, J. A. (2011). Portugal e o desafio marítimo. *Cadernos de Economia*, 24 (95), 22-28.
- Silva, N. M. P. D. P. (2009). Diplomacia Securitária. *Revista Militar*, 61 (2488), 633-644.
- Silva, A. C. (Coord.). (2011). Apostar na economia do mar é apostar no reposicionamento de Portugal. *Cadernos de Economia*, 24 (95), 9-13.
- Silva, J. C. V. F. (2012). A Plataforma Continental Portuguesa: Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional. *Cadernos Navais*, 43, 1-157.
- Simões, F. M. R. (1978). Defesa Nacional e Segurança Nacional. *Nação & Defesa*, 3 (7), 12-39.
- Smith, P. J. (2000). Transnational Security Threats and State Survival: A role for the Military? *Parameters*, 30 (3), 77-91.
- Smith, L. C. (2011). *O Novo Norte – O Mundo em 2050*. Alfragide: Dom Quixote.
- Soares, C. V. (2008). O Factor Ambiental nas Relações Marítimas Internacionais. *Cadernos Navais*, 24, 67-86.
- Sobrinho, R. B. F. (2013). O Papel da Representação Permanente de Angola junto à OMI no contexto da Economia Azul. Conferência sobre o Território Aquático e Economia Marítima Angolana/ Economia Azul 24 e 25 de outubro, Namibe.
- Sonangol. (2012a). Conselho de Administração toma posse. *Sonangol Notícias*, 26, 1-52.
- Sonangol. (2012b). Happy Birthday Sonangol London. *Universo*, 36, 1-52.
- Sonangol. (2012c). Luanda Oil Conference. *Universo*, 34, 1-52.
- Sonangol. (2013a). Angola LNG expede primeiro carregamento. Do sonho à realidade. *Sonangol Notícias*, 30, 1-52.
- Sonangol. (2013b). *Angola's reviving coffee*. *Universo*, 37, 1-52.
- Sonangol. (2013c). *Opening the door to the future*. *Universo*, 38, 1-52.
- Sonangol. (2013d). *Angola wins Biennale gold*. *Universo*, 39, 1-52.
- Sousa, G. V. (2005). *Metodologia de Investigação, Redação e Apresentação de Trabalhos Científicos (2.ª reimpressão)*. Porto: Livraria Civilização Editora.
- Teixeira, C. (2012, maio). *A Intervenção do Estado na Economia em Angola*. Comunicação apresentada no Seminário Permanente sobre o Estado e o Estudo do Direito (SPEED) na Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- Teixeira, N. S. (2009, 16 outubro). Europa, África e os Desafios à Segurança Internacional. In Teixeira, N. S., *Contributos para uma Política de Defesa: Julho de 2006 a Julho de*

- 2009 (pp. 45-52). Lisboa: Ministério da Defesa. Comunicação apresentada a 16 de outubro de 2007 na Universidade Agostinho Neto em Luanda.
- Telo, A. J. (1995). O Poder Naval nas Teorias dos Sistemas Mundiais. Lisboa: Academia de Marinha.
- Telo, A. J. (2004). O Contributo do Poder Naval. *Cadernos Navais*, 10, 23-50.
- Till, G. (2006, junho). Poder Marítimo: questões relevantes e desafios. *Revista da Escola de Guerra Naval*, 7, 8-31.
- Till, G. (2007, setembro). New Directions in maritime strategy? Implications for the US Navy. *Naval War College Review*, 60 (4), 29-43.
- Till, G. (2008). Britain, Portugal and Maritime Globalization: past, present and future. *Cadernos Navais*, 24, 13-20.
- Thomashausen, A. (2008a). *Angolan Maritime Security*. *Revista de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP)*, 2, 7-32.
- Thomashausen, A. (2008b). Interesses Marítimos e Direito Internacional na África Austral. *Cadernos Navais*, 26, 17-29.
- Tomé, A. J. V. A. (2011). *Relações Internacionais, Geopolítica e Geoestratégia*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas.
- Tomé, L. (2010). Segurança e Complexo de Segurança: conceitos operacionais. *JANUS.NET, e-journal of International Relations*, 1 (1), 33-49.
- Touscoz, J. (1994). *Direito Internacional (Trad: Mendes, N. C.)*. Mem Martins: Publicações Europa-América, LDA.
- Ullman, R. H. (1983). Redefining Security. *International Security*, 8 (1), 129-153.
- União Africana [UA]. (2010). *Progress report on the status of the operationalization of the African Standby Force*. 4th Ordinary Meeting of Specialized Technical Committee on Defense, Safety and Security Preparatory Meeting of Experts and 6th Meeting of the African Chiefs of Defense Staff and Heads of Security and Safety services, Addis Ababa, Ethiopia.
- Usoigwe, G. N. (2010). Partilha europeia e a conquista da África: apanhado geral. In UNESCO (Org.), *História geral da África, VII: África sob dominação colonial, 1880-1935* (2.ed. rev., pp. 21-50). Brasília: UNESCO.
- Vaz, N. A. B. M. (1992). Os três RRR, as novas funções e o futuro das Forças Armadas. *Nação & Defesa*, 16 (62), 142-158.
- Vaz, N. A. B. M. (1993). Acerca do Conceito Estratégico de Defesa Nacional – dos anos 60 a actualidade. *Nação & Defesa*, 18 (67), 48-71.
- Vaz, N. A. B. M. (2002). *Civilização das Forças Armadas nas Sociedades Demoliberais*. Lisboa: Edições Cosmos.
- Vaz, N. A. B. M. (2005). As Empresas Militares Privadas vieram para ficar? *Revista Militar*, 57 (2443/2444), 819-833.
- Vansina, J. (2010a). A África equatorial e Angola: as migrações e o surgimento dos primeiros Estados. In Niane, D. T. (Editor), *História Geral da África IV: África do século XII ao XVI* (2ª ed. rev., pp. 623-654). Brasília: UNESCO.

- Vansina, J. (2010b). O Reino do Congo e seus vizinhos. In B. A. Ogot. (Ed.), *História Geral da África V: África do século XVI ao XVIII* (2ª ed. rev., pp. 647-694). Brasília: UNESCO.
- Viana, V. R. (Coord.). (2011). O Mar no espaço da CPLP. Lisboa: IDN.
- Viana, V. R. (2013). O Novo Ambiente Estratégico: uma reflexão sobre as mudanças na distribuição do Poder Internacional. In A. P. Lousada & F. P. Garcia (Coords.), *Da História Militar e da Estratégia: Estudos de homenagem ao General Loureiro dos Santos* (pp. 55-74). Loures: Diário de Bordo.
- Viera, G. S. B. (2004). Relacionamento da Instituição Militar com o Poder Político e a Sociedade. *Revista Militar*, 56 (2428), 447-457.
- Vines, A. (2013, janeiro). A decade of African Peace and Security Architecture. *International Affairs*, 89 (1), 89–109.
- Vogel, A. (2009). Navies versus Coast Guards: Defining the Roles of African Maritime Security Forces. *Africa Security Brief*, 2, 1-6.
- Vogel, A. (2011, fevereiro). Investir na Ciência e Tecnologia para responder aos desafios da Segurança Marítima em África. *Africa Security Brief*, 10, 1-7.
- Waltz, K. (1990). Realist Thought and Realist Theory. *Journal of International Affairs*, 44 (1), 21-37.
- Waltz, K. N. (2001). *Man, the State and War: A Theoretical Analysis*. New York, NY: Columbia University Press.
- Weber, M. (1968). Ciências e Política: Duas Vocações. São Paulo: Ed. Cultrix.
- Wheeler, D., & Péliissier, R. (2011). *História de Angola (1.ª Edição de bolso, Trad: Pereira, P. G. S. & Almeida, P.)*. Lisboa: Tinta-da-China.
- Williams, P. D. (2011, outubro). The African Union's Conflict Management Capabilities. New York, NY: Council on Foreign Relations.
- Wright, Q. (1983). *A Study of War*. Chicago, IL: The University of Chicago Press.
- World Bank. (2013). Recuperação Económica de Angola e Desafios Futuros. *Angola Economic Update*, 1, 1-74.

DOCUMENTOS, RELATÓRIOS, BOLETINS E OUTRAS FONTES

- AIP/CCI. (2005). Distribuição e Logística em Angola. Lisboa: AIP/CCI.
- African Economic Outlook [AEO]. (2013). *Angola Report*. Saint-Germain: AEO.
- Banco Nacional de Angola [BNA]. (2010). Relatório & Contas 2010. Luanda: BNA.
- BNA. (2011). Relatório & Contas 2011. Luanda: BNA.
- BNA. (2012a). Relatório de Inflação. IV Trimestre de 2012. Luanda: BNA.
- BNA. (2012b). Relatório & Contas 2012. Luanda: BNA.
- Brenthurst Foundation. (2010, março). Maritime Development in Africa. An Independent Specialists' Framework. Johannesburg: The Brenthurst Foundation/ Oppenheimer & Son (Pty) Ltd.
- Centro de Estudos e Investigação Científica [CEIC]. (2010, outubro). Energia em Angola. Luanda: UCAN.
- Cilliers, J., Hughes, B. & Moyer, J. (2011, janeiro). African Futures 2050. The next forty years. Monograph 175 of Institute for Security Studies (ISS) at

- Frederick S Pardee Center for International Futures in the Josef Korbel School of International Studies at the University of Denver, Denver.
- Cilliers, J., Hughes, B. & Moyer, J. (2011, janeiro). African Futures 2050. The next forty years. Monograph 175 of Institute for Security Studies (ISS) at Frederick S Pardee Center for International Futures in the Josef Korbel School of International Studies at the University of Denver, Denver.
- Clube Naval de Luanda. (2010). Boletim Informativo. *O Naval*, 5, 1-20.
- Comissão Estratégica dos Ocenos [CEO]. (2004). Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos. Lisboa: CEO.
- Comunidade Europeia [CE]. (2006). Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares. Luxemburgo: Comunidade Europeia.
- Costa, E. P. (2006). Ideias para o Projeto de Delineação dos Limites Exteriores da Plataforma Continental de Angola. Luanda: CTDFM.
- CPLP. (2009). Estratégia da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa para os Oceanos. Lisboa: CPLP.
- Delegação da Comissão Europeia na República de Angola [DCERA]. (2006). Actualização do perfil ambiental de Angola. Luanda: União Europeia/ Governo de Angola.
- Fisheries and Aquaculture Department [FAO]. (2007, dezembro). *Fishery Country Profile. The Republic of Angola*. Rome: FAO.
- FAO. (2011). Review of the State of World Marine Fishery Resources. Rome: FAO
- Ferrão, M. C. (2009). A Delimitação da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas. Lisboa: Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa.
- Financial Services KPMG. (2011). Análise ao Sector Bancário Angolano. Luanda: KPMG.
- Financial Services KPMG. (2012). Análise ao Sector Segurador e de Fundos de Pensões em Angola. Luanda: KPMG.
- FMI. (2013, abril). *World Economic Outlook*. Washington, DC: International Monetary Fund (IMF).
- Governo de Portugal. (2013a). Conceito Estratégico de Defesa Nacional. Lisboa: Governo de Portugal.
- Governo de Portugal. (2013b). Estratégia Nacional para o Mar 2013 – 2020. Lisboa: Governo de Portugal.
- Governo Provincial do Namibe [GPN]. (2013). Plano de Desenvolvimento Económico e Social da Província do Namibe para o Período 2013-2017. Namibe: GPN.
- ICC International Maritime Bureau [IMB]. (2009). Piracy and Armed Robbery against ships. London: IMB.
- IMB. (2012). Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the period 1 January – 30 June 2012 London: IMB.
- IMB. (2013). *Piracy and Armed Robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2013*. London: IMB.
- IMO. (2013). Strengthening Maritime Security in West and Central Africa: Integrated Coast Guard Function Network. London: IMO.

- IPAD. (2011). *Cooperação Portuguesa: Uma leitura dos últimos quinze anos de cooperação para o desenvolvimento 1996-2010*. Lisboa: IPAD/Ministério dos Negócios Estrangeiros.
- Itembo, J. T. F. (2010). A Contribuição dos Conselhos de Carregadores na promoção da estabilidade do frete e do desenvolvimento do sector marítimo e portuário em África. *Boletim Informativo do Conselho Nacional de Carregadores - o Carregador*, 02, 36-38.
- Jover, E., Pinto, A. L. & Marchand, A. (2012). *Perfil do Sector Privado do País*. United Kindgom: African Development Fund/ Africa Development Bank.
- Lopes, J. C. T. S. (2011). *Directiva de Política Naval 2011*. Lisboa: Marinha Portuguesa.
- Ministério das Finanças. (2011). *Resumo das Despesas do Órgão por UO e Órgão Dependente*. Luanda: Ministério das Finanças.
- Ministério das Finanças. (2012). *Resumo das Despesas do Órgão por UO e Órgão Dependente*. Luanda: Ministério das Finanças.
- Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento Territorial [MPDT]. (2012, dezembro). *Plano Nacional de Desenvolvimento 2013-2017*. Luanda: MPDT.
- Ministério das Relações Exteriores. (2009, 04 maio). *Preliminary Information*. Luanda: Ministério das Relações Exteriores.
- Ministério do Urbanismo e Ambiente [MINUA]. (2006). *Programa de Investimento Ambiental: Relatório do Estado Geral do Ambiente em Angola*. Luanda: MINUA.
- Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva & Associados, Sociedade de Advogados, RL (MLGTS) & Angola Legal Circle Advogados (ALC) [MLGTS Legal Circle]. (2012). *Doing Business Angola*. Luanda: MLGTS Legal Circle.
- MPLA. (2012). *Programa de Governo do MPLA para 2012 – 2017*. Luanda: MPLA.
- MRAG. (2008). *Estudo e análise do Estado da pesca IUU na região SADC e estimativa dos impactos económico, social e biológico (Vol. I)*. Cape Town: Parar a Pesca Ilegal.
- MWH. (2006). *Actualização do Perfil Ambiental de Angola*. Luanda: MWH/União Europeia.
- NEPAD. (2001). *The New Partnership for Africa's Development*. Abuja: New Partnership for Africa's Development.
- ORSB. (2011, janeiro). *ANGOLA: 2011-2015 Country Strategy Paper & 2010 Country Portfolio Performance Review*. Luanda: African Development Bank /African Development Fund.
- PNUD. (2013). *Relatório do Desenvolvimento Humano 2013*. Lisboa: Camões - Instituto da Cooperação e da Língua.
- Pushak, N., & Foster, V. (2011). *Angola's Infrastructure: A Continental Perspective*. Washington, DC: AICD.
- Ramos, M. L. (2012). *Avaliação das operações da Indústria Petrolífera de Angola*. Johannesburg: Open Society Initiative for Southern Africa (OSISA).
- SADC. (2012). *Plano Director de Desenvolvimento da Infra-estrutura Regional da SADC*. Gaborone: SADC.
- SADC. (2013a). *Plano Director do Desenvolvimento de Infraestrutura Regional da SADC*. Gaborone: SADC/Departament for International Development.

- SaeR/ACL. (2009, 17 fevereiro). O *Hypercluster* da Economia do Mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa. Lisboa: SaeR/ALC.
- Stop Illegal Fishing [SIF]. (2008, maio). *Parar a Pesca Ilegal na África Austral*. Botswana: SIF.
- Telo, A. J. (1995). O Poder Naval nas Teorias dos Sistemas Mundiais. Lisboa: Academia de Marinha.
- UA. (2001). *Constitutive Act of the African Union*. Adis Abeba: UA.
- UA. (2004). *Statement of commitment to peace and security in Africa, issued by the Heads of State and Government of the Member States of the Peace and Security Council of the African Union*. Addis Ababa, Ethiopia (PSC/AHG/ST. (X)).
- UA. (2009). Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of the marine environment in Africa. Durban: UA.
- UA. (2012). Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (Estratégia AIM 2050). Adis Abeba: UA.
- UA. (2013a). 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy. Summit Of Heads of State and Government of ECCAS, ECOWAS and CGG on 24 and 25 of June, Addis Ababa, Ethiopia.
- UA. (2013b). Declaration of the Heads of State and Government on Maritime Safety and Security. Yaoundé: UA.
- U.S Energy Information Administration [EIA]. (2013, 8 janeiro). *Angola Country Analysis Brief*. Washington, D.C: EIA.

JORNAIS, WEBGRAFIA E VIDEOGRAFIA

- Baldauf, S. (2012, 28 fevereiro). Next pirate hot Spot: The Gulf of Guinea. *The Christian Science Monitor*. Acedido em 12 de janeiro de 2013 em <http://www.csmonitor.com/World/Africa/2012/0228/Next-pirate-hot-spot-the-Gulf-of-Guinea>
- CIA. (2013). Página Oficial da CIA – *The World Factbook*. Página acedida em 22/05/2013 em <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ao.html>
- Dala, E. (2013, 06 março). Reforço da Soberania. *Jornal de Angola*. Acedido em 16 de março de 2013 em http://jornaldeangola.sapo.ao/politica/reforco_da_soberania_no_mar.
- Embaixada da República da Polónia em Luanda. (2012, 30 maio). Assinatura do contrato referente à 2ª fase da construção da Academia das Pescas e Ciências do Mar no Namibe. Acedido em 11 de janeiro de 2013 em http://www.luanda.msz.gov.pl/pt/acontecimentos/assinatura_do_contrato_referente_a_2_fase_da_construcao_da_academia_das_pescas_e_ciencias_do_mar_no_namibe
- Galrito, J. A. (2012, 18 junho). O Duplo Uso e a Cooperação nos Espaços Marítimos. *Jornal Defesa*. Acedido em 22 de maio de 2012 em http://database.jornaldefesa.pt/politicas_de_defesa/portugal/O%20Duplo%20Uso%20e%20a%20Coopera%C3%A7%C3%A3o%20nos%20Espa%C3%A7os%20Mar%C3%ADtimos.pdf

- Global Fire Power. (2013). Global Fire Power página oficial. Acedido em 28/05/2013 em <http://www.globalfirepower.com/navy-ships.asp>
- IHS Maritime. (2012, 06 dezembro). IMB stats confirmed piracy fall. *IHS Safety at Sea*. Artigo acedido em 10 de janeiro de 2013 em: http://www.safetyatsea.net/login.aspx?reason=denied_empty&script_name=/secure/displaymag.aspx&path_info=/secure/displaymag.aspx&articlename=sasn20121206022sn.
- Inácio, A. (2010, 02 dezembro). Cooperação civil e militar na defesa da área marítima. *Jornal de Angola*, acedido em 15 de janeiro de 2013 em http://jornaldeangola.sapo.ao/20/0/cooperacao_civil_e_militar_na_defesa_da_area_maritima.
- Kraska, J. & Wilson, B. (2009, 19 fevereiro). Diplomatic Efforts Against the Gulf of Aden Pirates: A Model from the Gulf of Guinea. *Harvard International Review*. Acedido a 21 de outubro de 2012 em <http://hir.harvard.edu/diplomatic-efforts-against-the-gulf-of-aden-pirates>.
- LUSA. (2011, 14 fevereiro). Apoio a extensão da plataforma marítima angolana marca nova cooperação técnico-militar -- Marcos Perestrello (C/ AUDIO). *Sapo Notícias*. Acedido em 15 de março de 2013 em <http://noticias.sapo.ao/lusa/artigo/12153313.html>.
- LUSA. (2013a, 25 janeiro). Tecnologia portuguesa equipa instrumentos de fiscalização das pescas em Angola. *Sapo Notícias*. Acedido em 4 de julho de 2013 em: <http://noticias.sapo.mz/lusa/artigo/15627029.html>.
- LUSA. (2013b, 24 junho). Angola vai construir Laboratório para Controlo de Poluição por hidrocarbonetos. *Sapo Notícias*. Acedido em 29 de junho de 2013 em: <http://noticias.sapo.ao/lusa/artigo/16318459.html>.
- Malaquias, A. (2012, 29 março). Ask the Expert: The Growing Threat of Oil Pirates in West Africa's Gulf of Guinea. Página oficial do *Africa Center for Strategic Studies*. Artigo acedido em 22/11/2012 em: <http://africacenter.org/2012/03/ask-the-expert-the-growing-threat-of-oil-pirates-in-west-africa%E2%80%99s-gulf-of-guinea/>
- Miah, S. (2012, 30 outubro). Pirates on the Gulf of Guinea. *Modern Ghana*. Artigo acedido em 22 de dezembro de 2012 em <http://www.modernghana.com/news/427026/1/pirates-on-the-gulf-of-guinea.html>
- Monteiro, N. S. (2011, 25 abril). Estratégia da NATO e segurança marítima. *Jornal Defesa*. Acedido em 22 de junho de 2012 em http://database.jornaldefesa.pt/forcas_armadas/marinhas/Estrat%C3%A9gia%20da%20NATO%20e%20seguran%C3%A7a%20mar%C3%ADtima.pdf
- Monteiro, N. S. & Mourinha, A. A. (2011). Marinha de Duplo Uso: Um conceito pós-moderno de utilização do poder marítimo. *Jornal Defesa e Relações Internacionais*. Acedido em 23 de agosto de 2012 em http://database.jornaldefesa.pt/politicas_de_defesa/portugal/Marinha%20de%20Duplo%20Uso%20Um%20conceito%20p%C3%B3smoderno%20de%20utiliza%C3%A7%C3%A3o%20do%20poder%20mar%C3%ADtimo.pdf

- MPLP. (2012, 24 julho). Marinha de Guerra Angolana. *Portal das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa*. Acedido em 2 de setembro de 2012 em <http://www.marinhasplp.org/PT/historico/Pages/MarinhadGuerraAngolana.aspx>
- Mugridge, D. (2010, 18 agosto). Piracy Storm Brews in West Africa: Gulf of Guinea Under Maritime Siege. *Defence IQ*. Acedido em 19 de novembro de 2012 em <http://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/piracy-storm-brews-in-west-africa-gulf-of-guinea-u/>
- Paes, J. C. (2007, 14 abril). Conhecimento, Uso e Controlo do Mar Português. *Jornal Defesa*. Acedido em 03 de junho de 2012 em http://database.jornaldefesa.pt/forcas_armadas/marinhas/Conhecimento%20Uso%20e%20Controlo%20do%20Mar%20Portugu%C3%AAs.pdf
- Portal de Angola. (2012, 8 novembro). Ministra considera estratégico sector das Pescas. Portal de Angola. Acedido em 21 de novembro de 2012 em <http://www.portaldeangola.com/2012/11/ministra-considera-estrategico-sector-das-pescas/>.
- SADC. (2013b, 12 maio). Secretário executivo assiste lançamento do SIPO em Luanda. *Angop*. Acedido em 02 de junho de 2013 em http://www.portalangop.co.ao/motix/pt_pt/noticias/politica/2013/4/19/Secretario-executivo-assiste-lancamento-SIPO-Luanda,cf993b30-ab31-4dd7-b0dc-6b412ae9456d.html
- Santos, R. S. (2009a, outubro). Ciência. *Revista de Marinha [online]*, 972. Acedido em 12 de outubro de 2011 em http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1375
- TV Globo. (2012, 02 setembro). Maiores diamantes do Mundo são extraídos em Angola. *Tv Globo [filme 7 min.]*. Reportagem em Angola, acedida em 22 de dezembro de 2012 em <http://www.youtube.com/watch?v=8d7Rjy5gFeo&list=PLq8BnCcuH5mdmBWO0npGl0r9cc130k-ab&index=1>
- United Nations [UN]. (2000). *United Nations Angola Verification Mission I*. Acedido em 4 de janeiro de 2012 em <http://www.un.org/Depts/DPKO/Missions/unavem1/unavemi.htm>.
- United Nations Office on Drugs and Crime [UNODC]. (2009, 09 dezembro). Security Council Debates ‘Devastating impact’ of Drug Trafficking. *UNODOC Página Oficial*. Acedido em 11 de novembro de 2012 em <http://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2009/December/security-council-debates-devastating-impact-of-drug-trafficking.html>
- Universidade de Coimbra [UC]. (2012). Texto integral dos Acordos de Alvor. Centro de Documentação 25 de abril. Acedido em 12 de novembro de 2011 em <http://www1.ci.uc.pt/cd25a/wikka.php?wakka=descon21>

LEGISLAÇÃO

Constituição da República de Angola (CRA).

Declaração Constitutiva da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, de 17 julho de 1996.

Diretiva Presidencial, sobre a Reedificação das Forças Armadas Angolanas, datado de 30 de julho de 2007.

Decreto-lei n.º 4/01, de 2 de fevereiro, Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC).

Declaração Final da I Reunião dos Ministros dos Assuntos do Mar da CPLP, de 21 de março de 2010.

Despacho n.º 101/209, 26 de maio de 2009, Atualização das normas para a elaboração e a apresentação de teses e dissertações na ULHT.

Despacho Presidencial n.º 106/13, de 1 de novembro Actualiza a Comissão Interministerial para Delimitação e Demarcação dos Espaços Marítimos de Angola (CIDDEMA).

Lei n.º 21/92 de 28 de agosto, denominada Lei sobre as Aguas Interiores, o Mar Territorial e a Zona Económica Exclusiva.

Lei n.º 14/10 de 14 de julho – Lei dos Espaços Marítimos, revoga a anterior Lei 21/92, de 28 de agosto, e regula o exercício de poderes, dos direitos e dos deveres do Estado angolano e define os limites dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacionais.

Lei n.º 27/12 - Lei da Marinha Mercante, Portos e Actividades Conexas, de 28 de agosto, que estabelece o regime jurídico da Marinha Mercante, dos Portos e das atividades económicas que se exercem no âmbito do setor marítimo-portuário e fixa o quadro institucional referente a intervenção pública e atuação dos particulares.

Lei n.º 12/02, de 16 de agosto – Lei de Segurança Nacional (LSN).

Lei n.º 2/93, de 26 de março de 1993 – Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA).

Lei n.º 6-A/04, de 8 de outubro - Lei dos Recursos Biológicos Aquáticos (LRBA)

Protocolo de Cooperação da Comunidade dos Países de Língua Oficial Portuguesa no Domínio da Defesa (PCCPLPDD), de 15 de setembro de 2006.

Projeto de Lei da Lei de Base da Segurança Nacional (PL/LBSN).

Projeto de Lei da Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (PL/LDNFA).

Projeto de Lei da Lei de Preservação de Segurança de Estado (PL/LPSE).

Resolução do Conselho de Ministros n.º 152/2006, de 9 de novembro de 2006, Estabelece o regime de funcionamento da diplomacia económica (Série I-DR 216).

Resolução n.º 2018/2011, de 31 de outubro, do Conselho de Segurança da ONU, adoptada na sequência do debate sobre a segurança no Golfo da Guiné.

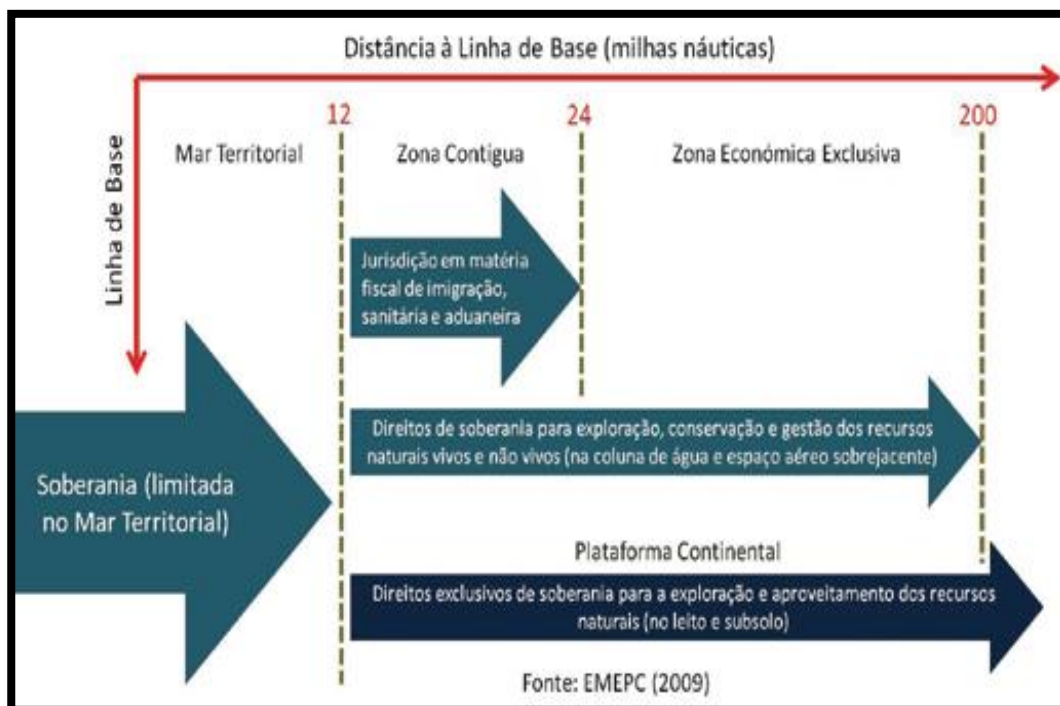
APÊNDICES

Designação	Assunto
Apêndice A	Figuras
Apêndice B	Glossário
Apêndice C	Convenções e Tratados Internacionais no âmbito da Segurança Marítima

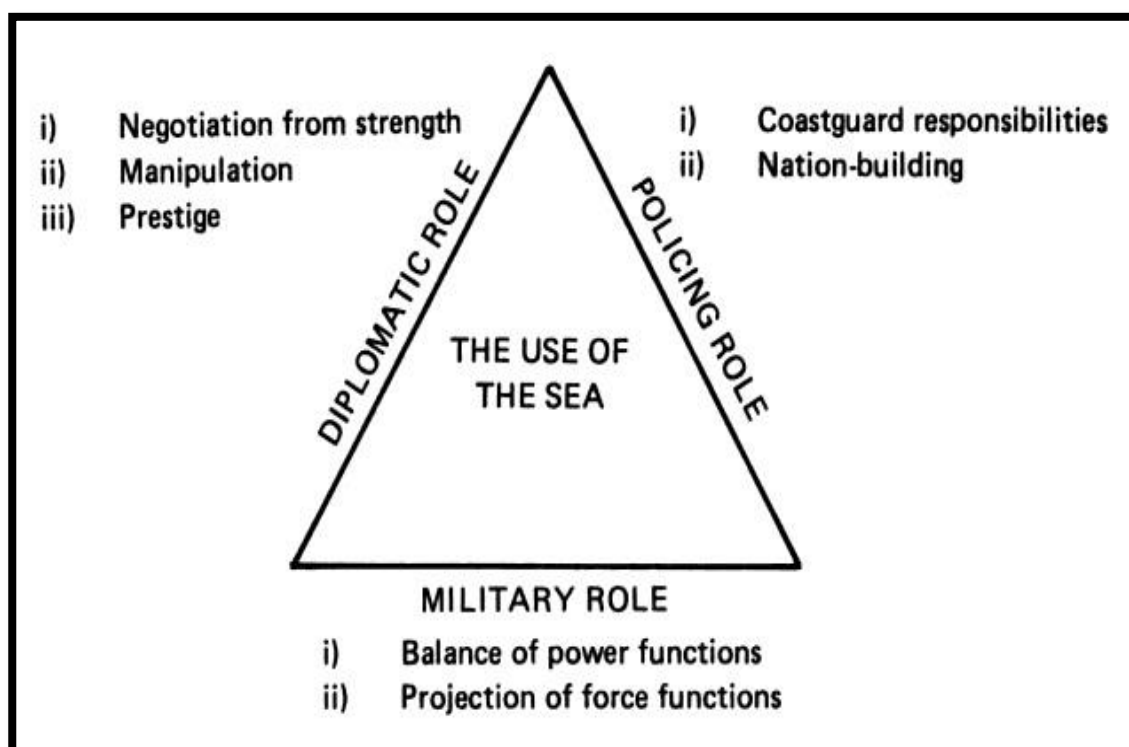
A - FIGURAS



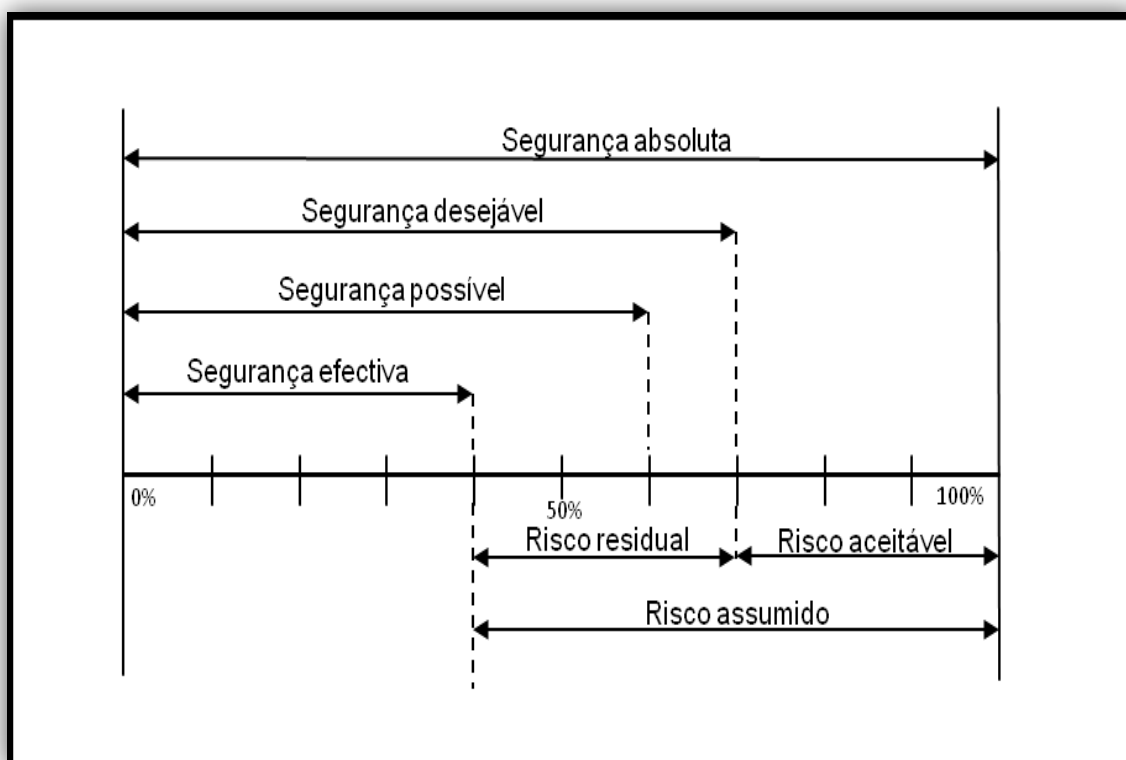
Apêndice A1: Mapa da República de Angola. Fonte: Retirado (Consulado Geral da República de Angola).



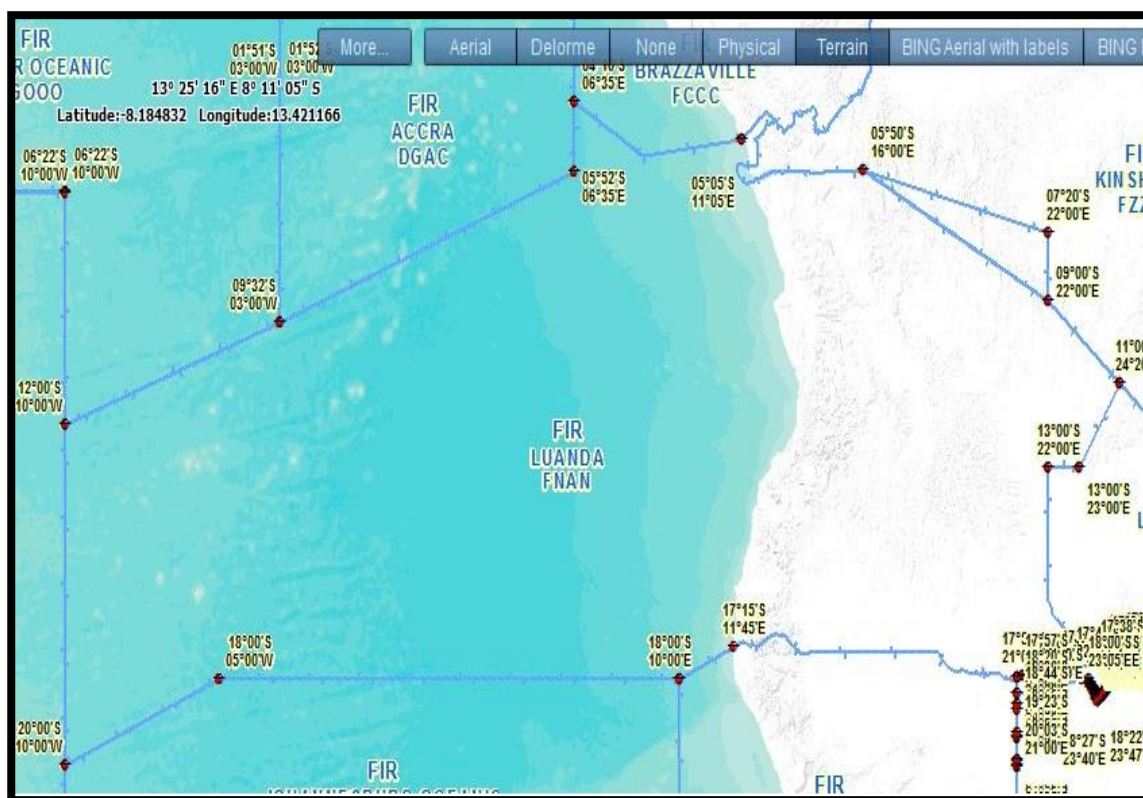
Apêndice A2: Direito sobre os espaços marítimos (retirado: Silva, 2012, p.33).



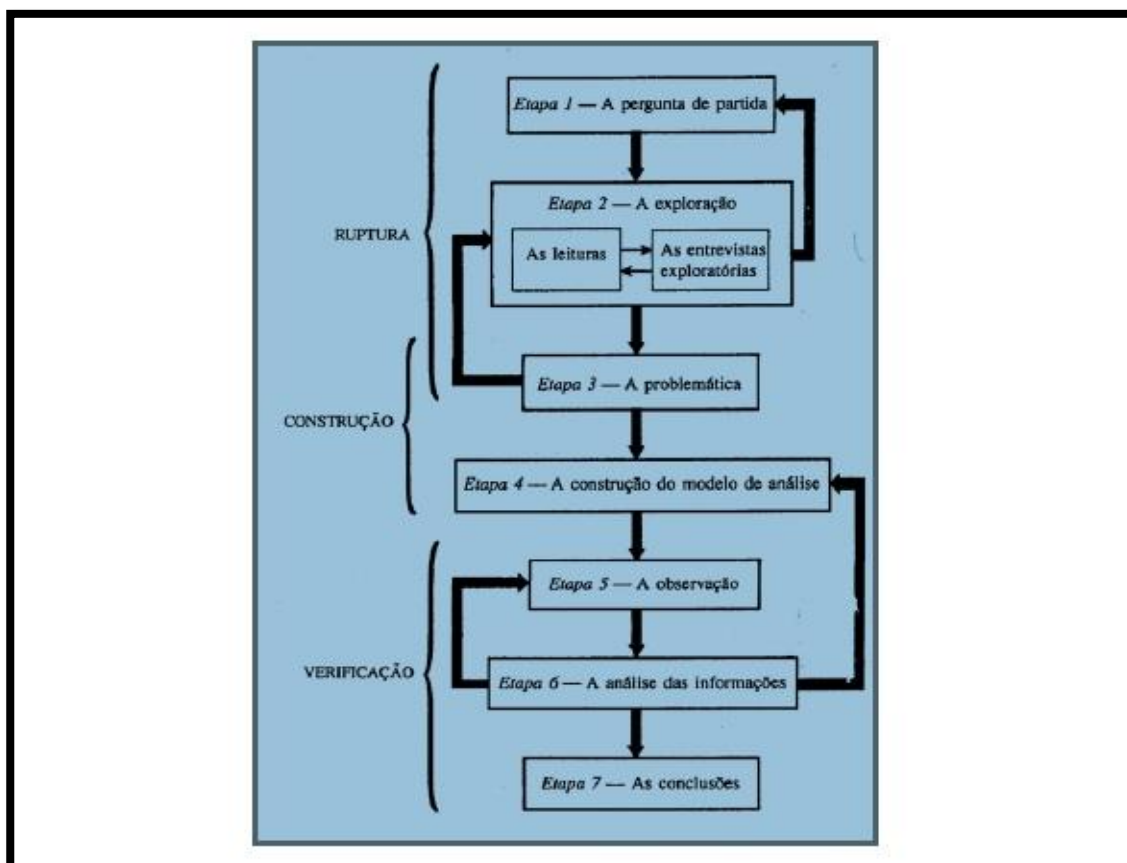
Apêndice A3: As funções das Marinhas (retirado: Booth, 1997, p.16).



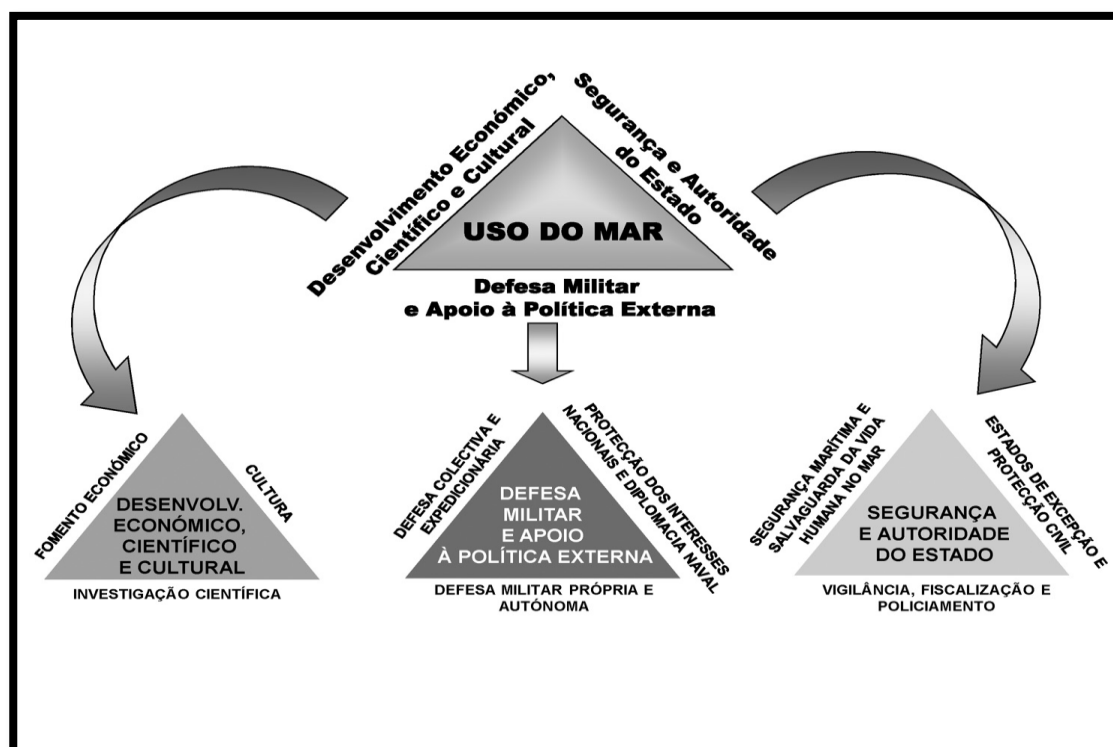
Apêndice A4: Níveis de proteção a alcançar (retirado: Ribeiro, 2009, p.53).



Apêndice A5: Flight Information Regions – FIR Luanda (retirado: <http://gis.icao.int/icao/fir/>).



Apêndice A8: As Etapas do Procedimento (retirado: Quivy & Campenhoudt, 2008, p.27).



Apêndice A9: Funções e tarefas da Marinha (retirado: Ribeiro, Silva, Palma, & Monteiro, 2010, p. 75).

B - GLOSSÁRIO

AFRICOM – apresentado ao mundo em 7 de Fevereiro, foi considerado oficialmente operacional em 1 de Outubro de 2007, a partir da Alemanha (EUCOM), quando foi declarado que o AFRICOM tinha alcançado a "*initial capability*", constituindo a nova sede do pentágono em África ou seja representa uma nova ramificação do *Department of Defence* (DoD), que veio a ser oficialmente lançado como órgão independente em 1 de Outubro de 2008. Na realidade, sediada em Kelley Barracks (Estugarda) até ao momento, encontra-se ainda em fase de transição, no quadro do "*Transition Team Africa Command*" (TTAC), uma vez embora que tenha atingido a «*full capability*» em Outubro de 2008, este COCOM ainda não foi deslocado para o continente africano (Bernardino, 2008b, pp.136-144).

Autoridade Marítima – é o poder público exercido nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação e, no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

G8 Africa Action Plan (Plano de Ação para África) - adotado na Cimeira de Kananaskis (Canadá) em 2002, reflete o comprometimento das principais potências com os problemas africanos, nomeadamente no âmbito da RSS e RSS (Bernardino, 2008b, p.129).

Hinterland/ Foreland - área de impacto económico em terra, definindo-se por considerações comerciais e não apenas geográficas. Cobre a área de origem e destino das mercadorias transportadas que passam pelo porto. Este espaço está, desta forma, dependente do nível de atividade económica e concorrência entre os diferentes modos de transporte e da intermodalidade, sendo ainda diferente para cada produto transportado; contrariamente o *foreland* é a área marítima com a qual o porto tem laços comerciais, ou seja, o conjunto de mercados exteriores atingidos através dos portos interligados (Saer, 2009, p.180).

International Military Educational and Training Program (IMETP) – este programa foi criado pelos EUA, no quadro da *Global Peace Operations Initiative (GPOI)* em 2005, que visam uma maior intervenção no continente africano, que suporta a formação de militares nas escolas americanas e o financiamento de programas no âmbito da RSS e RSD, com base em acordos bilaterais. Neste quadro, são realizados cursos de curta duração em África, designadamente os *Sénior Leader Seminars* (SLS), os *Sub-Regional Seminars* (SRS) e ainda os *Topical Seminars* (TS), integrando uma formação avançada e dirigida setorialmente para

os líderes e dirigentes civis e militares, das novas elites africanas (Bernardino, 2008b, p.135).

Marinha de Zona - As Marinhas desta tipologia controlam apenas um espaço restringido. As duas grandes características destas Marinhas são a sua adequação ao espaço marítimo dos seus países e a definição estratégica dos seus fins por uma classe política cautelosa. Dotam-se de meios sofisticados e avançados tecnologicamente para exercer eficazmente o controle do seu mar. Evitam surpresas desagradáveis e são capazes de combater penetrações indesejáveis tal como pescas ilegais com toda a facilidade, registam o trânsito de navios de guerra e pesqueiros de países amigos ou indiferentes. Por norma estas Marinhas são especializadas em determinada área geográfica; **Marinha Regional** - São Marinhas com meios modernos avançados, equilibradas para os fins que lhes foram atribuídos, mas sem alcance mundial. Mantêm uma hegemonia regional, mas muitas são heteróclitas como a da China. Outras fazem um esforço de modernização como a da Índia, que chega a contar com portaaviões muito ultrapassados, embora pretenda chegar aos submarinos atómicos, como de resto a China; **Marinha Subregional** - São Marinhas limitadas, como as do Canadá, Austrália, Chile, Alemanha, Coreia do Sul, que se autolimitaram nos meios, como hoje está a fazer a Holanda, sendo a Argentina um caso duvidoso. Estas Marinhas buscam oferecer segurança costeira, patrulhar o seu mar, vigiar as pescas e combater os novos perigos que vêm do mar (Bessa, 2008b, p. 120).

New Partnership for Africa's Development (NEPAD) – foi desenvolvido à luz da "Nova Iniciativa Africana" e do "Plano Ómega", representa uma visão a longo prazo e um programa de acção elaborado pelos líderes africanos, para a reconstrução de África, aliando o reforço a segurança ao desenvolvimento sustentado.

Organização Internacional (OI) – é uma associação de Estados, estabelecida por acordo entre os seus membros e dotada de um aparelho permanente de órgãos, encarregados de prosseguir a realização de objetivos de interesse comum por uma cooperação entre eles. Acresce-se que as OI, como atores das relações internacionais, surgem da necessidade dos Estados melhorarem a sua segurança; e garantirem o progresso e bem-estar da comunidade, tendo em vista a defesa dos objetivos comuns, por esses objetivos serem mais vastos que os interesses individuais dos Estados-sinatários (Couto, 1988, pp. 29-30).

Potencial Estratégico – é o conjunto de forças de qualquer natureza, morais e materiais que um Estado pode utilizar em apoio da sua Estratégia. Este conjunto de forças pode ser classificado quanto à sua natureza (materiais ou tangíveis, e morais ou intangíveis) e quanto

à situação (imediatamente disponíveis e latentes). Por sua vez as latentes podem ser divididas em: disponíveis depois de ativação; depois de conversão; depois de exploração; e hipoteticamente disponíveis; na medida em que este potencial considera-se potencial teórico ao conjunto de forças imediatamente disponíveis e das latentes e potencial efetivo à parte das forças disponíveis, em que a relação entre estes dois potenciais depende principalmente de três valores: tempo, capacidade e vontade (Couto, 1988, p.241).

Segurança – dentro das perspectivas discutidas neste trabalho consideram-se três conceitos, muitas vezes confundidos: **segurança comum** – O acontecer fazer que permite trabalhar a grande manobra estratégica de uma dada Comunidade Política num espaço alargado, isto é, sem negar, trabalhar num espaço de interseção cooperativo em termos de manobra estratégica com outras comunidades políticas, em que a manobra resultante emergente não seja o mero somatório das partes. Deste modo, a segurança comum diz respeito à realização de uma dada manobra estratégica num determinado espaço que essas comunidades políticas acordem em assegurar essa segurança (essas comunidades não têm que ser necessariamente Estados-Nações); **segurança coletiva** – trata-se de um dos instrumentos gerais do controlo internacional, que define um espaço de cooperação entre racionalidades sociais estratégicas. Este conceito é subsidiário do primeiro e remete para um nível de cooperação menos intenso e restrito; **segurança global** – Espaço de cooperação entre Atores internacionais de diversa natureza, e a várias dimensões (política, militar, económica, ambiental, etc.) que permita estabelecer bases para resolver diferendos entre esses atores, designadamente quando esses diferendos tomam proporções estratégicas, por forma a estabelecer uma plataforma de consenso que, no limite, sirva os propósitos pós-estratégicos de uma “paz perpétua” (Fernandes & Borges, 2005, pp.78-79).

ZOPACAS – foi criada em 1986, pela resolução n.º 41/11 da Assembleia Geral da ONU, por iniciativa do Brasil, com apoio da Argentina, focando-se na cooperação económica e cultural Sul-Sul, e integra países das duas margens do Atlântico Sul, surgindo como a maior área do planeta a ostentar o *status* de zona livre de armas nucleares. A organização foi criada também no intuito de promover a cooperação e a manutenção da paz e da segurança e, é constituída pelo Brasil, Argentina, Uruguai, Angola, Cabo Verde, Guiné- Bissau, São Tomé e Príncipe, África do Sul, Nigéria e pela Costa do Marfim, sendo que importa sublinhar que muito antes da sua criação os países do Atlântico sul, encabeçados pelo Brasil viabilizavam a criação de uma Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS), que ficou logo comprometida pela posição tomada pelos EUA e pela Inglaterra.

ANEXOS

Designação	Assunto
Anexo 1	Informação Preliminar do PEPCA entregue em 2009
Anexo 2	Proposta de Extensão da Plataforma Continental de Angola
Anexo 3	Lei 14/10 – Lei dos Espaços Marítimos
Anexo 4	Lei 27/12 – Lei da Marinha Mercante, Portos e Atividades Conexas
Anexo 5	Programa Quadro 2011-2014 da CTM Portugal-Angola