

A Economia Azul como Instrumento de Segurança: Angola, Ameaças Marítimas e Governação no Golfo da Guiné

Margarida Coelho

Investigadora na área da Ciência Política e das Relações Internacionais, no âmbito do PhD no ISCTE-IUL, com interesse em estudos de segurança, estratégia e governação marítima, com particular enfoque em África e no espaço do Atlântico Sul.

Resumo

A economia azul afirma-se como um eixo central das estratégias de desenvolvimento dos Estados costeiros africanos. Contudo, a sua concretização depende de condições políticas e de segurança frequentemente subestimadas nos discursos dominantes. Este artigo analisa a economia azul como instrumento de segurança estratégica, a partir do caso de Angola e da sua inserção no contexto regional do Golfo da Guiné. Argumenta-se que desafios como a pirataria, o crime organizado transnacional, a pesca ilegal e as fragilidades institucionais condicionam estruturalmente o

desenvolvimento sustentável da economia azul. Com base numa abordagem qualitativa, assente na análise documental e em estudos de caso regionais, examina-se o papel dos atores nacionais, regionais e internacionais na governação marítima, bem como os limites e as oportunidades dos mecanismos de cooperação existentes. Defende-se que apenas uma abordagem integrada de segurança e governação permite reduzir vulnerabilidades e reforçar a capacidade estatal.

Palavras-chave: Cooperação regional; governação marítima; política marítima; estratégia marítima; geopolítica.

Abstract

The blue economy has increasingly become a central pillar of development strategies among African coastal states. However, its implementation depends on political and security conditions that are often underestimated in dominant policy narratives. This article analyzes the blue economy as an instrument of strategic security, based on the case of Angola and its insertion in the regional context of the Gulf of Guinea. It argues that challenges such as piracy, transnational organized crime, illegal fishing, and institutional fragilities structurally constrain the sustainable develop-

ment of the blue economy. Based on a qualitative approach combining document analysis and regional case studies, the article examines the role of national, regional, and international actors in maritime governance, as well as the limits and opportunities of existing cooperation mechanisms. It contends that only an integrated approach to security and governance can reduce vulnerabilities and strengthen state capacity.

Keywords: *Regional cooperation; maritime governance; maritime policy; maritime strategy; geopolitics.*

Artigo recebido: 30.01.2026

Aprovado: 16.03.2026

<https://doi.org/10.47906/ND2026.173.08>

Introdução: economia azul e segurança como problema político

A economia azul tem ocupado um lugar cada vez mais central nas agendas políticas e estratégicas de Estados costeiros, organizações regionais e atores internacionais. Associada à exploração sustentável dos oceanos, mares e zonas costeiras, é frequentemente apresentada como uma oportunidade para promover crescimento económico, segurança alimentar, criação de emprego e desenvolvimento sustentável. No entanto, esta narrativa tende a privilegiar uma leitura essencialmente económica e ambiental, subestimando as dimensões políticas e de segurança que moldam, na prática, a governação dos espaços marítimos.

Partindo de uma perspectiva da Ciência Política e das Relações Internacionais, este artigo adota a opção analítica de tratar a economia azul não só como um paradigma de desenvolvimento, mas também como uma questão política e de segurança. O mar deixou de ser entendido exclusivamente como espaço de circulação e exploração económica, passando a ser concetualizado como um domínio estratégico onde se cruzam soberania, poder, segurança e influência regional. A implementação da economia azul depende, assim, da capacidade dos Estados para assegurar controlo territorial, proteção de infraestruturas críticas e governação eficaz dos recursos marítimos (Bueger, 2015; Germond, 2015).

Esta relação entre economia azul e segurança assume particular relevância no contexto africano. Apesar da riqueza dos seus espaços marítimos, muitos Estados costeiros enfrentam desafios estruturais persistentes, incluindo pirataria, pesca ilegal, tráfico de drogas, armas e seres humanos, bem como outras formas de crime organizado transnacional. Estas ameaças não só comprometem a segurança nacional, como limitam o potencial transformador da economia azul enquanto instrumento de desenvolvimento inclusivo e sustentável (UNODC, 2023).

Angola insere-se plenamente neste quadro. Enquanto Estado costeiro com uma extensa linha litoral, uma vasta zona económica exclusiva e um papel crescente no Golfo da Guiné, Angola tem afirmado a centralidade do domínio marítimo nos seus principais documentos estratégicos, designadamente no Conceito Estratégico de Defesa Nacional e no Plano de Desenvolvimento Nacional 2023-2027, nos quais o reforço da vigilância da Zona Económica Exclusiva (ZEE), a modernização dos meios navais e a valorização da economia azul são identificados como prioridades estruturantes para a soberania e o desenvolvimento sustentável. A exploração de recursos vivos e não vivos, a segurança das infraestruturas portuárias e energéticas e a proteção das rotas comerciais marítimas são dimensões críticas para a estabilidade económica e política do país. Estes interesses coexistem, todavia, com vulnerabilidades institucionais e ameaças transnacionais que desafiam a eficácia das políticas públicas no setor marítimo.

Neste sentido, a economia azul em Angola não pode ser analisada de forma dissociada das questões de segurança e defesa. A incapacidade de assegurar um ambiente marítimo seguro compromete não apenas a exploração sustentável dos recursos marinhos, mas também a credibilidade do Estado enquanto provedor de segurança e regulador legítimo do espaço marítimo sob a sua jurisdição. A segurança é aqui entendida não como simples ausência de ameaças militares, mas como um processo político que envolve escolhas estratégicas, definição de prioridades e relações de poder.

A ligação entre economia azul e segurança marítima coloca igualmente desafios ao nível da governação regional. O Golfo da Guiné, espaço marítimo de elevada importância geoestratégica, foi identificado, durante a última década, como uma das regiões mais afetadas pela pirataria marítima a nível global, segundo relatórios do International Maritime Bureau (IMB) e das Nações Unidas, que sublinham a incidência elevada de ataques contra navios mercantes e tripulações, bem como o impacto sobre os custos de transporte e seguros marítimos.

Neste contexto, as respostas regionais e internacionais assumem particular relevância para a estabilidade do espaço marítimo africano.

Para além do plano regional, a economia azul e a segurança marítima em Angola são influenciadas pela presença de múltiplos atores internacionais. Organizações multilaterais, parceiros externos e potências com interesses estratégicos no Atlântico Sul desempenham um papel crescente na capacitação marítima e na definição de quadros normativos. Esta multiplicidade de intervenientes levanta, contudo, questões relacionadas com coordenação, apropriação local e alinhamento entre objetivos de segurança e desenvolvimento (Klein, 2022).

Neste quadro, a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) surge como um ator potencialmente relevante, embora ainda pouco explorado, no domínio da segurança marítima e da economia azul. A partilha de uma herança linguística e institucional comum oferece oportunidades para cooperação técnica e política, mas a ausência de mecanismos robustos de implementação limita o impacto efetivo da CPLP enquanto ator de segurança no espaço lusófono. A análise do caso angolano permite, assim, refletir de forma mais ampla sobre as possibilidades e constrangimentos da cooperação entre os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) no domínio marítimo.

É neste contexto que o presente artigo analisa a economia azul como uma questão de segurança estratégica em Angola, explorando de que forma os desafios da segurança marítima condicionam o seu desenvolvimento e quais as implicações dessa relação para a estabilidade no Golfo da Guiné. Através de uma abordagem qualitativa, o estudo articula contributos da Ciência Política e das Relações Internacionais, integrando debates sobre segurança marítima, governação e cooperação regional.

O argumento central sustenta que a economia azul, quando dissociada de uma abordagem integrada de segurança e governação democrática, afigura-se suscetível de reforçar dinâmicas de vulnerabilidade e exclusão. Pelo contrário, a sua integração num quadro estratégico que articule interesses nacionais, cooperação regional e envolvimento seletivo de atores internacionais pode contribuir para reforçar a resiliência do Estado angolano e a estabilidade regional.

A estrutura do artigo reflete esta preocupação analítica. Após este enquadramento introdutório, procede-se à discussão concetual da relação entre economia azul e a política de segurança marítima. Seguidamente, analisa-se o caso angolano, identificando os interesses estratégicos e as principais ameaças no domínio marítimo. As secções seguintes abordam a governação marítima no Golfo da Guiné, o papel dos atores regionais e internacionais e, por fim, as implicações para os PALOP e para a segurança regional, culminando numa reflexão conclusiva sobre escolhas estratégicas e prioridades políticas.

Para compreender esta interdependência entre economia azul e segurança marítima, torna-se necessário um enquadramento concetual que clarifique como estes domínios são pensados na Ciência Política e nas Relações Internacionais.

Economia azul e segurança marítima: enquadramento concetual

A concetualização da economia azul tem evoluído significativamente nas últimas duas décadas, refletindo mudanças mais amplas na forma como os oceanos são entendidos no sistema internacional. Inicialmente associada sobretudo a discursos sobre sustentabilidade ambiental e crescimento económico, a economia azul passou progressivamente a integrar preocupações de natureza política, estratégica e de segurança. Este alargamento concetual resulta do reconhecimento de que a exploração e a governação dos espaços marítimos estão intrinsecamente ligadas a dinâmicas de poder, soberania e segurança, particularmente em Estados com capacidades institucionais limitadas (Silver et al., 2015).

De um ponto de vista analítico, a economia azul pode ser entendida como um conjunto de atividades económicas dependentes do meio marinho, incluindo pesca, aquacultura, transporte marítimo, energia *offshore*, turismo costeiro e exploração de recursos minerais. Contudo, esta definição funcional revela-se insuficiente quando aplicada a contextos marcados por ameaças transnacionais e competição estratégica. Na literatura de Ciência Política, a economia azul é cada vez mais interpretada como um instrumento de política pública e de projeção de interesses nacionais, cuja viabilidade depende da capacidade do Estado para assegurar controlo, regulação e proteção do domínio marítimo (Childs e Hicks, 2019).

É neste ponto que emerge a ligação estrutural entre economia azul e segurança marítima. A segurança marítima, longe de constituir um conceito unívoco, abrange um conjunto de práticas e discursos relacionados com a proteção de pessoas, infraestruturas, recursos e fluxos económicos no espaço marítimo. Autores como Bueger (2015) sublinham que a segurança marítima se situa na interseção entre segurança nacional, segurança económica, segurança ambiental e segurança humana, refletindo a complexidade das ameaças contemporâneas no domínio marítimo.

Esta abordagem multidimensional afasta-se de conceções tradicionais de segurança centradas exclusivamente no uso da força militar, aproximando-se de perspetivas mais amplas, onde a segurança é entendida como um processo político e socialmente construído. Neste sentido, a economia azul pode ser objeto de processos de segurança, já que determinados atores políticos enquadraram ameaças ao domínio marítimo como existenciais, legitimando respostas excecionais no plano institucional e operacional (Buzan, Wæver e de Wilde, 1998).

A aplicação do conceito de segurança à economia azul permite compreender por que razão atividades económicas aparentemente civis, como a pesca ou o transporte marítimo, são cada vez mais integradas em estratégias nacionais de segurança e defesa. Em contextos como o africano, onde a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada assume proporções significativas, a fronteira entre economia, crime e segurança torna-se particularmente ténue. A incapacidade de controlar estas atividades não só gera perdas económicas substanciais, como também fragiliza a autoridade do Estado e alimenta redes de criminalidade organizada (FAO, 2022).

Do ponto de vista das Relações Internacionais, a segurança marítima associada à economia azul insere-se igualmente em dinâmicas de regionalismo e governação multinível. Os espaços marítimos são, por definição, transfronteiriços, o que limita a eficácia de respostas exclusivamente nacionais. A literatura sobre governação marítima destaca, assim, a importância de mecanismos regionais de cooperação, capazes de articular interesses nacionais com bens públicos regionais, como a segurança das rotas comerciais e a proteção dos ecossistemas marinhos (Germond e Mazaris, 2019).

No entanto, a cooperação regional no domínio marítimo enfrenta desafios significativos, sobretudo em regiões caracterizadas por assimetrias de poder e capacidades estatais desiguais. Em muitos casos, a dependência de apoio externo para a capacitação marítima cria relações de dependência que influenciam prioridades políticas e modelos de governação adotados. Esta realidade tem sido amplamente debatida na literatura crítica sobre segurança, que alerta para o risco de externalização das agendas de segurança e de marginalização das necessidades locais (Heller, 2020).

A economia azul surge, assim, como um campo de tensão entre agendas de desenvolvimento e imperativos de segurança. Por um lado, é apresentada como uma

oportunidade para diversificar economias, reduzir pobreza e promover crescimento sustentável. Por outro, a sua implementação em contextos inseguros pode reforçar dinâmicas de exclusão, concentrando benefícios em elites económicas e atores externos, enquanto comunidades costeiras permanecem vulneráveis a práticas predatórias e a violência associada ao crime organizado (Bennett et al., 2021).

Este paradoxo é particularmente relevante para Estados em desenvolvimento, onde a priorização da segurança marítima tende a privilegiar abordagens centradas na vigilância e no controlo, em detrimento de políticas inclusivas de governação. Do ponto de vista da Ciência Política, esta opção reflete escolhas estratégicas que revelam como os Estados hierarquizam ameaças e interesses, frequentemente sob pressão de atores internacionais e constrangimentos económicos (Guilfoyle, 2023).

Importa ainda sublinhar que a economia azul e a segurança marítima não operam num vazio normativo. O Direito do Mar, em particular a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, estabelece o enquadramento jurídico para a delimitação de espaços marítimos e o exercício de soberania e jurisdição. No entanto, a aplicação efetiva destas normas depende da capacidade dos Estados para as implementar e fazer cumprir, o que remete novamente para a dimensão política da segurança marítima (Kraska, 2018).

Neste quadro, a análise concetual da economia azul enquanto questão de segurança exige uma abordagem integrada, que combine contributos da Ciência Política, das Relações Internacionais e dos estudos de segurança marítima. Tal abordagem permite compreender não só as ameaças objetivas existentes no domínio marítimo, mas também os processos políticos através dos quais essas ameaças são definidas, priorizadas e respondidas.

Em síntese, a economia azul e a segurança marítima constituem domínios interligados que refletem transformações mais amplas na forma como os Estados e as organizações internacionais concebem segurança, desenvolvimento e governação. Reconhecer esta interdependência é essencial para compreender os desafios enfrentados por Angola, em particular, e, de forma geral, pelos PALOP, bem como para identificar caminhos estratégicos que conciliem interesses económicos, estabilidade política e segurança regional.

Este enquadramento concetual permite, assim, analisar Angola como um caso particularmente elucidativo das tensões entre economia azul, segurança marítima e governação em contextos africanos.

Angola e o domínio marítimo: interesses estratégicos e ameaças

O domínio marítimo ocupa uma posição central na configuração dos interesses estratégicos de Angola, tanto no plano interno como no contexto regional do Golfo

da Guiné. Enquanto Estado costeiro com uma extensa linha litoral e uma vasta zona económica exclusiva, Angola depende de forma significativa do mar para a sua segurança económica, projeção regional e inserção no comércio internacional. A economia azul surge, neste quadro, como um vetor estratégico que articula desenvolvimento, soberania e segurança, exigindo uma análise que vá além das dimensões puramente económicas ou técnicas.

Do ponto de vista da Ciência Política, os interesses marítimos de Angola podem ser compreendidos como parte integrante da sua estratégia de consolidação estatal e de afirmação regional. A exploração de recursos *offshore*, em particular no setor energético, constitui um pilar fundamental da economia nacional, sendo responsável por uma parcela significativa das exportações e das receitas do Estado. A proteção destas infraestruturas críticas, localizadas maioritariamente no espaço marítimo, assume assim um carácter estratégico, uma vez que a sua vulnerabilidade teria impactos diretos na estabilidade económica e política do país (Soares de Oliveira, 2015).

Para além do setor energético, o domínio marítimo angolano é igualmente relevante no âmbito das pescas, do transporte marítimo e do desenvolvimento portuário. Portos como Luanda, Lobito, Namibe, Soyo e Cabinda desempenham um papel essencial na ligação de Angola às cadeias globais de valor, bem como na articulação com países do interior da África Austral. Neste sentido, a segurança marítima não se limita à proteção de recursos naturais, abrangendo também a garantia da fluidez dos fluxos comerciais e da conectividade regional.

Contudo, estes interesses estratégicos coexistem com um conjunto de ameaças complexas e interligadas que desafiam a capacidade do Estado angolano para exercer controlo efetivo sobre o seu espaço marítimo. Entre estas ameaças, destacam-se a pirataria e o assalto à mão armada no mar, fenómenos que, embora mais intensos noutras áreas do Golfo da Guiné, têm impactos indiretos significativos sobre a perceção de risco e os custos associados às atividades marítimas na região (Mohammed e Dalaklis, 2024).

Para além da pirataria, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada constitui uma das principais ameaças à sustentabilidade da economia azul em Angola, conforme reconhecido em relatórios do Ministério das Pescas e Recursos Marinhos.

Este fenómeno resulta não apenas em perdas económicas substanciais, mas também em impactos sociais negativos para comunidades costeiras, agravando desigualdades e fragilidades locais. A literatura sobre governação marítima sublinha que a incapacidade de controlar a pesca ilegal reflete limitações institucionais mais amplas, incluindo insuficiência de meios de fiscalização, fragilidade dos sistemas judiciais e corrupção (FAO, 2022).

O crime organizado transnacional representa outra dimensão crítica das ameaças no domínio marítimo angolano. O espaço marítimo é utilizado como rota para o

tráfico de drogas, armas e outros bens ilícitos, ligando redes criminosas locais a mercados globais. Estas atividades desafiam a distinção tradicional entre segurança interna e externa, colocando a segurança marítima no centro das preocupações da segurança nacional. Do ponto de vista das Relações Internacionais, este fenómeno evidencia como ameaças não militares podem ter impactos estratégicos profundos, exigindo respostas integradas e cooperação multilateral (UNODC, 2023).

Importa ainda considerar as ameaças de natureza ambiental, frequentemente subestimadas nas análises de segurança. A poluição marinha, a degradação dos ecossistemas costeiros e os efeitos das alterações climáticas afetam diretamente a viabilidade da economia azul e a segurança humana das populações costeiras. Embora estas ameaças não sejam tradicionalmente enquadradas como questões de defesa, a sua crescente relevância concorre para um alargamento do conceito de segurança, integrando dimensões ambientais e económicas nas agendas estratégicas dos Estados (Bueger e Edmunds, 2017).

A resposta de Angola a estes desafios tem sido marcada por uma combinação de esforços nacionais e cooperação externa. No plano interno, o reforço das capacidades da Marinha de Guerra Angolana (MGA) tem sido acompanhado pela consolidação institucional de outras entidades com competências no domínio marítimo, designadamente a Agência Marítima Nacional, responsável pela supervisão da segurança da navegação e do controlo das atividades marítimas, e o Ministério das Pescas e Recursos Marinhos, no âmbito da regulação e fiscalização da exploração dos recursos marinhos. A criação de estruturas dedicadas à coordenação e vigilância da Zona Económica Exclusiva insere-se igualmente nesta dinâmica de fortalecimento institucional. Este conjunto de medidas reflete o reconhecimento crescente da centralidade estratégica do domínio marítimo para a segurança e para o desenvolvimento económico do Estado angolano.

No entanto, persistem desafios significativos relacionados com coordenação interinstitucional, recursos humanos especializados e sustentabilidade financeira das capacidades desenvolvidas.

Do ponto de vista político, estas limitações revelam tensões inerentes aos processos de construção de capacidades de segurança em Estados em desenvolvimento. A priorização de investimentos em defesa marítima ocorre num contexto de múltiplas necessidades sociais e económicas, implicando escolhas estratégicas complexas. A literatura de Ciência Política destaca que estas escolhas são frequentemente influenciadas por pressões externas, expectativas de parceiros internacionais e dinâmicas internas de poder (Heller, 2020).

No plano regional, a inserção de Angola no Golfo da Guiné acrescenta uma dimensão adicional aos seus desafios marítimos. O Golfo constitui um espaço de relevância estratégica significativa, onde convergem interesses de Estados costeiros, organizações regionais e potências externas. A segurança marítima na região é, por

consequente, um bem público regional, cuja provisão depende da cooperação entre Estados com níveis muito distintos de capacidade e vontade política.

Angola tem procurado posicionar-se como um ator relevante neste contexto, participando em iniciativas regionais de segurança marítima e contribuindo para mecanismos de cooperação. Contudo, a eficácia destas iniciativas permanece condicionada por limitações estruturais, incluindo fragmentação institucional e sobreposição de mandatos entre diferentes organizações regionais. Esta realidade reforça a necessidade de analisar o domínio marítimo angolano não apenas como um espaço nacional, mas como parte de uma arquitetura regional de segurança ainda em construção.

Em termos analíticos, o caso de Angola ilustra de forma clara a interdependência entre economia azul, segurança marítima e governação. Os interesses estratégicos associados ao mar não podem ser plenamente realizados sem um ambiente seguro, enquanto as respostas de segurança que ignoram dimensões de governação e desenvolvimento tendem a produzir resultados limitados e insustentáveis. Esta constatação reforça argumentos presentes na literatura crítica, que sublinham a importância de abordagens integradas e politicamente informadas à segurança marítima (Germond, 2015).

Assim, a análise do domínio marítimo angolano permite compreender como as ameaças marítimas não são meramente desafios técnicos, mas problemas políticos que refletem relações de poder, capacidades estatais e escolhas estratégicas. Este enquadramento é fundamental para avaliar o papel da governação marítima e da cooperação regional no Golfo da Guiné, temas que serão explorados na secção seguinte.

Estas dinâmicas demonstram que os desafios enfrentados por Angola no domínio marítimo não podem ser plenamente compreendidos nem resolvidos a partir de uma perspetiva exclusivamente nacional, exigindo uma análise da governação e da cooperação regional no Golfo da Guiné.

Governação marítima e cooperação no Golfo da Guiné

A governação marítima no Golfo da Guiné constitui um dos exemplos mais complexos de construção de arquiteturas regionais de segurança no continente africano. Trata-se de um espaço marcado por uma elevada densidade estratégica, onde convergem interesses económicos globais, fragilidades estatais persistentes e uma multiplicidade de atores regionais e internacionais. Neste contexto, a segurança marítima assume-se como um bem público regional, cuja provisão ultrapassa largamente as capacidades individuais dos Estados costeiros.

Do ponto de vista concetual, a governação marítima pode ser entendida como o conjunto de normas, instituições e práticas através das quais os Estados e outros

atores regulam atividades no espaço marítimo. No Golfo da Guiné, esta governação desenvolveu-se de forma fragmentada e reativa, em resposta ao aumento da pirataria, do crime organizado transnacional e da insegurança nas rotas marítimas ao longo da última década. A literatura sublinha que esta fragmentação reflete não apenas limitações materiais, mas também divergências políticas e institucionais entre os Estados da região (Mohammed e Dalaklis, 2024).

A criação de mecanismos regionais de cooperação marítima foi impulsionada, em grande medida, pela pressão internacional e pela perceção de que a insegurança marítima no Golfo da Guiné representava uma ameaça aos fluxos comerciais globais.

A adoção do Código de Conduta de Iaundé, em 2013, estabeleceu um quadro normativo para a cooperação entre Estados da África Ocidental e Central, prevendo mecanismos de partilha de informação, coordenação operacional e criação de centros regionais de vigilância marítima, no âmbito do conhecido Processo de Iaundé. Este quadro foi complementado por estruturas de coordenação inter-regional sob a égide da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC), consolidando uma arquitetura formal de segurança marítima na região.

No entanto, a implementação destes mecanismos tem sido desigual, revelando uma lacuna significativa entre compromissos formais e práticas efetivas.

Do ponto de vista da Ciência Política, esta lacuna pode ser explicada pela persistência de lógicas de soberania nacional e pela relutância dos Estados em delegar competências sensíveis no domínio da segurança. Embora a cooperação regional seja reconhecida como necessária, a segurança marítima permanece fortemente associada à autoridade do Estado, o que limita a profundidade da integração regional. Este paradoxo é particularmente visível em contextos onde as capacidades estatais são desiguais, criando receios de dependência ou assimetrias de poder (Germond e Mazaris, 2019).

Angola ocupa uma posição singular neste tabuleiro regional. Enquanto Estado com capacidades relativamente superiores às de alguns dos seus vizinhos, Angola tem potencial para desempenhar um papel de liderança na governação marítima regional. Contudo, a sua participação tem sido marcada por uma abordagem cautelosa, privilegiando a cooperação seletiva e a preservação da autonomia estratégica. Esta postura reflete preocupações relacionadas com soberania, prioridades nacionais e a necessidade de equilibrar compromissos regionais com interesses domésticos.

A análise da cooperação marítima no Golfo da Guiné revela ainda uma multiplicidade de níveis institucionais que contribuem para a fragmentação da arquitetura de segurança. Organizações regionais, sub-regionais e mecanismos *ad hoc* coexistem frequentemente sem uma clara hierarquia ou coordenação eficaz. Esta sobreposição

institucional dificulta a definição de responsabilidades e a alocação eficiente de recursos, reduzindo o impacto das iniciativas de segurança marítima (Onuoha, 2020).

Para além dos Estados, atores internacionais desempenham um papel central na configuração da governação marítima regional. A União Europeia, por exemplo, tem investido significativamente em programas de capacitação e apoio técnico, promovendo uma abordagem baseada no reforço das capacidades locais. No entanto, a dependência de financiamento externo levanta questões sobre sustentabilidade e apropriação local, temas recorrentes na literatura sobre assistência à segurança (Heller, 2020).

Neste quadro, a governação marítima no Golfo da Guiné é frequentemente caracterizada como um processo de “externalização” da segurança, em que prioridades definidas fora da região influenciam agendas nacionais e regionais. Embora este envolvimento internacional tenha contribuído para melhorias pontuais, também gerou tensões relacionadas com a adaptação de modelos externos a realidades locais complexas. Do ponto de vista das Relações Internacionais, esta dinâmica ilustra como a segurança regional é moldada por relações de poder globais, não sendo somente o produto de interações entre Estados costeiros.

A cooperação marítima enfrenta ainda desafios relacionados com governação democrática e direitos humanos. A segurança do espaço marítimo pode reforçar práticas coercivas e limitar mecanismos de responsabilização, sobretudo em contextos onde instituições civis de controlo são frágeis. Esta dimensão é frequentemente negligenciada nos debates sobre segurança marítima, mas assume particular relevância quando a economia azul é apresentada como instrumento de desenvolvimento inclusivo (Bennett et al., 2021).

No caso angolano, a participação em mecanismos regionais de segurança marítima oferece oportunidades para reforçar capacidades e projetar influência regional, mas também implica riscos associados à sobreposição de agendas e à diluição de prioridades nacionais. A forma como Angola navega estas dinâmicas revela escolhas estratégicas que refletem a sua posição no sistema regional e as suas ambições enquanto ator de segurança.

Em termos analíticos, a governação marítima no Golfo da Guiné pode ser entendida como um processo em construção, marcado por avanços incrementais e limitações estruturais. A ausência de uma arquitetura de segurança plenamente integrada reflete desafios mais amplos de regionalismo em África, onde a cooperação em matéria de segurança continua a ser condicionada por soberania, capacidades assimétricas e dependência externa.

Assim, a ligação entre Angola e o tabuleiro regional do Golfo da Guiné evidencia que a segurança marítima não pode ser reduzida a soluções técnicas ou operacionais. Trata-se de um problema político que exige escolhas estratégicas sobre

cooperação, liderança regional e governação democrática. Esta constatação prepara o terreno para a análise do papel dos atores regionais e internacionais, explorada na secção seguinte.

Atores regionais e internacionais: limites e oportunidades

A arquitetura de segurança marítima no Golfo da Guiné não pode ser compreendida sem uma análise detalhada do papel desempenhado pelos atores regionais e internacionais. A multiplicidade de intervenientes reflete, por um lado, a relevância estratégica da região para o comércio global e a segurança energética e, por outro, as limitações estruturais dos Estados costeiros na provisão autónoma de segurança marítima. Esta configuração cria um ambiente de governação multinível, marcado por oportunidades de cooperação, mas também por tensões, dependências e sobreposição de agendas. A análise pode ser estruturada em três níveis complementares: *i)* nível sub-regional africano; *ii)* nível regional africano; *iii)* nível internacional.

As organizações sub-regionais desempenham, assim, um papel central na governação da segurança marítima. No Golfo da Guiné, estas estruturas têm sido fundamentais na operacionalização de mecanismos de partilha de informação e coordenação naval. Contudo, a coexistência de múltiplas organizações com mandatos parcialmente sobrepostos contribui para a fragmentação da resposta regional. Esta fragmentação reflete não só problemas de desenho institucional, mas também dinâmicas políticas associadas à competição por liderança regional e acesso a recursos externos.

No plano regional africano, a União Africana (UA) tem procurado afirmar-se como um ator normativo e coordenador no domínio da segurança marítima. A Estratégia Africana Integrada para os Mares 2050 (Estratégia AIM 2050), adotada pela União Africana, constitui um esforço ambicioso para enquadrar a economia azul como vetor de desenvolvimento e segurança continental, estabelecendo objetivos relacionados com governação sustentável dos recursos, combate à criminalidade marítima e reforço da cooperação inter-regional.

No entanto, a distância entre a formulação estratégica e a implementação concreta permanece significativa. A literatura sublinha que a UA enfrenta limitações institucionais e financeiras que condicionam a sua capacidade de coordenação efetiva, transferindo grande parte da responsabilidade operacional para organizações sub-regionais e Estados-membros (Okafor-Yarwood, 2021).

É neste cenário complexo que se insere a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. A CPLP apresenta características singulares enquanto espaço político de articulação entre Estados que partilham uma língua comum, experiências históricas semelhantes e desafios convergentes no domínio marítimo. Estas afinidades criam

condições favoráveis à cooperação técnica, à formação e à harmonização de práticas nos domínios da segurança marítima e da economia azul.

Todavia, a natureza e o desenho institucional da organização condicionam a sua atuação enquanto ator de segurança no sentido operacional do termo. A CPLP não dispõe de mecanismos permanentes de coordenação militar nem de recursos próprios que lhe permitam intervir diretamente na provisão de segurança marítima. A cooperação em matéria de defesa tem sido marcada por iniciativas dependentes da vontade política dos Estados-membros, com graus variáveis de continuidade (Abdenur e Neto, 2019).

Para Angola, a CPLP assume sobretudo relevância enquanto plataforma diplomática e instrumento de coordenação política. A sua utilidade estratégica reside menos na capacidade de intervenção operacional e mais na possibilidade de promover diálogo, partilha de boas práticas e articulação de posições comuns entre os PALOP em fóruns internacionais. Neste sentido, o seu papel deve ser entendido como complementar à arquitetura africana de segurança marítima, contribuindo para reforçar coerência política e aprendizagem institucional, sem substituir os mecanismos regionais existentes.

No plano internacional, a União Europeia destaca-se como um dos principais atores externos envolvidos na segurança marítima do Golfo da Guiné. Através de programas de capacitação, missões de apoio e iniciativas de cooperação, a UE tem promovido uma abordagem centrada no reforço das capacidades locais e na governação baseada em regras. Do ponto de vista das Relações Internacionais, esta intervenção insere-se numa lógica de segurança cooperativa, procurando estabilizar a região sem recorrer a uma presença militar direta de grande escala (Germond e Smith, 2020).

Apesar destes esforços, a atuação da UE enfrenta limites claros. A dependência de financiamento externo, a curta duração de muitos programas e a dificuldade em alinhar prioridades europeias com necessidades locais levantam questões sobre a sustentabilidade do impacto gerado. Além disso, a abordagem europeia tende a privilegiar ameaças que afetam diretamente interesses comerciais e energéticos, o que pode gerar assimetrias na definição das agendas de segurança (Heller, 2020).

As Nações Unidas desempenham um papel mais indireto, centrado sobretudo na produção de normas, na assistência técnica e na ligação entre segurança marítima, desenvolvimento e combate ao crime organizado. Agências como o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC) têm sido particularmente ativas no apoio a Estados costeiros do Golfo da Guiné, promovendo programas específicos de apoio à reforma legislativa e capacitação institucional em matéria de combate ao crime marítimo, integrando a segurança marítima numa abordagem mais ampla de prevenção do crime organizado transnacional. No entanto, a atuação da ONU é frequentemente limitada pela dependência da cooperação voluntária dos Estados e pela ausência de mecanismos coercivos eficazes no domínio marítimo.

Para além destes atores multilaterais, potências externas como os Estados Unidos e a China têm aumentado a sua presença e influência no Atlântico Sul. Cada um destes atores adota abordagens distintas à segurança marítima, refletindo interesses estratégicos mais amplos. Os Estados Unidos privilegiam a capacitação naval e a interoperabilidade, enquadrando a segurança marítima numa lógica de estabilidade regional e de contenção de ameaças transnacionais. A China, por sua vez, associa a segurança marítima à proteção de rotas comerciais e investimentos, integrando-a numa estratégia mais ampla de projeção económica e diplomática (Downs et al., 2021).

A crescente presença de múltiplas potências externas introduz novas oportunidades de cooperação, mas também riscos de competição estratégica. Para Estados como Angola, esta dinâmica exige uma gestão cuidadosa das parcerias internacionais, de modo a evitar dependências excessivas ou alinhamentos que comprometam a autonomia estratégica. Do ponto de vista da Ciência Política, esta capacidade de navegação entre atores externos constitui um indicador relevante de agência estatal em contextos de assimetria de poder.

Em síntese, os atores regionais e internacionais oferecem tanto oportunidades como constrangimentos à governação da segurança marítima no Golfo da Guiné. A multiplicidade de intervenientes pode reforçar capacidades e promover cooperação, mas também gerar fragmentação e dependência. Para Angola, a chave reside na capacidade de alinhar estas parcerias com interesses estratégicos nacionais, integrando a economia azul numa visão coerente de segurança e desenvolvimento.

Esta análise estabelece o enquadramento para a secção seguinte, que examina as implicações destas dinâmicas tanto para os PALOP como para a segurança regional, analisando de que modo experiências nacionais e regionais podem contribuir para abordagens mais integradas e sustentáveis no espaço lusófono africano.

Implicações para os PALOP e para a segurança regional

A análise da economia azul como questão de segurança estratégica em Angola permite extrair um conjunto de implicações relevantes para os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa e para a segurança regional no seu conjunto. Embora os PALOP apresentem realidades políticas, económicas e geográficas distintas, no domínio marítimo estes países partilham desafios estruturais semelhantes, nomeadamente fragilidades institucionais, exposição a ameaças transnacionais e dependência significativa dos recursos naturais para o desenvolvimento económico.

Do ponto de vista da Ciência Política, estas semelhanças não devem ser interpretadas como uniformidade, mas como uma base analítica comum a partir da qual podem ser identificados padrões de governação, escolhas estratégicas e constrangimentos partilhados. A centralidade do mar para as economias e para a segurança dos

PALOP coloca a economia azul no centro das agendas nacionais, mas também expõe os limites de abordagens fragmentadas e exclusivamente nacionais à segurança marítima.

Uma primeira implicação fundamental reside no reconhecimento de que a segurança marítima constitui um fator estruturante da viabilidade da economia azul nos PALOP. Em contextos onde o controlo do espaço marítimo é limitado, atividades como a pesca ilegal, o tráfico ilícito e a exploração predatória de recursos tendem a proliferar, comprometendo não só receitas estatais, mas também a segurança humana das populações costeiras. Este fenómeno reforça a necessidade de enquadrar a economia azul como uma questão política e de segurança, e não apenas como um setor económico a desenvolver.

Em segundo lugar, o caso angolano evidencia a importância da governação enquanto variável crítica para a articulação entre segurança e desenvolvimento. Nos PALOP, as capacidades institucionais no domínio marítimo são frequentemente distribuídas por múltiplas entidades, com fraca coordenação e sobreposição de mandatos. Esta fragmentação reduz a eficácia das respostas à insegurança marítima e dificulta a implementação de estratégias integradas de economia azul. A experiência angolana sugere que o reforço da coordenação interinstitucional é tão relevante quanto o investimento em meios materiais.

Ao nível regional, as implicações são igualmente significativas. Os espaços marítimos dos PALOP inserem-se em regiões estratégicas mais amplas, como o Golfo da Guiné e o oceano Índico, onde as ameaças são transnacionais por natureza. Neste contexto, a segurança marítima emerge como um bem público regional, cuja provisão depende da cooperação entre Estados com capacidades e prioridades distintas. A ausência de mecanismos regionais eficazes tende a criar “vazios de segurança” explorados por atores ilícitos, com impactos que ultrapassam fronteiras nacionais (Mohammed e Dalaklis, 2024).

Para os PALOP, esta realidade coloca um dilema estratégico. Por um lado, a cooperação regional é indispensável para enfrentar ameaças marítimas complexas. Por outro, persistem preocupações relacionadas com soberania, liderança regional e dependência externa. A análise desenvolvida ao longo deste artigo sugere que a superação deste dilema exige abordagens pragmáticas, baseadas em cooperação funcional e incremental, em vez de modelos ambiciosos de integração dificilmente exequíveis a curto prazo.

Uma terceira implicação prende-se com o papel dos atores externos na segurança marítima dos PALOP. Como demonstrado nos casos do Golfo da Guiné, a presença de atores internacionais pode contribuir para o reforço de capacidades e para a estabilização de espaços marítimos estratégicos. Contudo, esta presença tende também a influenciar agendas nacionais, privilegiando ameaças e prioridades alinhadas com interesses externos. Para os PALOP, a gestão destas parcerias constitui

um exercício de política externa e de segurança que exige clareza estratégica e capacidade de negociação.

Neste quadro, a CPLP assume um papel ambivalente. Por um lado, a organização oferece um espaço político singular para a articulação de interesses entre Estados que partilham desafios marítimos semelhantes e uma base linguística comum. Por outro, as limitações institucionais da CPLP reduzem a sua capacidade de atuar como fornecedor direto de segurança. A implicação central não é a necessidade de transformar a CPLP num ator operacional de segurança marítima, mas sim de a utilizar como plataforma de coordenação política, formação e harmonização de abordagens entre os PALOP.

Do ponto de vista da segurança regional, a articulação entre PALOP pode contribuir para reforçar a coerência das posições africanas em fóruns internacionais relacionados com o mar, a economia azul e a segurança marítima. Esta coordenação pode aumentar a capacidade de influência dos PALOP na definição de normas e prioridades globais, reduzindo a assimetria face a atores externos mais poderosos. Contudo, tal articulação exige vontade política sustentada e uma definição clara de interesses comuns.

Importa ainda sublinhar as implicações destas dinâmicas para a governação democrática. A segurança da economia azul e do espaço marítimo pode reforçar tendências centralizadoras e limitar mecanismos de responsabilização, sobretudo em contextos onde instituições civis são frágeis. Para os PALOP, o desafio consiste em equilibrar imperativos de segurança com princípios de governação democrática e respeito pelos direitos humanos, evitando que a segurança marítima se torne um pretexto para práticas autoritárias ou exclusivas.

Estas implicações reforçam a necessidade de repensar a segurança marítima no espaço lusófono africano como um processo político contínuo, marcado por escolhas estratégicas, compromissos regionais e negociação de interesses. Ao fazê-lo, os PALOP poderão lograr converter o mar de espaço de vulnerabilidade em domínio de oportunidade estratégica, desde que reconheçam a interdependência entre segurança, desenvolvimento e governação.

Esta reflexão conduz naturalmente à conclusão do artigo, onde se sintetizam os principais argumentos e se discutem escolhas estratégicas para o futuro da economia azul e da segurança marítima em Angola e no Golfo da Guiné.

Conclusão: segurança, desenvolvimento e escolhas estratégicas

Este artigo partiu da premissa de que a economia azul constitui uma questão política e de segurança com implicações profundas para Angola, para os PALOP e para a estabilidade regional no Golfo da Guiné. Ao longo da análise, demonstrou-se que

a viabilidade da economia azul depende de forma estrutural da capacidade dos Estados para assegurar segurança marítima, governação eficaz e cooperação regional funcional.

A principal contribuição analítica deste estudo reside na problematização da economia azul enquanto objeto de escolhas estratégicas. Em contextos marcados por fragilidades institucionais e ameaças transnacionais, a promoção da economia azul sem uma abordagem integrada de segurança tende a reproduzir vulnerabilidades existentes. A segurança do espaço marítimo, por si só, não constitui garantia de desenvolvimento, do mesmo modo que o desenvolvimento económico não conduz, de forma automática, à produção de segurança.

O caso angolano ilustra esta interdependência de forma particularmente clara. Angola possui interesses estratégicos significativos no domínio marítimo, associados à exploração de recursos, à proteção de infraestruturas críticas e à projeção regional. Contudo, enfrenta ameaças complexas que desafiam a sua capacidade de controlo e regulação do espaço marítimo. Estas ameaças refletem dinâmicas políticas mais amplas relacionadas com governação, coordenação institucional e inserção regional, evidenciando que a segurança marítima é um problema eminentemente político.

A governação marítima no Golfo da Guiné surge, assim, como um teste à capacidade dos Estados costeiros para construir arquiteturas de segurança cooperativas num contexto de soberania sensível e assimetrias de poder. Apesar dos avanços registados, a fragmentação institucional, a dependência de apoio externo e a distância entre compromissos normativos e práticas efetivas continuam a limitar o impacto das iniciativas regionais. Este cenário reforça a ideia de que a segurança marítima deve ser entendida como um processo político contínuo, mais do que como um objetivo técnico alcançável através de soluções importadas.

A análise dos atores regionais e internacionais evidenciou igualmente a existência de limites e oportunidades. A presença de parceiros externos contribui para o reforço de capacidades e para a visibilidade internacional da região, mas influencia igualmente agendas e prioridades. Para Angola, a gestão estratégica destas parcerias constitui um elemento central da sua política externa e de segurança no Atlântico Sul, exigindo um equilíbrio cuidadoso entre cooperação e autonomia.

No que respeita aos PALOP, o artigo demonstrou que existem desafios estruturais comuns que justificam abordagens coordenadas, ainda que diferenciadas. A CPLP, apesar das suas limitações institucionais, pode desempenhar um papel complementar relevante enquanto plataforma de diálogo político, formação e harmonização de abordagens no domínio marítimo. A sua utilidade estratégica reside menos na capacidade operacional e mais na articulação de posições e na aprendizagem mútua.

Uma implicação central desta análise prende-se com a necessidade de integrar a economia azul em quadros mais amplos de governação democrática. A proteção do

espaço marítimo não deve ser dissociada de mecanismos de responsabilização e inclusão, sob pena de a economia azul se transformar num projeto capturado por interesses restritos. Para Angola e para os PALOP, o desafio consiste em assegurar que a segurança marítima contribui efetivamente para o bem-estar das populações costeiras e para a sustentabilidade dos recursos.

Em termos estratégicos, este artigo defende que a economia azul deve ser concebida como um domínio de políticas públicas que articule segurança, desenvolvimento e cooperação regional. Esta articulação exige escolhas claras: i) reforçar a coordenação institucional; ii) privilegiar abordagens regionais pragmáticas; iii) e negociar parcerias externas de forma seletiva e alinhada com interesses nacionais. Não se trata de escolher entre segurança ou desenvolvimento, mas de reconhecer que ambos são mutuamente constitutivos no domínio marítimo.

Em conclusão, a economia azul em Angola e no Golfo da Guiné representa simultaneamente uma oportunidade estratégica e um desafio político. O seu sucesso dependerá menos da retórica do desenvolvimento sustentável e mais da capacidade de assumir escolhas estratégicas coerentes, informadas e politicamente responsáveis. Reconhecer o mar como espaço de poder, governação e cooperação é um passo essencial para transformar vulnerabilidades em oportunidades e contribuir para uma segurança regional mais estável e inclusiva.

Referências

- Abdenur, A.E. e Neto, D. (2019) "The South Atlantic and the community of Portuguese-speaking countries", *Global Society*, 33(3), pp. 295-314.
- Bennett, N.J., Blythe, J., White, C.S. e Campero, C. (2021) "Blue growth and blue justice: Ten risks and solutions for the ocean economy", *Marine Policy*, 125, 104387.
- Bueger, C. (2015) "What is maritime security?", *Marine Policy*, 53, pp. 159-164.
- Bueger, C. e Edmunds, T. (2017) "Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies", *International Affairs*, 93(6), pp. 1293-1311.
- Buzan, B., Wæver, O. e de Wilde, J. (1998) "Security: A New Framework for Analysis". Boulder: Lynne Rienner.
- Childs, J. e Hicks, C.C. (2019) "Securing the blue: political ecologies of the blue economy", *Journal of Political Ecology*, 26(1), pp. 323-340.
- CPLP (2013) "Declaração Ministerial sobre Cooperação Marítima e Segurança". Lisboa: Comunidade dos Países de Língua Portuguesa.
- Downs, E.S., Becker, J. e deGateño, P. (2021) *China's Maritime Silk Road and the Atlantic*. Washington, D.C.: CNA.

- FAO (2022) *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and the Blue Economy*. Roma: Food and Agriculture Organization.
- Germond, B. (2015) "The geopolitics of maritime security", *Marine Policy*, 54, pp. 137-142.
- Germond, B. e Mazaris, A. (2019) "Maritime security and governance", *Global Affairs*, 5(3), pp. 235-247.
- Germond, B. e Smith, M.E. (2020) "Re-thinking European security interests in the Gulf of Guinea", *European Security*, 29(3), pp. 389-407.
- Guilfoyle, D. (2023) *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Heller, R. (2020) "Maritime security assistance and dependency", *Third World Quarterly*, 41(9), pp. 1489-1506.
- Klein, N. (2022) *Maritime Security and the Blue Economy*. Oxford: Oxford University Press.
- Kraska, J. (2018) *Maritime Power and the Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.
- Ministério das Pescas e Recursos Marinhos (2023) *Relatório Anual sobre a Pesca e Segurança Marítima em Angola*. Luanda: Governo de Angola.
- Ministério do Planeamento (2023) *Plano de Desenvolvimento Nacional 2023-2027*. Luanda: Governo de Angola.
- Mohammed, L. A., Dalaklis, D. (2024) "The Current Status of Maritime Security in the Gulf of Guinea". *Journal of Maritime Research*. 21(2), pp. 78-86
- Okafor-Yarwood, I. (2021) "The African Union's maritime security strategy", *African Security*, 14(2), pp. 115-133.
- Onuoha, F.C. (2020) "Piracy and maritime security governance in the Gulf of Guinea", *African Security Review*, 29(1), pp. 1-15.
- Silver, J.J., Gray, N.J., Campbell, L.M., Fairbanks, L.W., e Gruby, R.L. (2015) "Blue Economy and Competing Discourses", *International Oceans Governance, The Journal of Environment & Development*, 24(2), pp. 135-160.
- Soares de Oliveira, R. (2015) *Magnificent and Beggar Land: Angola Since the Civil War*. Londres: Hurst.
- United Nations (1982) *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. Nova Iorque: United Nations.
- União Africana (2021) *Estratégia Africana Integrada para os Mares 2050 (AIMS 2050)*. Adis Abeba: African Union Commission.
- UNODC (2023) *Maritime Crime and the Blue Economy in the Gulf of Guinea*. Viena: United Nations Office on Drugs and Crime.