

Os Desafios da Segurança Marítima na Guiné-Bissau

António Gonçalves Alexandre

Doutorado em Relações Internacionais pela Universidade Nova de Lisboa. Investigador integrado no Centro de Estudos Jurídicos, Económicos, Internacionais e Ambientais da Universidade Lusíada.

Resumo

A Guiné-Bissau está situada no Golfo da Guiné, região que tem sido afetada por diversas ameaças à segurança marítima ao longo deste século. A pirataria, a imigração ilegal, o tráfico de droga e a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, estão entre as mais relevantes. Este artigo aborda a problemática relacionada com a forma como a Guiné-Bissau é capaz de responder aos desafios atuais. Para isso analisa as principais ameaças, a capacitação das burocracias de segurança guineenses com responsabilidades no domínio marítimo, identifica lacunas e perspetiva ações que possam contribuir para a sua mitigação.

Utilizando uma estratégia de investigação qualitativa, um raciocínio indutivo e um desenho de pesquisa do tipo estudo de caso, foi feito um mapeamento das principais estruturas que enquadram a ação da Guiné-Bissau no domínio marítimo, tendo sido possível concluir que existem debilidades significativas, que impedem um adequado combate às ameaças que se desenvolvem naquele domínio.

Palavras-chave: Guiné-Bissau; segurança marítima; pirataria; tráfico de droga; imigração ilegal; pesca ilegal, não declarada e não regulamentada

Abstract

Guinea-Bissau is located in the Gulf of Guinea, a region that has been affected by various maritime security threats throughout this century. Piracy, illegal immigration, drug trafficking, and illegal, unreported, and unregulated fishing are among the most significant. This article addresses the issues related to how Guinea-Bissau responds to current challenges. To this end, it analyzes the main threats, the capacity of Guinean security bureaucracies with responsibilities in the maritime domain, identifies gaps, and envisions actions that could contribute to their mitigation.

Using a qualitative research strategy, inductive reasoning, and a case study research design, a mapping of the main structures framing Guinea-Bissau's actions in the maritime domain was carried out. It was concluded that there are significant weaknesses that prevent an adequate response to the threats developing in that domain.

Keywords: Guinea-Bissau; maritime security; piracy; drug trafficking; illegal immigration; illegal, unreported, and unregulated fishing.

<https://doi.org/10.47906/ND2026.173.06>

Introdução

As preocupações securitárias na região do Golfo da Guiné (GdG)¹ têm estado na ordem do dia ao longo do século XXI, em função das várias ameaças no domínio marítimo que ali existem – em particular as ameaças relacionadas com a pirataria, o assalto armado no mar contra navios, a imigração clandestina, os tráficos ilícitos (em particular de droga) e a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada. A Guiné-Bissau está inserida no GdG, situando-se entre a Guiné e o Senegal (figura 1). Apresenta uma linha de costa de cerca de 350 km e uma superfície de aproximadamente 36 000 Km² (CIA, 2025).

Figura 1
Mapa da Guiné-Bissau



Fonte: (CIA, 2025).

A Guiné-Bissau tem vindo a ser assolada por golpes de estado praticamente desde a sua independência, há mais de 50 anos² (Embaixada de Portugal na Guiné-Bissau,

- 1 Não havendo uma determinação consensual sobre os limites do GdG, no presente artigo adota-se a delimitação que é seguida pela União Europeia: 19 Estados na costa ocidental de África – 17 continentais e 2 arquipélagos (Cabo Verde e São Tomé e Príncipe), entre o Senegal e Angola (Council of the European Union, 2014).
- 2 A 24 de setembro de 1973, em Madina do Boé, a Guiné-Bissau proclamou unilateralmente a sua independência (Andrade, 2025).

2025), tendo o último ocorrido em 26 de novembro de 2025. O país de 2,2 milhões de habitantes é também apontado como um relevante centro de tráfico de droga, sobretudo entre a América Latina e a Europa (Deutsche Welle, 2025).

Tal como a grande maioria dos Estados do GdG, a Guiné-Bissau confronta-se com dificuldades no combate às ameaças mais relevantes à segurança dos seus espaços marítimos. Este clima continuado de crise³ em que o país tem estado mergulhado não ajuda a que se foque em ações concretas que possam travar a evolução daquelas ameaças.

Têm sido vários os programas da União Europeia (UE) para esta região, centrados, em particular, no quadro jurídico, na partilha de informação, no treino e no desenvolvimento de capacidades, com o propósito de ajudar a incrementar a segurança marítima. Entre estes programas, destaca-se o *Support to West Africa Integrated Maritime Security* (SWAIMS). Foi implementado em 2019, com um envelope financeiro inicial de 28 milhões de euros, e deveria estender-se até 2024. Visava apoiar a implementação da estratégia marítima integrada da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO⁴) e melhorar a segurança marítima no GdG, com especial atenção aos quadros da aplicação da lei e da governação (EEAS, 2021). A Guiné-Bissau pertence à CEDEAO e deveria receber duas embarcações semirrígidas provenientes do projeto SWAIMS até ao final de 2025⁵.

Feito este enquadramento inicial que evidencia a relevância do tema proposto, importa sublinhar o facto de o investigador ter feito parte da equipa da *Expertise France*⁶ que esteve na Guiné-Bissau entre 10 e 16 de maio de 2025 – ao abrigo do projeto *Enhanced MARitime Action in the Gulf of Guinea* (EnMAR)⁷ – com o intuito de proceder a uma avaliação das necessidades das autoridades guineenses em matéria de segurança marítima. O programa daquela missão exploratória foi constituído

3 A noção de crise tem vindo a ganhar preponderância nos estudos de segurança. Resulta de uma alteração repentina das circunstâncias políticas. Pese embora seja difícil chegar a uma definição consensual sobre o termo, destaca-se o significado atribuído por Francisca Saraiva (2011, p. 13), segundo o qual se considera a crise como um ponto de viragem, em relação à situação política vigente, exigindo uma decisão expedita.

4 O acrónimo de CEDEAO em língua inglesa é ECOWAS (*Economic Community of West African States*).

5 Não se sabe, no entanto, se as duas embarcações já foram entregues às autoridades guineenses.

6 É uma agência internacional de cooperação para o desenvolvimento que opera sob a égide do governo francês (Expertise France, 2026).

7 Programa financiado pela UE que visa contribuir para melhorar a segurança marítima no GdG, reforçando a coordenação e partilha de informação. Tem um envelope financeiro de cinco milhões de euros. Iniciou-se em 11 de outubro de 2022 e está previsto terminar em 11 de abril de 2026 (Expertise France, 2025b). A *Expertise France* é a agência implementadora deste projeto (Expertise France, 2025a).

por uma série de visitas a entidades com ligação ao domínio marítimo⁸. O propósito foi perceber de que forma seria possível apoiar o país nas atividades relacionadas com o incremento da segurança marítima.

Definiu-se como objeto deste estudo a segurança marítima na Guiné-Bissau. Em linha com o veiculado por Santos e Lima (2019), delimitou-se a investigação nos tradicionais domínios de tempo, espaço e conteúdo. Temporalmente, a análise cingiu-se a 2025. Relativamente ao espaço, o estudo centrou-se nas águas de soberania e jurisdição da Guiné-Bissau. Por fim, em termos de conteúdo, a investigação focou-se no mapeamento da situação atual das principais burocracias com responsabilidades na segurança dos espaços marítimos guineenses. Tendo por base a problemática mencionada, foi definida a seguinte pergunta de partida que orientou a investigação desenvolvida: que tipo de resposta pode dar a estrutura de governança dos espaços marítimos da Guiné-Bissau aos desafios com que se confronta na atualidade? O argumento que se defende é que, no presente, a Guiné-Bissau não tem condições para fazer face aos inúmeros desafios de segurança existentes nos seus espaços marítimos, necessitando de apoio de atores externos (tanto de dentro como de fora da região), sendo a UE, pela sua ligação próxima de longa data com o GdG, um dos mais relevantes.

Em termos de metodologia e procedimento metodológico da investigação, adotou-se um posicionamento ontológico que considera que a realidade é entendida como uma construção social, em que os fenómenos sociais e os seus significados são constantemente executados pelos diferentes atores sociais. Relativamente ao posicionamento epistemológico, optou-se por uma abordagem subjetiva, em que se procura compreender o modo como a realidade social é criada. A estratégia de investigação utilizada foi qualitativa, dado que o estudo foi essencialmente descritivo, nele se constituindo o investigador como o elemento-chave para a sua consecução. O raciocínio seguido foi indutivo, já que correspondeu a uma operação que parte da observação de factos particulares para, através da sua associação, estabelecer generalizações que permitam a construção de uma teoria. Seguiu-se um desenho de pesquisa do tipo estudo de caso, em que se procurou recolher informação detalhada sobre uma única unidade de estudo – a Guiné-Bissau e a preparação das suas estruturas de segurança para conter as diferentes ameaças existentes no domínio marítimo. Relativamente aos instrumentos de recolha de dados, foram seguidas técnicas de pesquisa assentes na observação não participante (uma vez que não houve interferência do investigador na situação em análise) e entrevistas não estruturadas (Santos e Lima, 2019).

8 Marinha de Guerra, Instituto Marítimo Portuário, Polícia Judiciária, Instituto Nacional de Fiscalização e Controlo das Pescas, Instituto da Biodiversidade e das Áreas Protegidas e Instituto da Defesa Nacional.

O artigo está dividido nesta introdução, em quatro capítulos e nas conclusões. O primeiro capítulo analisa a inserção da Guiné-Bissau nas organizações regionais africanas. O segundo capítulo foca-se nos fatores de insegurança marítima na Guiné-Bissau. O terceiro capítulo analisa a situação atual das diferentes estruturas da Guiné-Bissau com responsabilidades no domínio marítimo. O quarto capítulo apresenta uma análise sucinta relativa às visitas efetuadas aos diferentes organismos guineenses e elenca algumas oportunidades que poderão ser implementadas na Guiné-Bissau. Por fim, as conclusões respondem à pergunta de partida, confirmando o argumento inicialmente aduzido. Apontam algumas limitações à investigação e elencam novas perspetivas de análise deste objeto de estudo.

1. A inserção da Guiné-Bissau nas organizações regionais africanas

Este capítulo centra-se no papel da Guiné-Bissau nas organizações regionais de África em que está inserida, em particular, União Africana e CEDEAO. Aborda, ainda, a Arquitetura de Iaundé, da qual a Guiné-Bissau faz parte.

1.1. União Africana

Segundo o *Africa Center for Strategic Studies* (ACSS) (2024), o futuro do continente africano, em termos de oportunidades e desafios, está diretamente ligado aos espaços marítimos que o rodeiam. A razão principal deste cenário está relacionada com os vastos recursos que aí existem. Se forem plenamente explorados, poderão, segundo o ACSS, proporcionar às sociedades africanas recursos significativos para reforçar o seu desenvolvimento que, por sua vez, é um alicerce essencial para a estabilidade e a paz no continente. Na ausência de segurança, tanto em terra como no mar, este processo será praticamente inalcançável. Porém, a atenção dos decisores, ao longo dos anos, tem sido quase totalmente direcionada para a segurança em terra, escasseando esforços semelhantes para garantir a segurança do domínio marítimo – historicamente ignorada na maioria das estratégias locais, nacionais, regionais e continentais (ACSS, 2024).

Neste enquadramento, torna-se relevante salientar o papel que a União Africana (UA) tem desempenhado – sobretudo estrutural e mais de coordenação política do que operacional – no apoio à Guiné-Bissau (e aos demais Estados costeiros de África) no combate às ameaças à segurança marítima. Importa referir o desenvolvimento de um quadro normativo e estratégico para a segurança marítima em todo o continente africano: a *Africa's Integrated Maritime Strategy* (AIMS) 2050 e um plano de ação associado que visam reforçar a governação e a segurança dos espaços

marítimos, promovendo, concomitantemente, a cooperação institucional entre os Estados costeiros e os mecanismos regionais (African Union, 2012). Entre os vários objetivos estratégicos definidos na AIMS 2050, destacam-se: prevenir atos hostis e criminosos no mar e coordenar/harmonizar o processo judicial contra os infratores; promover a ratificação e implementação de instrumentos jurídicos internacionais; e reforçar a vontade política nos planos local, nacional, regional e continental (African Union, 2012, p. 12). Ainda a propósito da necessidade de existir uma cooperação próxima entre todos os atores com responsabilidades na segurança dos espaços marítimos africanos, importa referir que na reunião do Conselho de Paz e Segurança⁹ realizada em Adis Abeba, a 18 de setembro de 2023, foi expressamente referida a necessidade de os Estados-membros alcançarem os objetivos estratégicos supramencionados. Foi salientada, ainda, a necessidade de uma cooperação reforçada (via organizações e mecanismos regionais já estabelecidos) para consolidar a segurança marítima na região. Foi realçada, por fim, a necessidade de incrementar a partilha de informação e de lições aprendidas entre as diferentes regiões do continente africano, em particular entre a Comissão do Oceano Índico¹⁰, a Comissão do Golfo da Guiné (CGG)¹¹ e outros mecanismos regionais existentes (African Union, 2023).

A cooperação é, por conseguinte, assaz determinante para a consecução de um ambiente de segurança nos espaços marítimos africanos.

1.2. Comunidade Económica de Estados da África Ocidental

Criada em maio de 1975 pelo Tratado de Lagos, a CEDEAO é constituída por 15 Estados-membros¹². O mandato desta organização internacional consiste em promover a integração económica em todas as áreas de atividade. Tem-se verificado, porém, fraca complementaridade económica entre os países signatários do tratado em causa. Quase todos procuram, sobretudo, exportar para mercados diversificados (europeus, americanos ou asiáticos). A nível de circulação interna dos produtos,

9 É um dos componentes da Arquitetura Africana de Paz e Segurança, assumindo-se como órgão central de decisão da UA em matérias de paz e segurança (African Union Commission, 2015).

10 Organização intergovernamental regional que promove cooperação política, económica, ambiental e de segurança entre cinco Estados insulares do sudoeste do Oceano Índico – Comores, Madagáscar, Maurícias, Reunião (França) e Seicheles – (Indian Ocean Commission, 2026).

11 O acrónimo da Comissão do Golfo da Guiné em língua inglesa é GGC (*Gulf of Guinea Commission*). Trata-se de uma organização intergovernamental criada para promover a paz, segurança, cooperação e desenvolvimento sustentável na região do Golfo da Guiné (Global Security, 2026).

12 Benim, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Serra Leoa, Senegal e Togo (CEDEAO, 2015).

a Nigéria, a Costa do Marfim, o Senegal, o Gana e o Togo têm sido os principais exportadores para o mercado regional, enquanto a Guiné-Bissau (a par dos restantes Estados-membros) importa mais do que exporta (Una et al., 2020).

Em todo o caso, e atento o objeto de estudo definido, mais do que a relação económica da Guiné-Bissau com a CEDEAO, importa perceber de que forma evoluiu essa relação politicamente. E o facto é que o empenhamento da CEDEAO em termos de cooperação política é particularmente visível na participação que tem tido na resolução de conflitos e instabilidade interna na Guiné-Bissau. A reformulação que o Tratado de Lagos sofreu em 1993 muito ajudou, uma vez que passou a incluir outras áreas (como a promoção do sistema democrático e da segurança). O artigo 58.º do tratado revisto refere expressamente que “Os Estados-membros comprometem-se a trabalhar para salvaguardar e consolidar as relações que contribuam para a manutenção da paz, da estabilidade e da segurança na região” (CEDEAO, 1993, p. 36). Na prossecução daqueles objetivos, os Estados-membros assumiram o compromisso de “estabelecer um sistema regional de observação da paz e segurança e forças de manutenção da paz, quando apropriado” e de “prestar, quando necessário e a pedido dos Estados-membros, assistência [...] para a observação de eleições democráticas” (CEDEAO, 1993, p. 36).

A relação da Guiné-Bissau com a CEDEAO está refém das questões políticas e de segurança, já que praticamente desde a sua independência o país vive em permanente clima de instabilidade governamental. As fragilidades provocadas por essas crises internas têm sido uma grande preocupação para a CEDEAO. Paradoxalmente, os principais acordos existentes entre a CEDEAO e a Guiné-Bissau têm ocorrido mais nas áreas de desenvolvimento económico e comercial do que nas áreas da segurança e defesa (Una et al., 2020, p. 169). Nestas circunstâncias, não é de estranhar que a segurança no domínio marítimo tenha sido completamente ignorada nesta relação entre a Guiné-Bissau e a CEDEAO.

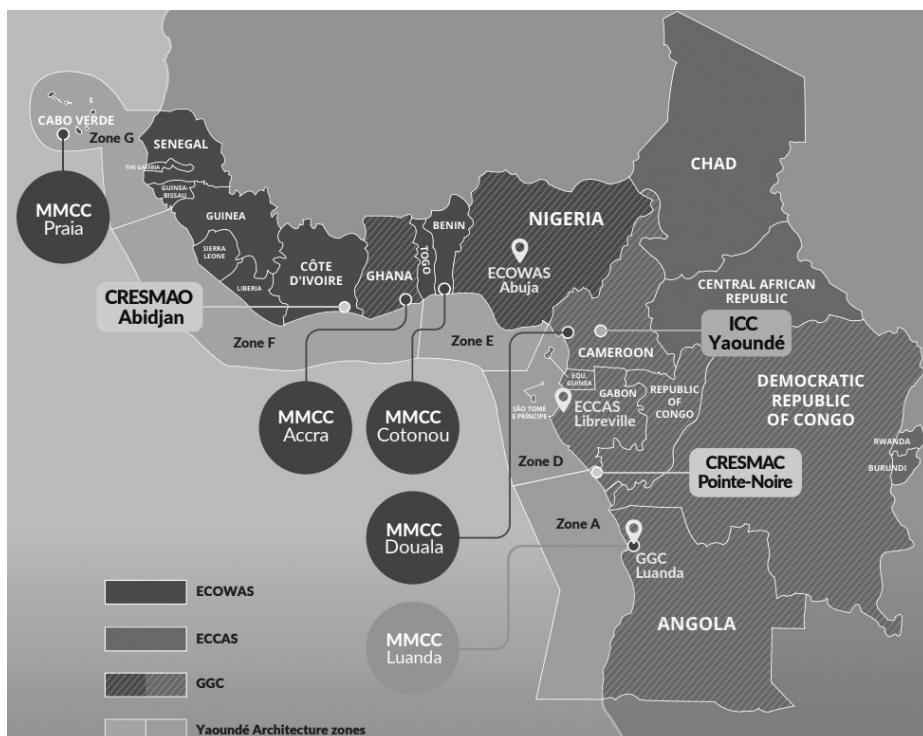
1.3. Arquitetura de Iaundé

Em junho de 2013, os líderes da CEDEAO, da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC¹³) e da CGG reuniram-se em Iaundé, nos Camarões, para lançar as bases de uma estratégia regional tendente a prevenir as atividades ilícitas nas águas do GdG. Foi nessa ocasião decidida a criação de três mecanismos: o Código de Conduta de Iaundé; a Declaração dos Chefes de Estado; e o Memorando de Entendimento entre as organizações regionais. Este conjunto de instrumentos

13 O acrónimo da Comunidade Económica dos Estados da África Central em língua inglesa é ECCAS (*Economic Community of Central African States*).

inspirou o desenvolvimento da Arquitetura de Iaundé, ilustrada na figura 2 (ICC, 2026).

Figura 2
Arquitetura de Iaundé



Fonte: (ICC, 2026).

A Arquitetura de Iaundé compreende o Centro de Coordenação Inter-regional (CCI¹⁴), a estrutura de coordenação e troca de informações que liga o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central (CRESMAC) e o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental (CRESMAO). A região costeira está dividida em cinco zonas marítimas operacionais e as atividades são coordenadas por cinco Centros de Coordenação Marítima Multinacionais (CCMM¹⁵). A Guiné-Bissau está inserida na zona G, com Cabo Verde, Senegal e Gâmbia (EEAS, 2021).

14 Cujo acrónimo em língua inglesa é ICC (*Inter Regional Coordination Centre*).

15 Cujo acrónimo em língua inglesa é MMCC (*Multinational Maritime Coordination Centre*).

A plataforma YARIS é a ferramenta de partilha de informação entre os Centros de Operações Marítimas da Arquitetura de Iaundé. Concebida para apoiar o incremento do conhecimento situacional marítimo na região do GdG, permite, simultaneamente, saber o que se passa à superfície do mar e coordenar operações em situações de crise, incorporando, para isso, serviços de troca de informação através de correio eletrónico e videoconferência (Gulf of Guinea Inter-regional Network, 2020). O Centro de Operações Marítimas da Guiné-Bissau funciona nas instalações da Marinha de Guerra – onde se encontra instalado o sistema YARIS –, cuja informação é partilhada com o Instituto de Fiscalização das Pescas e com o Instituto Marítimo Portuário.

Durante uma visita realizada em 12 de maio de 2025, a informação disponibilizada pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Hélder Nhanque, referia que o sistema estava a funcionar com normalidade e permitia a troca de informação regular dentro da zona G (Nhanque, 2025).

2. Fatores de insegurança marítima na Guiné-Bissau

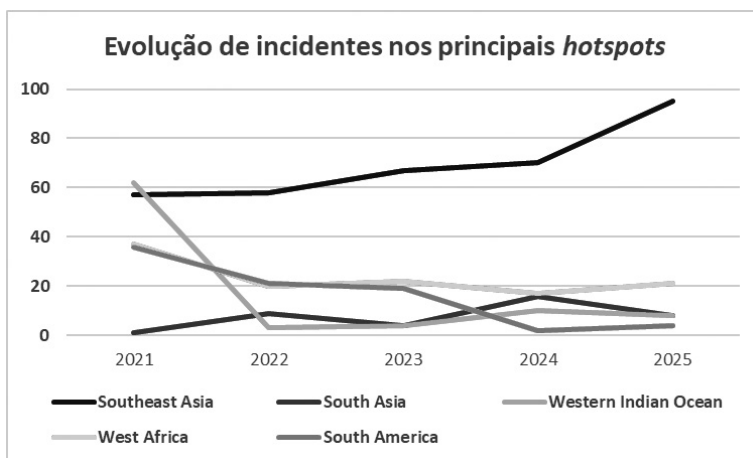
Este capítulo centra-se em alguns dos mais relevantes fatores de insegurança marítima nos espaços da Guiné-Bissau, abordando, em concreto, a pirataria e o assalto armado no mar contra navios, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), o tráfico de droga e a imigração ilegal.

2.1. Pirataria e o assalto armado no mar contra navios

A pirataria e o assalto armado no mar contra navios¹⁶ no GdG têm-se mantido relativamente estáveis nos anos mais recentes. Ainda assim, aquela região foi globalmente a segunda com maior número de incidentes registados em 2023, 2024 e 2025, conforme mostra a figura 3.

16 Os dois fenómenos divergem apenas quanto à região geográfica onde ocorrem: a pirataria tem lugar no alto-mar (espaço situado além das 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base que servem de referência à medição do mar territorial), mas é extensível à zona económica exclusiva (de um Estado costeiro), de acordo com o artigo 58.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UN, 1982); já o assalto armado no mar contra navios ocorre em águas de soberania dos Estados costeiros, ou seja, até às 12 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base antes referidas (IMO, 2010).

Figura 3
Incidentes de pirataria e assalto armado no mar contra navios (2021-2025)



Fonte: (IMB, 2026).

Figura 4
Incidentes de pirataria e assalto armado no mar contra navios em 2025

📍 = Attempted Attack 📍 = Boarded 📍 = Fired upon 📍 = Hijacked 📍 = Suspicious vessel



Fonte: (IMB, 2026).

A maioria dos incidentes no GdG tem ocorrido em espaços marítimos situados a sul da Guiné-Bissau. De facto, focando o ano 2025 (figura 4), é facilmente perceptível que a localização geográfica dos incidentes reportados ao *International Maritime Bureau*¹⁷ (IMB) se situa ao largo da costa de Estados como a Nigéria, Gana, São

¹⁷ Trata-se de uma divisão especializada da *International Chamber of Commerce* (ICC) que foi edificada em 1981 para atuar como ponto focal na luta contra todos os tipos de crimes marítimos, incluindo a pirataria. (ICC, 2026).

Tomé e Príncipe, Guiné Equatorial, República Democrática do Congo e Angola. Estes espaços estão relativamente afastados da Guiné-Bissau, mas isso não garante que não existam ataques de grupos de piratas ou de assaltantes armados mais a norte e que isso possa constituir-se como um desafio acrescido à segurança dos espaços marítimos guineenses.

Por outro lado, não é despidiendo pensar que o quadro da pirataria e do assalto armado no mar contra navios pode alterar-se no futuro próximo na Guiné-Bissau, caso as populações ribeirinhas que usualmente se dedicam a atividades relacionadas com a pesca lícita possam ser afetadas no exercício da sua ação, em particular devido à pesca INN, sobretudo por parte de embarcações de potências externas, que possam colocar em causa o seu sustento (Alexandre, 2025).

2.2. Pesca ilegal, não declarada e não regulamentada

Começemos por definir em que consiste a pesca INN. A pesca ilegal refere-se a atividades conduzidas por embarcações nacionais ou estrangeiras em espaços de jurisdição de um determinado Estado costeiro, sem autorização desse Estado ou em violação das suas leis e regulamentos. A pesca não declarada refere-se a atividades de pesca que não são divulgadas ou que são premeditadamente mal divulgadas às autoridades competentes. Finalmente, a pesca não regulamentada está relacionada com atividades conduzidas em áreas onde não são aplicadas medidas de conservação ou gestão da pesca (Alexandre, 2024).

De acordo com a *Environmental Justice Foundation* (EJF) (2018), em termos globais, a costa ocidental de África está entre as regiões do mundo com maior incidência de pesca INN, com perto de 37% do total de capturas. Um relatório da EJF, de 2018, refere que as perdas decorrentes da pesca INN para as economias da África Ocidental – incluindo da Mauritânia, Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné e Serra Leoa – estão estimadas em cerca de 2,3 mil milhões de dólares anuais. Apenas uma pequena fração destas perdas – aproximadamente 13 milhões de dólares – é recuperada em cada ano através de sanções por crimes relacionados com a pesca (Environmental Justice Foundation, 2018, p. 6).

Um relatório da *Financial Transparency Coalition* (2022) aponta a Guiné-Bissau como um dos dez Estados em cujos espaços marítimos mais embarcações de pesca foram detetadas em atividades relacionadas com a pesca INN, entre janeiro de 2010 e maio de 2022 (conforme é visível na figura 5).

Figura 5
Principais localizações de embarcações envolvidas na pesca INN (2010-2022)

Indonésia	54
Sierra Leone	37
Ghana	34
Guiné	32
Taiwan	23
Guiné-Bissau	23
Somália	22
Peru	21
Líbia	18
Argentina	18

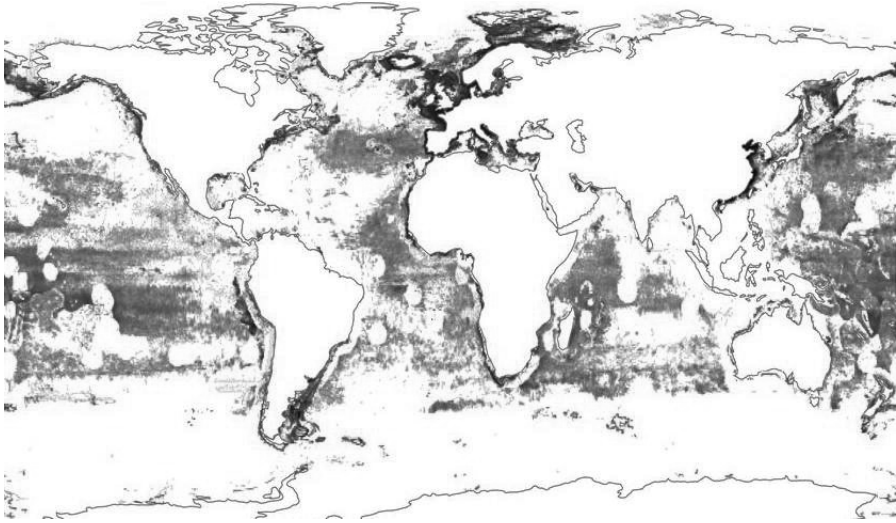
Fonte: (Daniels et al., 2022, p. 18).

A *Global Fishing Watch* (GFW) publicou, em 2018, a sua primeira avaliação global da atividade de pesca comercial, baseando-se em dados obtidos pelo *Automatic Identification System*¹⁸ (AIS) das respetivas embarcações. A compilação decorreu durante 2016, tendo sido registadas 40 milhões de horas de atividade pesqueira por embarcações que percorreram uma distância combinada de mais de 460 milhões de km (Kroodsma et al., 2018, p. 904). A pegada espacial da pesca, determinada com o AIS, está distribuída de forma desigual pelo globo, conforme mostra a figura 6. É visível o significativo esforço de pesca nos espaços marítimos da Guiné-Bissau e áreas adjacentes.

A identificação de práticas ilícitas por parte dos prevaricadores pode ajudar as autoridades nas tarefas de monitorização e deteção de atividades relacionadas com a pesca INN. Isto inclui, por exemplo, transferir a captura de pescado de uma embarcação para outra no mar (prática ilegal designada por transbordo), utilizar bandeiras de conveniência ou atuar em violação das normas e regulamentos dos Estados costeiros, utilizar portos de conveniência que ofereçam pouca inspeção, desativar os sistemas de monitorização de embarcações ou sistemas automáticos de identificação e seguimento, utilizar redes complexas (e suspeitas) de propriedade das embarcações, transportar documentos dos navios fraudulentos e manter condições de habitabilidade precárias para as tripulações. A pesca INN opera principalmente no alto-mar, mas também em regiões costeiras, em particular onde se pratica a pesca artesanal (Widjaja et al., 2020, p. 11).

¹⁸ Sistema que permite visualizar outras embarcações nas proximidades (Marine Insight, 2024).

Figura 6
Esforço total de pesca em 2016



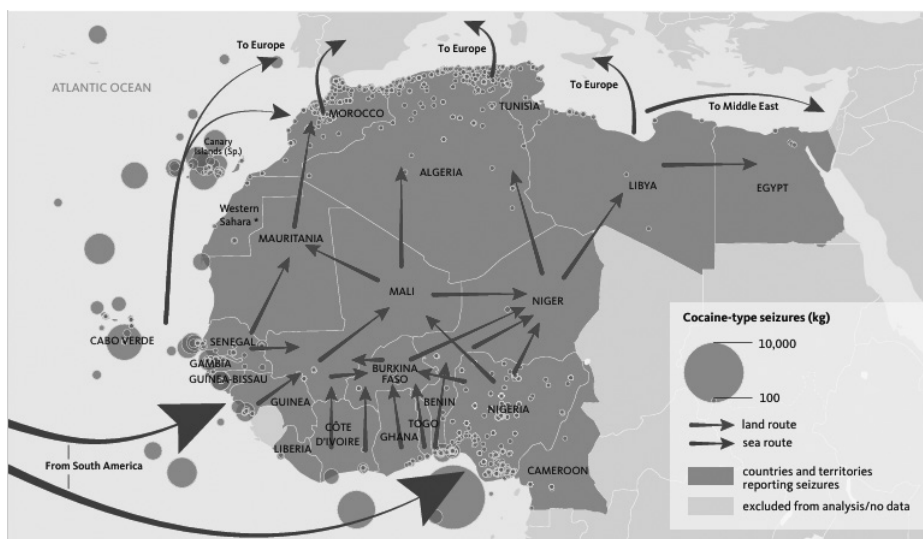
Fonte: (Kroodsma et al., 2018, p. 904).

Segundo um relatório do *Ocean Panel*, de 2020, existem três principais fatores que fomentam a pesca INN: os grandes incentivos económicos à pesca ilegal; a governação frágil a todos os níveis, que cria uma complexa rede reguladora (facilmente evitável pelos prevaricadores); e as barreiras à aplicação da lei, principalmente relacionadas com a falta de vigilância, monitorização e punição consistente das atividades ilegais (Widjaja et al., 2020, p. 5). A Guiné-Bissau é particularmente afetada pelos dois últimos fatores elencados.

2.3. Tráfico de droga

A figura 7 mostra as principais rotas de tráfico de cocaína de e para os países do Sahel, a par de diversas apreensões ocorridas em espaços marítimos da região norte e oeste de África. De acordo com o relatório de 2025 do *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC), um dos países que esteve mais exposto à entrada de cocaína proveniente da América do Sul (entre 2020 e 2024) foi a Guiné-Bissau, como se pode observar na figura 7, sendo que também aqui ocorreram apreensões de droga, ainda que francamente menores quando cotejadas, por exemplo, com apreensões ocorridas em Cabo Verde.

Figura 7
Principais rotas de tráfico de cocaína de e para os países do Sahel



Fonte: (UNODC, 2025).

As regiões da África Ocidental e da África Central encontram-se numa encruzilhada por serem afetadas por múltiplas formas de tráfico: desde o tráfico de droga e de pessoas ao tráfico de ouro, armas de fogo, combustíveis e até de produtos médicos. Em linha com o veiculado pelo UNODC (2026), no que diz respeito às drogas, por exemplo, e relativamente ao continente africano, análises recentes destacam um incremento das apreensões de cocaína entre 2019 e 2021, o aumento do tráfico ilícito de produtos médicos, o crescimento do consumo não medicinal de opiáceos, uma das mais elevadas taxas de consumo de canábis do mundo e um potencial aumento de 40% no número de consumidores de drogas em África até 2030. O crime organizado transnacional está a minar a estabilidade e o desenvolvimento da região, proporcionando um terreno fértil para grupos armados, incluindo grupos extremistas violentos, poderem atuar impunemente. Em todo o caso, na generalidade dos diferentes espaços geográficos da África Ocidental e Central, a fragilidade, os conflitos e a violência têm impacto na investigação e na subsequente recolha de dados¹⁹.

¹⁹ Algumas das principais barreiras à recolha, análise e divulgação de dados incluem: indisponibilidade de informação em determinadas áreas devido à inexistência de estudos, ausência de mecanismos de denúncia centralizados, escassa coordenação entre as diferentes instituições que recolhem dados e limitados recursos humanos e financeiros responsáveis por essa recolha de dados (UNODC, 2026).

Este facto sugere que os elementos de informação apresentados neste estudo possam mesmo estar subvalorizados, tornando o panorama mais desolador.

Pese embora a realização de apreensões de cocaína em espaços marítimos da Guiné-Bissau nos anos mais recentes (conforme demonstrado na figura 7), o facto é que o combate a este ilícito tem muito ainda para evoluir. Parece evidente que as autoridades guineenses precisarão de muito maior apoio externo para travar adequadamente aquele fenómeno.

2.4. Imigração ilegal

A figura 8 evidencia as principais rotas de imigração ilegal em direção à Europa.

Figura 8
Rotas de imigração ilegal em direção à Europa

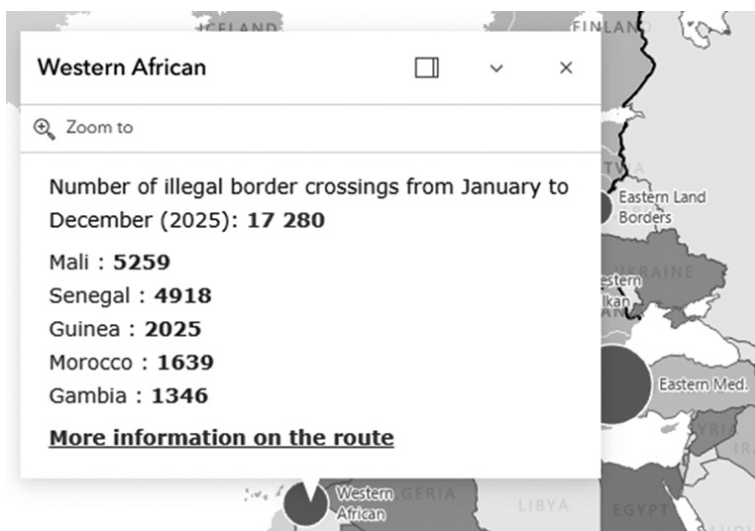


Fonte: (FRONTEX, 2026).

Na rota da costa ocidental de África, as ilhas Canárias registaram uma redução significativa no número de pessoas que alcançaram o território por via marítima – de 46 877 em 2024 para 17 280 em 2025 (-63%) –, devido, sobretudo, à queda acentuada dos fluxos oriundos da Mauritânia, Marrocos e Senegal. Este facto é relevante,

apesar de se ter registado um aumento considerável do fluxo de migrantes noutros países do Sahel, em virtude do aumento da instabilidade em toda a região. Centrando a análise na rota atlântica, importa salientar que os únicos países onde as partidas aumentaram em 2025 foram a Gâmbia e a Guiné. Malianos, senegaleses e guineenses foram as principais nacionalidades, representando 71% do total, como se pode observar na figura 9.

Figura 9
Rotas de imigração ilegal em direção à Europa



Fonte: (FRONTEX, 2026).

A (desejável) colaboração no combate ao tráfico de migrantes conduzirá, inevitavelmente, à adaptação ao *modus operandi* dos traficantes de pessoas, mas também, provavelmente, a movimentos evasivos sob a forma de deslocalização das áreas de partida para outras regiões. De acordo com a FRONTEX, isso poderá significar que, em 2026, algumas áreas de partida em direção às ilhas Canárias poderão deslocar-se mais para sul, na costa da África Ocidental. Se tal vier a confirmar-se, aumentará, certamente, o trânsito de imigrantes ao largo da costa da Guiné-Bissau. É provável, ainda segundo a FRONTEX, que esta rota seja, também em 2026, impulsionada pela propagação da instabilidade no Sahel, onde, em muitos países que fazem fronteira direta com os Estados costeiros, os regimes no poder, apoiados por mercenários russos, estão a perder terreno para as insurgências jihadistas (FRONTEX, 2026). Em todo o caso, os espaços marítimos da Guiné-Bissau manter-se-ão como inevitáveis locais de passagem de imigrantes ilegais em direção à Europa, via ilhas Canárias.

3. As burocracias de segurança da Guiné-Bissau no domínio marítimo

Este capítulo apresenta o resultado das visitas efetuadas às principais estruturas da Guiné-Bissau (e das entrevistas com os seus responsáveis) com responsabilidades na prevenção e combate às ameaças existentes no domínio marítimo.

3.1. Marinha de Guerra

A visita às instalações da Marinha de Guerra da Guiné-Bissau, realizada a 12 de maio de 2025, revelou a preocupação desta instituição com a segurança dos espaços marítimos – que é, no entender dos seus responsáveis, comum aos demais Estados do GdG –, ainda que as dificuldades existentes possam ser diferentes entre eles. Na Guiné-Bissau não há uma autoridade máxima a nível da segurança marítima. Tanto a Marinha como a Brigada Costeira, o Instituto Marítimo Portuário ou a Guarda Nacional têm responsabilidades naquele domínio. A estrutura organizacional é, por conseguinte, horizontal, uma vez que nenhum organismo se sobrepõe aos demais.

Foram evidenciadas pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Hélder Nhanque, as fragilidades relativas aos meios de que a Marinha dispõe para fazer face aos desafios com que se confronta. Ainda neste âmbito, foi referida a boa relação existente com Portugal, designadamente com o acesso ao sistema “Costa Segura”²⁰, que já existe em Bissau²¹, havendo a intenção de instalar um segundo sistema no ilhéu de Pontão²². Se (e quando) tal ocorrer, será possível incrementar a obtenção e a partilha da informação relativa ao domínio marítimo, permitindo uma melhor visualização da extensa costa marítima guineense. Em todo o caso, as dificuldades manter-se-ão, pois não basta a deteção de infrações no mar. Se não for possível a realização de ações subsequentes que levam à detenção dos prevaricadores, de pouco servirá o sistema em causa.

Pese embora exista boa cooperação com as demais entidades com responsabilidades no domínio marítimo, a Marinha guineense vê como prioritário que o apoio externo seja sobretudo concentrado neste ramo das Forças Armadas (ao invés de ser distribuído por diferentes entidades).

20 Sistema que permite o controlo da navegação junto aos portos, mantendo a vigilância de embarcações de recreio e pesca através de câmaras, radares e da utilização de cartas eletrónicas (Governo de Portugal, 2019).

21 A instalação da primeira estação do sistema de monitorização e vigilância do espaço marítimo guineense ocorreu em Bissau, em julho de 2024 (Costa, 2025).

22 Situado na entrada norte do canal de navegação do estuário do rio Geba.

Na data da visita, foi afirmado que tinha sido previamente realizado, na Marinha, algum trabalho tendente a contribuir para a edificação futura da estratégia de segurança marítima da Guiné-Bissau. Foram, ainda, elencadas aquelas que eram, naquela altura, as mais relevantes ameaças à segurança marítima na região: tráficos de estupecifacientes; imigração clandestina; pesca ilegal (Nhanque, 2025).

3.2. Instituto Marítimo Portuário

A visita a este organismo, criado em 2011 com o propósito de assessorar o governo da Guiné-Bissau na estratégia para o mar, decorreu no ainda no dia 12 de maio. O Instituto Marítimo Portuário (IMP) é responsável pela regulação de todas as atividades marítimas e portuárias, designadamente: serviços de dragagem e hidrografia; sinalização marítima; busca e salvamento marítimo; formação de pilotos; proteção do domínio público marítimo (até 80 metros medidos desde a linha de costa); conservação da biodiversidade marinha; e intervenção em infraestruturas marítimas. De acordo com o presidente do IMP, Gualdino Afonso Té, o instituto possui meios para o cumprimento da sua missão, mas vê-se confrontado com limitações significativas relacionadas com a necessidade de agilizar o processo de criação de legislação nacional alinhada com a legislação internacional relativa ao domínio marítimo e com o facto de dispor apenas de três pilotos, sendo que todos eles estão muito próximos de atingirem a idade da reforma. A este nível, importa referir que o processo de formação de novos pilotos é moroso e terá de ser realizado fora da Guiné-Bissau, por inexistência de estruturas internas capazes de assegurarem essa tarefa. Subsistem, ademais, dificuldades relacionadas com a inexistência de sinalização do canal do Geba (verifica-se, em concreto, a ausência de 19 faróis)²³. Por fim, regista-se também a ausência de um navio balizador que permita dar o apoio necessário às tarefas de assinalamento marítimo nos espaços guineenses (Té, 2025).

3.3. Polícia Judiciária

A visita à Polícia Judiciária (PJ) ocorreu no dia 13 de maio. Foi enfatizado pelo Diretor Nacional, Domingos Monteiro Correia, o facto de existir um diálogo permanente com diversas entidades para reforço das capacidades da PJ no combate às principais ameaças que se fazem sentir no domínio marítimo: tráfico de drogas;

²³ Importa referir que, em 2024, se registaram 246 entradas/saídas de navios mercantes no porto de Bissau. (Té, 2025). No entanto, a falta continuada de adequado assinalamento marítimo poderá limitar severamente a futura arribada de navios a Bissau, com consequências muito nefastas para a economia do país.

contrabando de imigrantes; imigração clandestina. Essas ameaças sentem-se, sobretudo, nos espaços marítimos de soberania e jurisdição exteriores, ainda que existam, outrossim, nas águas interiores. Internamente, foi realçada a intenção de aprofundar o relacionamento com a Marinha, através do empenhamento de meios navais em apoio a tarefas da PJ. Foi referida a existência de um esforço acrescido de cooperação da Guiné-Bissau com outros atores, entre os quais os EUA e a UE, para evitar vazios que serão necessariamente aproveitados por grupos ligados ao crime organizado transnacional, já que é preciso ter em consideração a droga proveniente da América do Sul que chega a esta região. Há, contudo, uma fragilidade preocupante relacionada com a ausência de meios para a vigilância e controlo das águas territoriais. Existe um *memorandum* de atuação com a Gâmbia e o Senegal no combate às ameaças existentes e um relacionamento de proximidade com o Centro de Análise e Operações Marítimas – Narcóticos. Por fim, foi realçada a preocupação da PJ com a entrada de droga por via marítima na Guiné-Bissau que destinada a financiar grupos salafitas radicais na região do Sahel e com o trânsito de imigrantes ilegais entre diversas ilhas do arquipélago dos Bijagós em direção às ilhas Canárias (as pessoas chegam de diversos Estados do Sahel e a Guiné-Bissau serve, sobretudo, de passagem) (Correia, 2025).

3.4. Instituto Nacional de Fiscalização e Controlo das Pescas

O Instituto Nacional de Fiscalização e Controlo das Pescas (FISCAP) é, no entender do seu diretor, Carlos Nelson Sano, o maior parceiro da UE na Guiné-Bissau. Entre as principais tarefas do FISCAP, relevam as relacionadas com a fiscalização e o controlo dos recursos haliêuticos guineenses e o combate às práticas ilegais que têm assolado o país, designadamente práticas relacionadas com a pesca INN. O crime organizado faz-se sentir, sobretudo, a nível dos tráficos de droga e de seres humanos, bem como da imigração ilegal. A Marinha guineense é a entidade parceira privilegiada do FISCAP, ainda que se debata com uma significativa falta de meios, que acaba por influenciar a sua atuação no domínio marítimo. Esta situação é agravada ainda pelo facto de o próprio FISCAP não ter meios suficientes – sobretudo embarcações – para cumprir a sua missão²⁴. Em todo o caso, o FISCAP pretende contribuir para a criação de condições que permitam que o Estado guineense possa estar apto a lidar com as diferentes ameaças à segurança marítima que se fazem sentir nos seus espaços de soberania e jurisdição. Neste âmbito, foi referido que as necessidades estavam identificadas, já sendo conhecidas da

24 A título de exemplo, salientou-se que o Instituto da Biodiversidade e das Áreas Protegidas era a entidade que acabava por receber maior apoio para intervir no mar.

UE²⁵. O modelo de governança dos assuntos do mar aparenta ter uma lacuna (ainda assim significativa), relacionada com a ausência de uma entidade que possa empreender a coordenação de todos os assuntos relacionados com o domínio marítimo (Sano, 2025).

3.5. Instituto da Biodiversidade e das Áreas Protegidas

O Instituto da Biodiversidade e das Áreas Protegidas²⁶ (IBAP) é tutelado pelo Ministério do Ambiente. À data da visita, 14 de maio, era constituído por 100 funcionários, distribuídos pelos diferentes parques existentes, e dispunha de 14 embarcações, quantidade, de resto, muito significativa para um país que se debate com uma recorrente falta de meios para atuar no ambiente marítimo. Em todo o caso, não existe capacidade local para efetuar reparações nas embarcações e nos respetivos motores. Segundo a diretora do IBAP, Aissa Regalla, sempre que surge essa necessidade, torna-se necessário recorrer a apoio externo, designadamente ao apoio de Portugal. O IBAP incorporou ainda, na sua missão, o desenvolvimento da pesca, do turismo e da navegação – atividades com tutela de outros organismos que, todavia, se afastaram desse papel. A navegação é essencial e a crescente erosão que se verifica nos espaços costeiros é um problema grave²⁷ (Regalla, 2025).

3.6. Instituto da Defesa Nacional

O Instituto da Defesa Nacional (IDN) da Guiné-Bissau encontra-se envolvido num processo de revisão profunda do documento estratégico de segurança marítima já existente, com vista à sua atualização. Segundo o vice-presidente do IDN, Demba Baldé, não há, em todo o caso, uma ligação com outras entidades com responsabilidades neste domínio²⁸. Em relação à segurança marítima da região, o IDN afiança que a falta de meios para conter as ameaças pode tornar-se crítica se a situação não

25 Referem-se, entre outras, as relacionadas com a ausência de acesso ao sistema “costa segura” nas instalações do FISCAP, assim como a ausência de um sistema de radar costeiro que permita melhor controlo da navegação nos espaços marítimos, bem como um sistema de acesso ao AIS.

26 O sistema de áreas protegidas cobre cerca de 15% do território nacional (Regalla, 2025).

27 Foi feita referência a um estudo recente que permite perceber a evolução previsível deste fenómeno e o possível impacto que isso poderá ter na navegação nos espaços marítimos guineenses (Regalla, 2025).

28 Foi referido que, além desta iniciativa do IDN, também o IMP tinha assumido o compromisso de edificar uma estratégia de segurança marítima. Porém, deve existir um documento único (Baldé, 2025).

for alterada em breve. Além da pirataria, que se constitui como ameaça transversal a praticamente todos os Estados do GdG, existe imigração clandestina e diversas redes de tráfico de seres humanos. A pesca ilegal é outra ameaça relevante à segurança da região²⁹. Relativamente a esta ameaça, em concreto, sente-se impotência acrescida por parte das autoridades guineenses, pelo facto de grande parte dos prevaricadores serem oriundos de potências asiáticas, em particular da China (Baldé, 2025).

4. Análise e oportunidades

Este capítulo apresenta uma análise dos resultados das visitas às diferentes entidades e das entrevistas realizadas com os seus responsáveis, e elenca algumas oportunidades que, fruto dessa análise, poderão contribuir para incrementar a segurança marítima nos espaços da Guiné-Bissau.

4.1. Análise

Em termos de apreciação geral, importa sublinhar que as visitas às diferentes entidades, a par das entrevistas realizadas, permitiram obter uma ideia concreta das principais lacunas existentes na Guiné-Bissau no que diz respeito à preparação do país para lidar com os desafios que se colocam à segurança dos seus espaços marítimos de soberania e jurisdição. Essas lacunas podem ser divididas em três dimensões distintas: i) escassez de meios; ii) insuficiente grau de cooperação entre as diferentes entidades com responsabilidades no domínio marítimo; iii) e inexistência de documentação estratégica ao nível da segurança do domínio marítimo.

A primeira dimensão está relacionada com a generalizada falta de meios das estruturas visitadas, em particular, materiais, ainda que a Marinha amiúde se confronte com falta de padrões de embarcações, para atuar no ambiente marítimo. Há entidades que dispõem de meios meramente residuais. Entre elas, encontra-se a Marinha de Guerra, que apresentava, na data da visita, somente quatro embarcações operacionais, de um total de apenas sete, todas elas cedidas por diferentes Estados. Esta situação é ainda mais relevante, pois impede que o país tenha capacidade relevante para atuar além do seu mar territorial. Mas mesmo as organizações com capacidade real para intervir no mar, como o IBAN e a INFISCAP, não dispõem de estruturas que permitam realizar as reparações das suas embarcações. Quando é

²⁹ Há mesmo determinadas espécies, como o peixe serra, por exemplo, que correm sérios riscos de extinção (Baldé, 2025).

necessário proceder a tais intervenções técnicas, os organismos têm de recorrer ao apoio de Estados terceiros, como as ilhas Canárias, na reparação das embarcações do INFISCAP, ou de Portugal, quando de trata de embarcações do IBAP. Não há uma entidade que esteja designada formalmente como Autoridade Marítima Nacional, ainda que o IMP tenha assumido esse papel. Todavia, também aquele instituto não dispõe de meios que lhe permitam exercer as competências em causa no mar; houve informação de ter recuperado uma embarcação, o que era, em todo o caso, manifestamente insuficiente para as tarefas que lhe estão cometidas. Ainda nesta dimensão, releva o facto de não existir um adequado sistema de assinalamento marítimo que permita navegar, em segurança, ao longo do canal do rio Geba. Faltam faróis, balizas e boias. Não se verifica igualmente capacidade na Guiné-Bissau para dragagem de áreas mais assoreadas. Este facto tem um peso negativo muito significativo na arribada de navios ao porto de Bissau. Acresce o facto de existirem apenas três pilotos no IMP, todos eles na casa dos 60 anos. É essencial que a formação de novos pilotos, em princípio, na Universidade Marítima Regional, situada em Acra, capital do Gana, seja concluída antes dos atuais pilotos se reformarem. Se tal não acontecer, a Guiné-Bissau pode mesmo ficar sem capacidade de receber navios no porto de Bissau.

A segunda dimensão diz respeito à quase inexistente cooperação entre todas as entidades com responsabilidades no domínio marítimo. Ainda que as competências dos diferentes organismos sejam claras, não existem, naturalmente, zonas estancas, pelo que seria apropriado que houvesse essa cooperação. Todavia, as visitas realizadas permitiram constatar que as diferentes entidades raramente interagem umas com as outras. O panorama é ainda mais delicado quando se sabe que muitas delas não dispõem de meios suficientes para o cumprimento das suas missões, o que eventualmente poderia ser atenuado se contassem com meios de outros organismos. Para este afastamento contribui também o facto de as estruturas visitadas terem tutelas diferenciadas, sendo, ademais, algumas dessas tutelas militares, como a Marinha, por exemplo, e outras civis, como o IBAP.

A terceira dimensão está relacionada com a inexistência de uma estratégia de segurança marítima da Guiné-Bissau. Parece, no entanto, fundamental que seja elaborado esse documento, estruturante para todas as entidades com responsabilidades no domínio marítimo no país. O IDN tem feito um esforço para trazer e manter esse assunto na ordem do dia. Tem procurado desenvolver uma cultura marítima no país, envolvendo-se em ações de sensibilização junto do governo, das diferentes entidades e da comunidade, em geral. Nesse sentido, iniciou o desenvolvimento de um projeto de um documento que possa constituir-se com uma estratégia de segurança marítima da Guiné-Bissau. Todavia, e em linha com a anterior dimensão de falta de cooperação – e até de coordenação –, soube-se que também o IMP tinha em curso o desenvolvimento de um projeto alternativo de uma futura estratégia de

segurança marítima. Esta questão é muito relevante, mas deve existir, naturalmente, uma única estratégia de segurança marítima da República da Guiné-Bissau, e não documentos semelhantes de várias entidades.

4.2. Oportunidades

Ao longo das visitas, na organização da Guiné-Bissau, foram evidentes as inúmeras lacunas observadas para a segurança dos seus espaços marítimos, as quais não permitem que este país atue, com eficácia, no combate às diferentes ameaças com que se confronta no domínio marítimo. Nota-se a falta de um documento de nível político-estratégico diretamente dependente do topo da organização do Estado, que identifique os objetivos a atingir e a estratégia para os alcançar. Esse documento deve permitir que as diferentes organizações do Estado criem posteriormente as suas estratégias setoriais. Acresce o facto de os diferentes organismos atuarem de forma quase sempre autónoma, com um grau de cooperação entre eles muito reduzido. Por fim, foram detetadas lacunas muito significativas a nível material. O país não possui um sistema de assinalamento marítimo que permita a entrada e a saída de navios do porto de Bissau em segurança. Os meios dos diferentes organismos para atuação no mar são escassos e não existe uma política continuada de coordenação entre eles. Acresce que o Estado guineense se debate com dificuldades na reparação interna das embarcações das diferentes entidades que se encontram inoperacionais, sendo para isso necessário recorrer a apoio externo. As fragilidades evidenciadas são, pois, extensas, implicando uma calendarização prolongada no tempo para que possam ser integralmente debeladas.

Nestas circunstâncias, identificam-se, no imediato, as seguintes oportunidades para a Guiné-Bissau: i) edificação de um documento de nível político-estratégico que estabeleça uma estratégia de segurança marítima para o Estado, que poderá, eventualmente, contar com apoio externo, designadamente da UE, se para isso for formalmente solicitado o respetivo apoio; ii) construção de um pacote de infraestruturas básicas que permitam a receção, e a manutenção futura das duas embarcações do programa SWAIMS. Também neste aspeto concreto poderá existir algum tipo de apoio externo, se isso for julgado conveniente pelas autoridades guineenses.

A médio prazo, identificam-se as seguintes oportunidades: iii) apoio externo na eventual elaboração de estratégias setoriais de entidades que tenham competências atribuídas no domínio marítimo, numa base de oportunidade e mediante pedido prévio; iv) apoio na edificação das facilidades do ilhéu de Ponton, que permitam a adequada capacidade de vigilância, deteção e seguimento de embarcações suspeitas da prática de atos ilícitos no mar; neste caso, em concreto, o apoio pode ser

disponibilizado tanto pela UE como por alguns Estados-membros individualmente, como poderá ser o caso de Portugal.

Finalmente, a longo prazo identificam-se mais algumas oportunidades, designadamente: v) apoio na edificação de um adequado sistema de comando, controlo e comunicações que permita ligar Bissau às ilhas do arquipélago dos Bijagós, onde está previsto serem instaladas estações do sistema Costa Segura; vi) apoio na implementação de um adequado sistema de assinalamento marítimo do canal do Geba e nas aproximações ao porto de Bissau. O nível de empenhamento de atores externos será, neste caso, de maior complexidade pelo tipo de envolvimento técnico e financeiro que aqueles projetos poderão requerer.

Conclusões

Este estudo centrou-se na preparação da Guiné-Bissau para fazer face aos desafios à segurança marítima dos seus espaços de soberania e jurisdição. Tais desafios são muito significativos, uma vez que a Guiné-Bissau precisa de conseguir conter as relevantes ameaças desenvolvidas no seu domínio marítimo, relacionadas com a pesca INN, com o tráfico de drogas ou com a imigração ilegal que utiliza a rota atlântica. Outra ameaça existente na região do GdG tem poupado até à data a Guiné-Bissau. Trata-se da pirataria e assalto armado no mar contra navios, cujos incidentes têm estado localizados mais a sul. No entanto, não deve ser excluída a possibilidade de tais ataques poderem ocorrer noutros espaços do GdG. Se houver uma deslocalização desses ataques para norte, a Guiné-Bissau poderá sentir os seus efeitos. Há, em todo o caso, uma ligação entre algumas das ameaças antes elencadas. Por exemplo, se a pesca INN colocar em causa a sobrevivência das populações costeiras guineenses que se dedicam à pesca lícita, grande parte de forma ainda artesanal, isso pode levar a que muitas populações optem por alternativas eventualmente ligadas ao crime. A pirataria e o assalto armado contra navios aparecem, neste quadro, como opções possíveis.

Foi utilizada uma estratégia de investigação qualitativa, um raciocínio indutivo e um desenho de pesquisa do tipo de estudo de caso. Considera-se ter sido dada resposta à pergunta de partida: que tipo de resposta pode dar a estrutura de governança dos espaços marítimos da Guiné-Bissau aos desafios com que se confronta na atualidade? Tal decorre do facto de as ameaças com que a Guiné-Bissau se confronta na atualidade são muito díspares e significativas, requerendo um tipo de intervenção francamente mais robusta e assertiva que o Estado guineense não tem atualmente capacidade de assegurar. O resultado da investigação mostrou que a Guiné-Bissau está longe de poder conter as ameaças à segurança dos seus espaços marítimos, essencialmente porque as suas burocracias de segurança que intervêm

no domínio marítimo não dispõem de meios de natureza essencialmente material que permitam o regular exercício da autoridade do Estado nesses espaços de soberania ou jurisdição. Acresce o facto de o edifício legislativo não contemplar uma estratégia de segurança marítima, ainda que diversos organismos se encontrem, de forma autónoma, empenhados na sua edificação. Por fim, a cooperação entre tais organismos é praticamente residual, o que para um Estado com recursos exíguos assume ainda maior relevância. Estas circunstâncias levam, inevitavelmente, a que a Guiné-Bissau deva procurar no leque de organizações regionais africanas a que pertence, mas recorrendo também a atores extrarregionais, como a UE, o apoio de que necessita para fazer face aos desafios com que se vê confrontada, para poder implementar as oportunidades elencadas neste estudo.

Entende-se que este artigo contribui para o incremento do conhecimento que existe na academia sobre o quadro das principais ameaças à segurança marítima da Guiné-Bissau e sobre as grandes limitações do Estado guineense para as conter.

Esta investigação debateu-se com algumas limitações relacionadas, em particular, com o acesso à informação, tanto com origem nas diferentes burocracias de segurança guineenses, como das diferentes organizações regionais africanas, que não dispõem ou não divulgam, a informação mais atualizada.

Relativamente a novas pesquisas sobre o objeto de estudo deste artigo, julga-se pertinente analisar mais ameaças que por evidente falta de espaço não foi possível considerar na presente investigação, desde logo outros tipos de tráficos ilícitos além da droga e de pessoas, e, sobretudo, de que modo a Guiné-Bissau poderá conseguir, ainda que com o apoio de atores regionais e extrarregionais, incluindo a UE ultrapassar as limitações que evidencia e vencer os desafios com se confronta no domínio marítimo.

Bibliografia

ACSS (2024) *The Process of National Maritime Security Strategy Development in Africa*. [Online] Disponível em: <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2024/03/TK-MSS-2024-EN-National-Maritime-Security-Strategy-Development-in-Africa.pdf> [Acedido em: 21 de janeiro de 2026].

African Union (2012) *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy*. Addis Ababa: African Union.

African Union Commission (2015) *African Peace and Security Architecture. APSA Roadmap 2016 – 2020*. [Online] Disponível em: <https://beta.peaceau.org/uploads/2015-en-apsa-roadmap-final.pdf> [Acedido em: 23 de janeiro de 2026].

African Union (2023) *Peace and Security Council – 1174th Meeting*. [Online] Disponível em: <https://www.peaceau.org/uploads/1174-communicue-en.pdf> [Acedido em: 21 de janeiro de 2026].

- Alexandre, A. G. (2024) Introduction. Em: *Atlantic Centre Report N° 4 – Illegal, Unreported and Unregulated Fishing in the Atlantic*. Lisboa: Atlantic Centre, pp. 12-22.
- Alexandre, A. G. (2025) A Influência da Segurança Humana na Segurança dos Espaços Marítimos: O Caso do Atlântico Sul. *Revista de Ciências Militares*, XIII(1), pp. 63-88.
- Andrade, F. (2025) *Guiné-Bissau: 52 anos de Independência, entre conquistas, desafios e esperança*. [Online] Disponível em: <https://forbesafricalusofona.com/guine-bissau-52-anos-de-independencia-entre-conquistas-desafios-e-esperanca/> [Acedido em: 15 de janeiro de 2026].
- Baldé, D. (2025) *Instituto da Defesa Nacional da Guiné-Bissau* [Entrevista] (14 maio 2025).
- CEDEAO (1993) *Revised Treaty*. [Online] Disponível em: <https://www.ecowas.int/wp-content/uploads/2022/08/Revised-treaty-1.pdf> [Acedido em: 22 de janeiro de 2026].
- CEDEAO (2015) *Informações básicas*. [Online] Disponível em: <https://ecoslate.github.io/sobre-cedeao/informacao-basica/-lang=pt-pt.htm> [Acedido em: 22 de janeiro de 2026].
- CIA (2025) *The World Factbook 2025*. [Online] Disponível em: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/guinea-bissau/#geography> [Acedido em: 5 de janeiro de 2026].
- Correia, D. M. (2025) *Polícia Judiciária da Guiné-Bissau* [Entrevista] (13 de maio de 2025).
- Costa, Â. (2025) *Missão Militar guineense e portuguesa visita Ilhéu de Pontão para se inteirar dos trabalhos da instalação da estação de vigilância costeira*. [Online] Disponível em: <https://ang.gw/missao-militar-guineense-e-portuguesa-visita-ilheu-de-pontao-para-se-inteirar-dos-trabalhos-da-instalacao-da-estacao-de-vigilancia-costeira/> [Acedido em: 7 de dezembro de 2025].
- Council of the European Union (2014) *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. [Online] Disponível em: https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf [Acedido em: 15 de janeiro de 2026].
- Daniels, A., Kohonen, M., Gutman, N. e Thiam, M. (2022) *Fishy networks: Uncovering the companies and individuals behind illegal fishing globally*, Boston: Financial Transparency Coalition.
- Deutsche Welle (2025) *Guiné-Bissau: UA suspende país devido ao golpe militar*. [Online] Disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/guin%C3%A9-bissau-uni%C3%A3o-africana-suspende-pa%C3%ADs-devido-ao-golpe-militar/a-74948808> [Acedido em: 15 de janeiro de 2026].
- EEAS (2021) *EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea*. [Online] Disponível em: https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en [Acedido em: 22 de janeiro de 2026].
- Embaixada de Portugal na Guiné-Bissau (2025) *24 de setembro – Dia da Independência da Guiné-Bissau*. [Online] Disponível em: <https://bissau.embaixadaportugal.mne.gov.pt/pt/a-embaixada/noticias/24-de-setembro-dia-da-independ%C3%Aancia-da-guin%C3%A9-bissau> [Acedido em: 15 de janeiro de 2026].

- Environmental Justice Foundation (2018) *China's hidden fleet in West Africa: A spotlight on illegal practices within Ghana's industrial trawl sector.*, Londres: EJF.
- Expertise France (2025a) *EU Action Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea*. [Online] Disponível em: <https://www.expertisefrance.fr/sites/expertise/files/2025-07/map-eu-action-enhancing-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea.pdf> [Acedido em: 14 de janeiro de 2026].
- Expertise France (2025b) *EnMAR – Enhanced MARitime Action in the Gulf of Guinea*. [Online] Disponível em: <https://www.expertisefrance.fr/en/projects/enmar-maritime-security-gulf-guinea> [Acedido em: 15 de janeiro de 2026].
- Expertise France (2026) *Our development cooperation agency*. [Online] Disponível em: <https://www.expertisefrance.fr/en/our-agency> [Acedido em: 14 de janeiro de 2026].
- FRONTEX (2026) *Annual Brief 2025*. [Online] Disponível em: https://www.frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/2025/Annual_Brief_2025.pdf [Acedido em: 20 de fevereiro de 2026].
- Global Security (2026) *Gulf of Guinea Commission (GCC)*. [Online] Disponível em: <https://www.globalsecurity.org/military/world/int/ggc.htm> [Acedido em: 23 de janeiro de 2026].
- Governo de Portugal (2019) *Conclusão do sistema Costa Segura reforça segurança no mar e rentabiliza recursos*. [Online] Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=conclusao-do-sistema-costa-segura-reforca-seguranca-no-mar-e-rentabiliza-recursos> [Acedido em: 7 de dezembro de 2025].
- Gulf of Guinea Inter-regional Network (2020) *YARIS: the information sharing platform of the Yaoundé Architecture*, Brussels: European Union.
- ICC (2026a) *Arquitetura de Yaounde*. [Online] Disponível em: https://icc-gog.org/?page_id=1704 [Acedido em: 22 de janeiro de 2026].
- ICC (2026b) *ICC International Maritime Bureau*. [Online] Disponível em: <https://icc-ccs.org/imb/> [Acedido em: 20 de janeiro de 2026].
- IMB (2026) *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report 2025*, London: International Chamber of Commerce.
- IMO (2010) *Resolution A.1025(26)*. [Online] Disponível em: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1025\(26\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1025(26).pdf) [Acedido em: 26 December 2023].
- Indian Ocean Commission (2026) *Indian Ocean Commission*. [Online] Disponível em: <https://www.commissionoceanindien.org/en/> [Acedido em: 23 de janeiro de 2026].
- Kroodsma, D. A. et al. (2018) Tracking the global footprint of fisheries. *Science*, 359(6378), pp. 904-908.

- Marine Insight (2024) *Automatic Identification System (AIS): Integrating and Identifying Marine Communication Channels*. [Online] Disponível em: <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/automatic-identification-system-ais-integrating-and-identifying-marine-communication-channels/> [Acedido em: 12 de março de 2021].
- Nhanque, H. (2025) *Marinha de Guerra da Guiné-Bissau* [Entrevista] (12 de maio de 2025).
- Regalla, A. (2025) *Instituto da Biodiversidade e das Áreas Protegidas* [Entrevista] (14 de maio de 2025).
- Sano, C. N. (2025) *Instituto Nacional de Fiscalização e Controlo das Pescas* [Entrevista] (13 de maio de 2025).
- Santos, L. B. e Lima, J. V. (2019) *Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação*. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- Saraiva, F. (2011) A Definição de Crise das Nações Unidas, União Europeia e NATO. *Revista Nação e Defesa*, 129, pp. 11-30.
- Té, G. A. (2025) *Instituto Marítimo Portuário* [Entrevista] (12 de maio de 2025).
- UN (1982) *United Nations Convention on the Law of the Sea*. [Online] Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [Acedido em: 18 de abril de 2022].
- Una, L. U., Castilla-Carrascal, I. T., Seidi, M. e Campos, C. R. (2020) Crises Internas e Integração Regional: O Caso da Guiné-Bissau na CEDEAO. *Revista Política Hoje*, 29(1), pp. 154-176.
- UNODC (2025) *Main cocaine trafficking routes to and from Sahel countries with individual seizures in Northern, Western Africa and*. [Online] Disponível em: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR_2025/maps/52_Trafficking_routes_of_cocaine_in_Africa_2020-2024.pdf [Acedido em: 21 de janeiro de 2026].
- UNODC (2026) *Research & Awareness*. [Online] Disponível em: <https://www.unodc.org/westandcentralafrica/en/research-and-awareness.html> [Acedido em: 21 de janeiro de 2026].
- Widjaja, S., Long, T. e Wirajuda, H. (2020) *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Associated Drivers*, Washington, D.C.: World Resources Institute.