

Políticas Públicas Marítimas para a recuperação de uma Economia estagnada: O caso de Angola.

Damião Fernandes Capitão Ginga¹

Resumo: Devido ao contexto atual da economia angolana, importará identificar e concretizar novos domínios estratégicos que suportem novos padrões de modernização e do desenvolvimento nacional, porquanto considera-se que o mar pode potenciar este processo. O presente artigo tem o principal objetivo de aprofundar a reflexão sobre as questões marítimas, visando refletir sobre as questões relacionadas com o aproveitamento económico do mar e a implementação de políticas públicas consentâneas. Esta análise foi conduzida através de uma abordagem dedutiva, mediante análise documental, visando apresentar uma visão diferenciada, que versa sobre a importância estratégica do oceano, de forma abrangente, enquanto elemento de afirmação, traçando um caminho para a devida exploração dos vários usos que o oceano oferece à Angola.

Palavras-chave: Angola. Políticas Públicas. Estratégia Marítima Nacional.

Abstract: Due to the current context of the Angolan economy, it will be important to identify and implement new strategic domains that support new patterns of modernization and national development, as it is considered that the sea can enhance this process. This article has the main objective of deepening the reflection on maritime issues, aiming to reflect on the issues related to the economic use of the sea and the implementation of public policies in line. This analysis was conducted through a deductive approach, through documentary analysis, aiming to present a differentiated view, which deals with the strategic importance of the ocean, in a comprehensive way, as an element of affirmation, tracing a path for the proper exploration of the various uses that the ocean offers Angola.

Keywords: Angola. Public Policy. National Maritime Strategy.

¹ Professor Associado convidado na Academia Diplomática de Angola (Venâncio de Moura) e Universidade de Luanda.

Introdução

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

Destarte, independentemente da dicotomia existente entre o poder marítimo e o poder terrestre, o potencial geoestratégico dos oceanos é inegável, sendo que lhes são reconhecidas a sua relevância política, económica, militar e cultural, nomeadamente para a prossecução de qualquer estratégia de desenvolvimento e diversificação económica de um Estado costeiro. Com efeito e perante uma conjuntura onde qualquer programa económico tende a ser mais consistente e sustentado quando se identificam setores com potencial de crescimento e sustentabilidade, os oceanos representam vetores orientadores da configuração do sistema económico mundial (SAER, 2009, p. 89), pelo que cada vez mais verifica-se uma maior dependência das economias relativamente aos oceanos – maritimidade da economia – motivada pelo aumento das trocas internacionais através do mar, pela maior valorização e exploração dos recursos e fundos marinhos, e pela crescente dependência energética dos Estados aos oceanos (COSTA, 2003, p. 4).

Assim, enquanto ao longo de grande parte do século XX os oceanos tiveram, acima de tudo, um papel chave no âmbito da segurança e defesa, com o passar dos anos estes adquiriram outras funções, nomeadamente a de importante fonte de energia, com a exploração dos recursos fósseis. Ademais, a maior interação económica entre os vários espaços mundiais, norte-sul e este-oeste, vem aumentar a

importância estratégica dos oceanos, fazendo com que a maior parte dos Estados costeiros tracem políticas marítimas que possam potenciar as vantagens que os oceanos podem proporcionar; especialmente porque a estes estão associadas um vasto leque de atividades económicas, as quais constituem importantes fontes de riqueza (SAER, 2009, p. 293).

Por tudo isso, o espaço marítimo constitui um elemento económico e um fator estratégico da economia mundial, pelo que se infere que a implementação de políticas públicas marítimas eficazes, através de uma Estratégia Marítima Integrada, que versa sobre os diferentes subsectores da Economia do mar, surge como um elemento essencial para a devida exploração das oportunidades que os oceanos podem proporcionar à Angola.

Finalmente, o artigo tem o principal objetivo de aprofundar a reflexão sobre as questões marítimas, visando refletir concretamente sobre as questões relacionadas com o aproveitamento económico do mar e a implementação de políticas públicas marítimas consentâneas, que venham a impulsionar o atual processo de diversificação e desenvolvimento económico, tendo sido, para tal, adotada uma metodologia do tipo qualitativa, com base num método de Estudo interpretativo e de análise documental, através de um raciocínio dedutivo. Portanto, a abordagem aqui apresentada parte de uma revisão crítica aos estudiosos interessados nas matérias ligadas ao continente Africano, porquanto comumente atêm-se às questões relativas à diversidade dos seus recursos naturais, menosprezando o azul em volta do continente.

Uma economia estagnada

A assinatura dos Acordos de Paz em 2002 e o subsequente processo de consolidação da paz e da estabilidade sociopolítica do país representaram uma metamorfose na História de Angola, abrindo também um “novo ciclo para a economia” e para o desenvolvimento nacional, sobretudo porque se vislumbrava um cenário de estabilidade e de prosperidade política, social e económica do país. Conquanto, depois de um período de prosperidade económica, conforme os dados apresentados pelo Centro de Estudos e Investigação Científica (CEIC) da Universidade Católica de Angola (UCAN), o país depara-se, hoje, com uma profunda crise económica e

financeira; resultante não apenas pela baixa de preços do crude no mercado internacional, como também por um conjunto de políticas menos acertivas que foram tomadas nos momentos áureos da economia nacional².

Assim, apesar da atual aposta do Estado Angolano em acelerar o processo de diversificação económica, quer através de uma rigorosa reestruturação³ dos sistemas tributário e financeiro, mediante uma maior reforma na despesa pública, como através de uma maior aposta nos setores não petrolíferos (FMI, 2015, p. 2); Angola continua a fazer parte dos países no continente Africano, cujo sucesso “...depends upon their ability to use their petroleum wealth to finance diversification and broader spread of wealth”(CILLIERS; HUGHES; MOYER, 2011, p. 34).

Neste particular, os dados divulgados anualmente pelo FMI, através da sua publicação *World Economic Outlook*, confirmam esta realidade, no sentido em que nos últimos anos tem-se constatado uma “estagnação na economia angolana”, derivada da crise que a indústria petrolífera tem enfrentado a nível global. De acordo com o “Relatório do FMI sobre as reuniões bilaterais entre os peritos do FMI e os técnicos angolanos”, o choque do preço do petróleo impactou negativamente a economia, sendo que o barril de petróleo que em 2014 era negociado por US \$ 100 por barril, em 2015 a mesma *commoditie* era transacionada por US \$ 53, levando a grandes quedas na receita fiscal e nas exportações (FMI, 2015, p. 2).

Como reflexo disso, nos últimos anos tem-se verificado uma evolução negativa da estrutura do PIB angolano, pelo que de acordo com os dados apresentados pela *U.S. Energy Information Administration*, em 2016 a economia angolana teve uma recessão na ordem dos 0.8% (EIA, 2019, p. 1). Na verdade, a queda acentuada nos

² O CEIC apoia a UCAN não só a desenvolver o seu potencial de investigação científica, mas também a contribuir para o desenvolvimento das capacidades nacionais na área da formulação e da avaliação de políticas públicas e de estratégias de desenvolvimento. Conta para o efeito, com a participação numa rede internacional de centros de investigação de reconhecida competência e reputação. Vide. Disponível em: <http://www.ceic-ucan.org/>. Acesso em: 16 maio 2020.

³ Para Aumentar a eficiência do sistema tributário e melhorar a administração fiscal, um número de países estão considerando medidas para ampliar sua base tributária, como a introdução de ou reformar o sistema tributário de valor agregado (Angola, Senegal), trazendo o setor informal na rede tributária (Senegal), e redução de impostos despesas (Benim, Quênia) – incluindo simplificar as isenções fiscais e garantir que essas isenções em vigor são concedidas através de um processo transparente baseado em regras. Os diretores enfatizaram a necessidade de racionalizar os gastos e aumentar as receitas não petrolíferas. Eles pediram esforços concertados para conter o crescimento da massa salarial, reformar a administração das receitas, simplificar os incentivos fiscais, melhorar a qualidade do investimento público e eliminar os subsídios aos combustíveis, ao mesmo tempo em que expande a assistência social bem direcionada aos pobres. De acordo com os peritos do FMI, a implementação cuidadosa de um IVA poderia fornecer uma fonte mais estável de receita fiscal. Um quadro fiscal de médio prazo melhorado com a adoção de uma regra fiscal e um fundo de estabilização ajudaria a reduzir a “pró-ciclicidade” dos gastos e a volatilidade das receitas fiscais (FMI, 2019, p. 14).

preços do petróleo desde 2014 prejudicou fortemente a economia nacional, fazendo com que o PIB real estimado tivesse um crescimento negativo na ordem dos 2,5% em 2017 (FMI, 2018, p. 158). Concomitantemente, as receitas fiscais diminuíram em mais de 50% entre 2014 e 2017. Com efeito, os desequilíbrios externos do país criaram uma escassez de moeda estrangeira, que amorteceu o crescimento nos setores não petrolíferos.

Em janeiro de 2018, o banco central adotou um regime cambial mais flexível, que resultou em uma taxa de depreciação geral da moeda de mais de 40%. Porém, a inflação reduziu de 31,7% em 2017 para uma estimativa de 21,1% em 2018. Com a recuperação dos preços do petróleo, o *deficit* em conta corrente estabilizou em 0,1% do PIB em 2017 e 2018, sendo que a taxa de desemprego foi estimada em mais de 20% em 2018 e manteve-se elevada entre os jovens das zonas urbanas (38%) (BAD, 2019).

Assim, embora a produção de petróleo tenha recuperado após a conclusão de alguns trabalhos de manutenção, o crescimento do PIB não petrolífero continua a desacelerar. A dívida pública, em grande parte externa, aumentou de 40,7% do PIB em 2014 para uma estimativa de 80,5% em 2018, levantando preocupações sobre a sua sustentabilidade (BANCO MUNDIAL, 2019). Neste quadro de recessão, assistiu-se uma queda do Produto Interno Bruto (PIB), dos 137.000 M USD (2013) aos 101.000 M USD (2016), o que representou uma diminuição da riqueza nacional na ordem dos 27%⁴.

Ademais, embora que já se verifica uma maior contribuição do setor não-petrolífero no PIB, a desalavancagem gradual da economia angolana ao setor petrolífero é ainda um dado não adquirido, como resultado de vários anos de políticas públicas que promoveram o crescimento da indústria petrolífera de forma não equilibrada, insustentável e pouco competitiva, onde se registou uma maior especialização da economia nacional apenas na indústria petrolífera, em detrimento do declínio de outros setores da economia nacional, fenómeno vulgarmente designado por "doença holandesa"⁵.

⁴ Vide. Disponível em: <https://www.focus-economics.com/countries/angola>. Acesso em 24 jul. 2020.

⁵ A doença holandesa, que traduz a maldição dos recursos naturais, refere-se à relação entre a exportação de recursos naturais e o declínio do setor industrial ou seja, a exportação excessiva de recursos naturais faz com que o valor da moeda do país aumente em relação a outras moedas, o que torna não competitivas as outras exportações. A expressão "doença holandesa" foi inspirada nos acontecimentos dos anos 1960, quando uma escalada dos preços do gás teve como consequência um aumento substancial das receitas de exportação dos Países Baixos e a valorização da moeda local (COLLIER, 2010, p. 60-62).

De facto, a realidade reflete a imagem de uma economia estagnada, o que não tem favorecido o processo de diversificação da economia nacional. Para descrever o estado atual da economia angolana, importará aqui fazer um silogismo aos conceitos de Ciência Política, ligados à Teoria do Estado, onde uma Economia estagnada ou em colapso seria aquela “que não mais é capaz de isoladamente garantir com sustentabilidade as condições mínimas e essenciais para atender o interesse coletivo dos cidadãos”, ou seja, um sistema em que o Estado de alguma forma perdeu algum controlo sobre os principais fatores macroeconómicos (FERRO, 2008, p. 392-393). Constata-se assim uma perda sistemática de vitalidade da economia angolana, sendo que nos últimos anos observa-se uma repetição de fracassos na concretização de estratégias de modernização da economia nacional, porquanto se recomenda que se identifiquem os fatores responsáveis por esse desvio sistemático entre o que é programado e o que é realizado, numa perspetiva de alteração da atual configuração de uma economia de setores, implementando assim um novo padrão de modernização na nossa economia.

Associado a tudo isso, existe a necessidade de se proceder a uma reforma de alguns modelos económicos seguido pelo Estado angolano, na medida em que se por um lado a nossa economia tem sido orientada por ferramentas ou instrumentos pró-capitalistas, de economia de mercado, por outro lado o *modus operandis* do Estado na economia revela um cenário de economia planificada; sendo que muitas vezes se constata uma atuação do Estado para além do que o liberalismo económico capitalista prevê, conforme defende Adam Smith, através da sua teoria da mão invisível⁶.

Nestas circunstâncias, considerando a fase difícil da história da economia nacional, entende-se que Angola deve assumir o seu papel enquanto Estado costeiro, com uma linha costeira de mais de 1.600 km e uma ZEE de cerca de 518.433 km², apostando assim numa maior valorização do espaço marítimo, através do maior investimento nacional, já que o setor marítimo e a sua indústria de atividades surgem como potenciais fontes fomentadoras de diversificação económica, geração de riquezas e captação de recursos humanos⁷. Especialmente, porque no contexto atual

⁶ Adam Smith (2017), na sua obra a Riqueza das Nações, aborda a doutrina, na medida em que está associada à mundialização da economia, que surge como a interdependência económica crescente do conjunto dos Estados do sistema mundial, baseia-se em dois princípios orientadores ou seja, o *laissez-faire* (liberdade dos mercados) e o *laissez-passer* (livre circulação).

⁷ Importa pois realçar dois aspectos transversais, o primeiro relacionado com a necessidade que o governo tem de criar cada vez mais e de forma acelerada postos de trabalho em todos os setores da atividade económica, uma vez que de acordo com as últimas estatísticas apresentadas pelo Instituto Nacional de Estatística o desemprego continua

o Estado precisa acautelar urgentemente os problemas ligados às altas taxas de desemprego, bem como criar novos ativos para a economia, até hoje, muito presa ao setor das energias fósseis. Haverá então que encarar o mar como um “desígnio económico, estratégico e de mudança”, em complemento com a extensa componente terrestre geográfica do território (OCDE, 2019).

Isso porque, considerando a expressiva taxa de maritimidade do território nacional e o fraco aproveitamento do espaço marítimo adjacente a este território, o mar deve passar a ser encarado como um tema central nas políticas estratégicas de desenvolvimento de Angola, sendo que os assuntos marítimos devem ser parte integrante do interesse nacional, num cenário global onde os oceanos representam não apenas um elemento económico, como também um fator estratégico da Política Internacional, com forte influência para o posicionamento do Estado, no âmbito regional e internacional (CAJARABILLE, 2004).

Torna-se então importante perceber o mar de oportunidades que os oceanos proporcionam, sobretudo num quadro geopolítico onde estes surgem como os principais elementos de interação na esfera internacional, ou seja, num espaço em que “para se fazer presente é necessário que se esteja orientado para o oceano”. Por via deste conjunto de variáveis, julgamos que a edificação de uma Economia do mar, carecerá de uma ampla construção doutrinária que deverá definir objetivos, articular políticas e sinergias, traçar valores e planos, entre outras ações, com o propósito último de defender o interesse nacional. Destarte e quando se pensa no valor do mar, é necessário ter a consciência do seu valor real, ligado ao que dele se pode obter ou se pode fazer, mas também do seu valor potencial, relacionado também ao seu aproveitamento a longo prazo (CORREIA, 2010, p. 4). Hoje mais facilmente se observa os impactos do seu valor real, que no caso concreto de Angola se encontra muito associado à exploração dos seus recursos energéticos no *offshore*, mas pouco se sabe sobre o seu valor potencial, ou seja o legado que pode representar para as gerações vindouras.

alto, na ordem dos 34% na camada jovem, sendo que neste particular o mar e o setor marítimo-portuário podem se perfilar como grandes dinamizadores deste Objetivo Nacional, concretamente devido o potencial de crescimento do setor marítimo-portuário em Angola e pela diversidade de áreas de atividades que este setor encerra, podendo representar um vector de prosperidade. O segundo ligado à necessidade de Angola dar um novo rumo à sua economia, criando novos ativos fomentadores de crescimento e diversificação económica. Vide. <https://valoreconomico.co.ao/artigo/taxa-de-desemprego-aumenta-para-34>. Acesso em: 2 nov. 2020.

O mar em todas as suas dimensões representa não apenas um elemento fundamental para a segurança económica de Angola, como principal ativo, mas também constitui uma janela de oportunidades rumo a uma diversificação da economia nacional e aceleração do desenvolvimento nacional, no sentido em que os decisores políticos devem apostar mais ainda na 'Economia azul' e nos principais subsectores de atividade do setor marítimo-portuário, sobretudo por possuírem um elevado efeito multiplicador para outras atividades económicas (COMISSÃO EUROPEIA, 2008).

Desde logo, Angola sem mar e Angola com mar representam indubitavelmente dois contextos completamente diferentes, visto que no primeiro caso representaria um Estado pequeno e periférico, com pouca relevância no quadro das geoeconomia e geopolítica mundiais; enquanto no segundo caso, Angola é um Estado com importância geoestratégica a nível regional e internacional, sobretudo no tocante à segurança energética mundial, quer pela sua vasta área marítima, que faz dele muito rico em termos de recursos naturais; como pela sua localização no eixo central da região, do continente e do Atlântico Sul. Em suma, o Atlântico Sul continua a ter e tudo indica que terá ainda mais no futuro a médio prazo, significativa importância para Angola, no quadro das Relações Internacionais.

Uma geografia favorável

O Atlântico Sul representa hoje um vasto espaço de crescente importância no cenário geoestratégico mundial, com a revalidação de antigos interesses e as recentes descobertas de reservas minerais e petrolíferas, além da sua função comercial essencial nas rotas do transporte e comércio marítimo global, com as suas margens a serem alvo de intensa cobiça, com vista à exploração de recursos, o que sublinha a sua relevância geoeconómica. Concomitantemente, a estabilização dos Estados africanos na margem leste, com o abrandar dos conflitos e a crescente importância da economia brasileira no cenário mundial na margem oeste, colocam o Atlântico Sul no centro das dinâmicas dos Estados em busca de desenvolvimento e que dele dependem para alimentar as suas economias (VAZ, 2011, p. 49).

Deste modo, em torno do Atlântico Sul, associado aos seus milhares de quilómetros de linha costeira, existem grandes potências, como os EUA, a Alemanha,

a Inglaterra e a França, potências emergentes como o Brasil, a Rússia e a África do Sul; entre outros países com ligação direta ou não ao Atlântico, interessados no potencial económico desta região. Por isso, conforme Geoffrey Till, percebe-se hoje que “...*the Atlantic should be seen as part of a world ocean where everywhere is connected to everywhere else, and where distance matters much less economically, politically and strategically*” (2008, p. 14), e que cada vez mais o Golfo da Guiné ocupa uma posição central.

Todavia, embora a tradição geopolítica defenda que, a localização e a “proximidade revelam bastante acerca do comportamento dos Estados” (NYE JR, 2002, p. 39), Angola não tem conseguido cumprir com esta premissa relativamente ao mar, porquanto mantém uma relação muito ténue com este espaço. Neste cenário e no que concerne ao transporte marítimo e comércio mundial, o Atlântico Sul é um extenso corredor sem pontos de estrangulamentos (*chokepoints*) com passagens estreitas, sendo essencial para a passagem de navios com destino à Europa e aos EUA, com dimensões que os canais do Panamá e do Suez não conseguem comportar (VAZ, 2011).

Paralelamente, as plataformas continentais dos países desta região são muito ricas em recursos piscícolas, representando milhões de toneladas anuais para o consumo humano e para as indústrias de pescado em todo mundo. Finalmente, com a sua riqueza em termos de recursos naturais fósseis, nomeadamente as jazidas de petróleo e gás do Brasil, Nigéria e de Angola, representam um contrapeso aos centros tradicionais de poder no sistema energético internacional, porquanto as principais potências mundiais têm centrado as suas atenções neste espaço alargado, quer pela continua procura/escassez de recursos como pelas vantagens comparativas oferecidas pela região”, que cada vez mais tem o seu epicentro na região do Golfo da Guiné.

Nestes termos, a posição geoestratégica de Angola no Atlântico Sul, como ponto estratégico de passagem e cruzamento de várias rotas oceânicas (dos eixos de trânsito Este-Oeste e Norte-Sul) do Atlântico Sudeste com uma ZEE com enorme potencial em termos de recursos naturais, fazem do Oceano Atlântico uma "mais-valia geopolítica e geoestratégica" para Angola. Para os Angolanos, este benefício natural que a geografia representa não pode ser desperdiçado, sobretudo porque os espaços, a localização geográfica, o acesso aos oceanos, ou ainda as características do

território, constituem incontestavelmente “relações de poder” entre os Estados, fazendo com que o oceano represente um elemento político, essencial para as dinâmicas de desenvolvimento e afirmação nacional (FLINT; TAYLOR, 2007, p. 4).

Considerada a exploração de petróleo em áreas *offshore*, o mar tem sido o grande motor do desenvolvimento nacional e constitui um catalisador para a diversificação económica, porquanto nos últimos anos as políticas e dinâmicas tomadas em relação a Angola, pelas grandes potências internacionais, têm sido influenciadas por essa sua maior importância geopolítica. A geografia marítima é assim determinante nas relações internacionais, no sentido em que quando bem aproveitada a favor do desenvolvimento, constitui-se numa avenida sem limites (CUNHA, 2011, p. 13). Como resultado, os interesses centrados nos ativos do mar fazem parte das relações internacionais, o que faz com que cada vez mais os Estados costeiros sejam forçados a desenvolver uma visão estratégica alargada do mar, a fim de mobilizar o espírito e interesse marítimo das comunidades costeiras, identificando e estabelecendo os chamados “Grandes Objetivos Marítimos Nacionais”; tendo em vista a edificação, organização e o emprego das capacidades tangíveis e intangíveis do Estado, para a melhor exploração do mar.

Neste agregado de discontinuidades socioeconómicas, julga-se que o mar pode desempenhar um papel importante, especialmente porque a economia angolana está pois a experimentar um conjunto de ajustamentos estruturais e operacionais que traduzem na sua adaptação à dinâmica global, num cenário em que se exige uma maior adequação dos pilares da economia nacional aos padrões internacionais, uma vez que Angola continua a ser um dos Estados africanos com menor diversificação de exportações, e onde a identificação de setores-chave para o amadurecimento e aprofundamento do crescimento económico, não dispensa a identificação de setores que possam responder aos objetivos globais necessários para o desenvolvimento económico nacional (OCDE, 2019):

Pelo exposto e para Angola poder tirar o melhor proveito da sua dimensão marítima, considera-se necessária a adoção de políticas públicas, através da criação de uma Estratégia Marítima Integrada, clara e abrangente, essencialmente porque as vantagens que cada Estado costeiro obtém da proximidade com os mar e oceanos dependem fundamentalmente da estratégia assumida por este Estado, do planeamento estratégico conducente, e do poder marítimo que dele derivar.

A necessidade de uma Estratégia Marítima Nacional Integrada

No atual contexto, são vários os indicadores que revelam a maior centralidade dos oceanos no sistema político internacional, particularmente para Estados cuja situação geográfica lhes conferiu uma maior proximidade ao espaço marítimo, tornando-se cada vez mais necessárias políticas marítimas conducentes, que promovam a exploração e gestão sustentada das riquezas do mar (NEVES, 2010, p. 2). Para Angola, enquanto Estado costeiro, o seu desenvolvimento e afirmação no quadro das Relações Internacionais passa inequivocamente pela edificação de um “poder marítimo, como reforço saliente do Poder Nacional”, tornando-se premente que os decisores nacionais equacionem recursos, que possam concretizar o devido valor do mar, através de um maior investimento nas suas diferentes componentes estratégicas e económicas, onde a atuação das suas Marinhas – mercante e de guerra – surgirá como um fator-chave em todo o processo (GINGA, 2014, p. 359).

No atual quadro, de inexistência aparente de linhas-centrais, orientadoras das políticas do setor marítimo-portuário em Angola, avaliar o peso das atividades económicas relacionadas com o mar torna-se uma tarefa difícil, não apenas pelo vasto leque de funções que o setor marítimo angolano poderia englobar, mas sobretudo pela “desgovernança” na gestão dos assuntos marítimos a nível nacional, bem como pela falta de uma base integrada dos principais indicadores do setor, não permitindo aferir com total precisão, o real impacto destas atividades na economia nacional. Neste ínterim, urge a criação de um relatório periódico que aborde o efeito que os usos económicos do mar têm na economia angolana⁸.

A maior perceção do valor estratégico do mar para Angola, requer não apenas que o país esteja concentrado no maior desenvolvimento dos vários subsectores do setor da Economia do mar, que desenham as principais funções estratégicas económicas do mar – o “*hardware* do sistema”; mas também no desenvolvimento de um quadro jurídico do mar, onde estejam expressas as políticas públicas integradas e as medidas estratégicas que representam a interpretação nacional do seu valor, como desígnio nacional de segurança, afirmação e de desenvolvimento económico, o que

⁸ A influência do mar na economia é traduzida pelo conjunto de atividades económicas desenvolvidas no mar, através do mar ou na costa marítima dos Estados – transporte marítimo e logística, pescas e aquicultura, turismo e lazer, segurança e defesa marítimas, construção e reparação naval, entre outras atividades conexas.

exige um maior aprofundamento do “*software* do sistema” (MATIAS, 2009, p. 19). A *priori*, as questões relacionadas com o *software* do sistema, devem ser equacionadas a ‘montante’ de todos outros elementos do processo, de forma a permitir a adequação das metas e objetivos traçados às necessidades económicas internas e ao quadro normativo internacional.

Com efeito, na elaboração e materialização de uma Estratégia Marítima nacional deverão estar expressamente elencados, como prioritários, todos aqueles elementos que possam revitalizar a nossa dimensão marítima internamente (construção de infraestruturas portuárias; edificação de plataformas logísticas; remodelação dos estaleiros navais; criação de áreas marítimas protegidas, terminais pesqueiros modernos e academias marítimas; entre outros instrumentos), bem como os que podem elevar a nossa dimensão marítima externamente, ao nível regional e internacional (adesão às principais convenções e tratados internacionais; a adequação dos padrões operacionais internos ao quadro da Organização Marítima Internacional; a revitalização da frota marítima; o reequipamento da frota naval⁹; e o fortalecimento da diplomacia naval) sendo fundamental por isso uma abordagem transversal e integrada das principais matérias e atividades que contribuem para a edificação do setor marítimo nacional.

Desde logo e de forma a traçar uma análise prospetiva sobre o valor qualitativo do mar para Angola, considera-se, em simultâneo, por um lado a “Tese de Alfred Mahan”, que define como principais elementos do poder marítimo de um Estado, a posição geográfica, a configuração física, a extensão do território do Estado, as características da população, o carácter nacional e o carácter do governo; e por outro lado, o “potencial da Economia do Mar” nacional, tendo em conta as principais funções estratégicas e económicas do mar, uma vez que a realização de qualquer estratégia deverá passar pela análise qualitativa dos diferentes subsectores, a saber: transportes e logística; pescas e alimentação; construção naval; passageiros, lazer e turismo; recursos e energia; segurança e defesa; e ciência, investigação e tecnologias (CI&T); enquanto pilares de uma economia centrada no Mar¹⁰.

⁹ As respostas aos desafios da segurança nacional no mar devem ser encontradas no âmbito intersectorial, onde a Marinha de Guerra Angolana (MGA) deve ser o baluarte de toda estratégia marítima, enquanto braço armado do Estado angolano no mar.

¹⁰ O relatório “*World Marine Markets*” da Douglas-Westwood, que representa a Economia do mar mundial e europeia, defendeu que as funções estratégicas e económicas dos oceanos ocupam um lugar central na conjuntura internacional, resumindo-se estas em seis funções principais: transporte e logística, energia, segurança e defesa, pesca e alimentação, passageiros, lazer e turismo e a construção naval. Assim sendo, a Economia do mar reúne um

Como inferido anteriormente, a ‘posição geográfica’ e a ‘configuração da orla angolana’ constituem fatores essenciais do seu potencial estratégico, na medida em que através destes o Estado está mais vulnerável a riscos externos que geram ameaças, bem como acessível a oportunidades que podem agregar valor a economia nacional. Estes dois elementos, potenciam a condição de Angola no Atlântico Sul, particularmente por estar situada numa área estratégica para as rotas marítimas do Atlântico Sul que passam pelo Cabo da Boa Esperança, com acesso fácil ao mar aberto, facilitando a exploração simultânea dos recursos naturais da terra e do mar, e a projeção de forças, sendo que importa sublinhar a localização dos portos nacionais, no eixo dos corredores marítimos internacionais; sendo parte integrante do “Rimland do Atlântico Sul” de Nicholas Spykman (SPYKMAN, 1966). Assim as infraestruturas portuárias nacionais, pela sua localização, e algumas pelas suas características e valências, poderão constituir peças fundamentais no sistema de transportes e logística da África Austral.

A importância da “extensão do território”, surge da extensão da sua orla marítima com bons portos e sem relevos acentuados em toda a sua extensão, fomentando o desenvolvimento de comunidades costeiras, mormente em termos da movimentação dos fluxos de pessoas, bens e serviços (*hinterland*). O seu valor geopolítico é reforçado pela centralidade que a Região de Informação de Voo (FIR) Luanda e Zona SAR assume no contexto do Atlântico Sul, a qual obriga o Estado a responsabilidades no âmbito da *maritime security* e da *maritime safety*, na vasta área oceânica subjacente, que abrange milhares de milhas até ao Golfo da Guiné (GINGA, 2014, p. 353-354).

As “caraterísticas da população” associadas ao “caráter nacional”, constituem o seu maior elemento de força, pois destas dependerá a transformação do poder potencial que Angola tem em poder efetivo, sobretudo porque a quantidade da população não se traduz num fator de sucesso, mas sim a qualidade, correspondente à aptência nacional para as causas do mar, porquanto Alfred Mahan defende que “...it is not only the grand total, but the number following the sea, or at least readily available

vasto leque de atividades do setor marítimo e auxiliares, tendo por base as variadas utilizações proporcionadas pelo mar, bem como o conjunto de infraestruturas que permitem criar as condições necessárias para utilização dos mares, tendo em vista a salvaguarda dos seus recursos, ao mesmo tempo que se defende os interesses nacionais (GINGA, 2014, p. 352; RIBEIRO, 2010. p. 130).

for employment on ship-board and for the creation of naval material, that must be counted' (1889, p. 47).

Neste quadro, considera-se que as potencialidades geoestratégicas e geoeconómicas do território nacional, associada à necessidade de se identificarem novos domínios estratégicos que suportem novos padrões de modernização e diversificação da economia nacional, devem ser fomentadoras de uma nova cultura¹¹ do mar no seio dos angolanos¹². Neste particular, os fatores mais estáveis e, paralelamente, mais importantes do Potencial Estratégico e do Poder Nacional de qualquer Estado são o território e o carácter nacional, que traduzem a vontade e atitude da Nação ao enfrentar determinados obstáculos e aproveitar as oportunidades que o contexto encerra, pelo que, para Angola, a visão estratégica do mar deverá integrar também uma perspetiva de fomento cultural, porque a relação íntima e permanente dos Angolanos com os oceanos influenciará diretamente a vontade nacional e o comportamento estratégico do país em relação ao mar.

Por último, o “carácter do governo” surge como a vontade do Estado quanto à maximização dos ativos marítimos, em ordem ao interesse nacional, traduzindo a atuação dos decisores políticos, económicos, militares e até académicos; que representam o elemento dinamizador de todas as sinergias mantidas a nível nacional e fomentadas a nível internacional, sendo essências para o alcance e preservação do poder marítimo nacional.

Neste particular, o principal responsável para o desenvolvimento do setor marítimo e a sua respetiva influência na promoção do crescimento e diversificação de uma economia estagnada será o Governo angolano, devendo atuar como o principal facilitador das políticas e dinâmicas que orientam o setor, ao nível interno e externo (HANSEN et. al., 2018). Com efeito e segundo Virgílio de Carvalho, os Estados, como Angola, “...com grandes interesses marítimos, ou cuja estabilidade e sobrevivência dependem estritamente do uso e exploração do mar, terão conveniência em adotar uma Estratégia de utilização do mar...” (CARVALHO, 1982, p. 131), dado que os

¹¹ Existe a necessidade de esclarecer os cidadãos sobre a necessidade de suportar os custos de modernização do setor marítimo-portuário de forma integral e mentalizá-los para a sua compreensão por serem indispensáveis para a exploração dos benefícios do mar (SIMÕES, 1978).

¹² Nesta perspetiva e de acordo com Políbio de Almeida, o “Poder” de um Estado surge como “um produto da vontade da Nação pela sua capacidade”, demonstrando a importância do carácter nacional no alcance dos interesses nacionais (ALMEIDA, 1994, p. 16). Então e tal como em qualquer outro setor de atividade, o carácter nacional traduz um fator importante para qualquer projeto nacional, pelo que será do binómio ‘vontade – capacidade’ que surgirá um poder marítimo nacional” (ANTÓNIO, 1995, p. 8).

princípios da boa governação do mar defendem a necessidade de uma política marítima assertiva, apoiada por uma Estratégia Marítima eficiente, que englobe todos os aspetos ligados aos assuntos marítimos.

Estes pressupostos devem ditar o desenvolvimento e implementação de uma Estratégia Marítima Nacional, através do reforço das políticas públicas marítimas e de uma reestruturação profunda do setor marítimo-portuário nacional. Portanto, se a maritimidade¹³ entrar nas contas políticas, os decisores nacionais não terão outra alternativa senão a de reforçar os meios de exploração e utilização do mar, sob pena de se perder definitivamente a capacidade para explorar o vasto potencial de riqueza que o mar oferece. Tratar-se-á de encarar o mar segundo três perspetivas estratégicas, a saber: de segurança, prestígio e poder (dimensão militar); de geração de riqueza (dimensão económica); e de afirmação (dimensão política) (PEREIRA, 2012, p. 30).

No quadro do potencial da Economia do mar, e das respetivas funções económicas dos oceanos, importa descrever alguns dos pilares centrais para a concretização de uma Estratégia Marítima Nacional, ou seja, ao nível das suas principais funções: transportes e logística; pescas e alimentação; construção naval; passageiros, lazer e turismo; recursos e energia; segurança e defesa; e CI&T do mar.

a) Ao nível da “função transporte e logística”, Angola deverá optar por uma política sistémica relativa à atividade portuária e aos transportes marítimos, visando transformar os portos nacionais em portos de interesse regional e internacional, particularmente com o funcionamento em pleno do Corredor de Benguela, como

¹³ A “expressão política da maritimidade angolana” encontra-se diretamente associada à sua geografia e aos interesses vitais do Estado, devido à vasta dimensão dos espaços marítimos sob sua soberania e jurisdição, tendo como objeto a sua projeção a nível externo, onde a dimensão e a importância dos espaços marítimos nacionais constituem um fator estratégico. A “expressão económica” concretiza-se pelo conjunto de atividades ligadas direta e indiretamente com o setor marítimo-portuário e a respetiva economia, revelando-se importantes para a consolidação da economia nacional, estando diretamente associada ao desenvolvimento sustentável do país, pois este setor possui um efeito multiplicador em outros setores de atividades da economia nacional. A “expressão securitária” surge como pilar de todas as outras dimensões, decorrente do papel relevante que os oceanos desempenham nas relações internacionais, reforçando a importância de todas as questões relacionadas à segurança marítima, onde as ameaças e as oportunidades advindas deste espaço devem traduzir a preocupação de toda comunidade política, implicando uma atitude proativa de presença, de dissuasão, de controlo, de exploração, de implementação, entre outras medidas, que garantem a exploração sustentável do acesso e uso do mar pelos Angolanos. A “expressão sociocultural” encontra-se associada à consciência de que, os Angolanos começam a experimentar um novo ciclo da sua História, onde a criação de uma cultura marítima consolidará um melhor legado para as gerações vindouras. A perceção do potencial marítimo nacional e o adequado equilíbrio das suas componentes no controlo e uso do mar será a “última fase da maritimidade de Angola”, por assegurar a exploração do mar, gerar riqueza e viabilizar a atração de parceiros, num contexto global onde será necessário ‘investir acreditando e esperar investindo’, para que a longo prazo o mar se profile como elemento chave na identidade nacional (GINGA, 2014, p. 357-358).

facilitador das trocas comerciais na região, traduzindo-se numa valorização do posicionamento geoestratégico de Angola e de uma afirmação a nível internacional. Em simultâneo, o país deverá estabelecer, em moldes mais consistentes, os mecanismos de revitalização da atividade da Marinha mercante de bandeira nacional, e continuar a transferir as atividades relacionadas com a gestão de infraestruturas e serviços portuários para entidades privadas, incentivando a entrada no país de multinacionais do ramo, com base no modelo "*landlord port*" em oposição ao modelo "*public service port*" atualmente utilizado nalguns portos nacionais (MUNIN; SAEED; LARSEN, 2019).

Por outro lado, deverá permitir a especialização dos diferentes portos nacionais em segmentos distintos, de forma a cristalizar uma rede nacional de portos articulada, apoiada por plataformas logísticas e inter-modais, numa lógica de "*corporate governance*" (OCDE, 2005), pelo que deve implementar sistemas de partilha de informação das comunidades portuárias, como é o caso da Janela Única Portuária no sistema portuário português; sistema de vigilância costeira e portuária; bem como os mecanismos exigidos no âmbito da proteção dos navios e das instalações portuárias - *ISPS Code* (RODRIGUES, 2008).

b) Ao nível da "função pescas e alimentação", a Estratégia deverá garantir o ordenamento do setor das pescas e aquicultura, através da exploração sustentável dos recursos piscícolas, bem como do incentivo investigação científica no âmbito das pescas. Tudo terá de ser complementado com uma maior aposta no desenvolvimento sustentável da aquicultura, integrada no desenvolvimento rural, associado ao ordenamento do litoral, através da gestão integrada das zonas de estuário e a preservação das Áreas Marinhas Protegidas, enquanto solução para evitar o colapso dos ecossistemas marinhos dos quais a natureza depende (SANTOS; GONÇALVES, 2010, p. 119).

Isto justifica-se, porque apesar do enorme potencial das águas nacionais, o volume de pescado produzido ainda é insuficiente para fazer face às necessidades internas, que tem sido agravado pelo fraco conhecimento das potencialidades dos recursos da ZEE, pela falta de capacidades para fiscalizar os espaços marítimos e pelo excessivo esforço de pesca nas águas nacionais (DANIELS et. al., 2016). O Estado terá de exercer uma maior fiscalização da atividade, incluindo a utilização de sensoriamento remoto por satélite para o controlo e gestão das áreas pesqueiras, e

para a localização e identificação dos navios; sendo por isso necessária uma nova abordagem nacional ao exercício da autoridade do estado no mar, em que a MGA deve estar no centro.

c) Ao nível da "função construção e reparação naval", pela importância deste setor para a edificação do poder marítimo nacional, como peça-chave para a indústria marítima, considera-se que o planeamento a seguir deverá implicar a elaboração de um plano tecnológico de edificação de infra-estruturas e transferência de tecnologia, nomeadamente por reconhecermos que a indústria da construção naval exige um conjunto de meios e recursos muito especializados. Neste particular, o estabelecimento de PPP (parcerias público-privadas) entre empresas nacionais e estrangeiras surge como um fator de revitalização de um setor, cada vez mais em decadência, devido ao 'desinvestimento' no setor petrolífero.

Infere-se assim que, a médio e longo prazos, o país possa fomentar o crescimento deste segmento, aproveitando as "relações amigáveis" mantidas com os seus parceiros internacionais, com grande relevância no setor das CI&T do mar. Angola deverá assim promover o investimento de fora para dentro do setor, e a formação de alianças estratégicas entre as empresas nacionais do setor, com homólogas estrangeiras, visando unir esforços e recursos nestas matérias, e incentivando a utilização dos estaleiros e da indústria nacional na renovação da frota nacional.

d) Ao nível da "função de passageiros, lazer e turismo", a política nacional deverá continuar a viabilizar a revitalização das infraestruturas do setor do turismo nacional, num quadro de crescimento e exploração de novos domínios, designadamente por ser um dos setores ao nível da Economia do mar que exige menores esforços financeiros, e que melhores resultados poderá apresentar, num horizonte temporal próximo. Com efeito, Angola deve continuar a investir na criação de infraestruturas de apoio ao turismo, náutica de recreio e desporto; na vigilância das praias e, principalmente, no melhoramento dos meios de socorros a náufragos e na sua prontidão; na criação de incentivos ao investimento nesta área do turismo, bem como no desenvolvimento de programas de formação profissional nestas matérias; e por último, na revitalização e expansão do projeto que visa a criação de rotas de TMCD (Transportes Marítimos de Curta duração).

e) Ao nível da “função energia *offshore*”, por existir a consciência que deste setor continua a depender o desenvolvimento de todos outros setores, haverá que continuar a empreender esforços no quadro do Programa de Restruturação do Setor Petrolífero¹⁴, designadamente ao nível do *down stream*, com a construção de novas refinarias, para permitir a autossuficiência nacional em termos de derivados do petróleo, bem como diversificar o conjunto de *commodities* que o país pode exportar; e ao nível do *up stream*, com a especialização da Sonangol EP, continuando a fomentar os investimentos na expansão deste setor para novas áreas de exploração, de forma a aumentar a produção nacional.

f) Ao nível da "Segurança e Defesa", primordialmente, esta Estratégia deverá permitir o exercício seguro do uso económico do mar, mormente ao nível da segurança das comunicações marítimas e ao nível da exploração dos recursos vivos e não vivos do mar. Afigura-se por isso necessário o fortalecimento da noção de segurança marítima centrada na cooperação e no fortalecimento das estruturas locais, pelo que a visão de conteúdo neste planeamento deve tomar como referência a missão da MGA, como principal pilar da Autoridade Marítima Nacional. Reconhecendo o leque de atividades que resumem a missão da MGA, enquanto autoridade do Estado no mar, percebe-se que o ‘processo de Redimensionamento, Restruturação e Reequipamento (3R)’, da mesma, deve continuar a constituir-se numa prioridade nacional.

Esta orientação deve ser projetada especialmente no âmbito estrutural e operacional, tendo em vista a sua dupla missão, ou seja: numa vertente militar, relativa à função de defesa e apoio à política externa; e numa vertente não militar, inerente às funções de segurança e autoridade do Estado no mar e de apoio ao desenvolvimento económico, científico e cultural. Este modelo, tecnicamente designado por Duplo Uso, permitirá a integração e a complementaridade na sua atuação, visando a racionalização de recursos, através de uma economia de escala, possibilitando assim uma intervenção mais eficiente nos Espaços Estratégicos Interesse Nacional, e o cumprimento das suas responsabilidades ao nível da segurança marítima, da

¹⁴ O Programa de Restruturação do Setor Petrolífero, lançado em 2018, que deu origem a dissolução da Sonangol em duas instituições, isto é, a Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis, e a Sonangol EP, pondo termo ao monopólio da Sonangol, que deverá ficar focada nas atividades nucleares, a pesquisa, produção, refinação e distribuição de petróleo e derivados; sendo que paralelamente foi criado o Instituto Regulador dos Derivados do Petróleo. Vide. Disponível em: <http://www.sonangol.co.ao/>. Acesso em 10 jan. 2020.

presença naval e diplomacia da canhoneira, do apoio ao desenvolvimento económico, científico e cultural, entre outras manifestações.

g) Ao nível das CI&T do mar, Angola não conseguirá alcançar este desiderato de forma isolada, porquanto será necessário o fortalecimento dos laços de cooperação com Estados tecnologicamente¹⁵ mais desenvolvidos nestas matérias, sendo de sublinhar a relação de proximidade que estabelece com o Brasil, Portugal, Alemanha, Holanda, Coreia do Sul, entre outros Estados, cuja aproximação terá um efeito dinamizador para o crescimento deste setor, devendo portanto optar por um modelo de *catching-up tecnológico*¹⁶. Com efeito, infere-se necessária a partilha e transferência de conhecimento e tecnologia, através de centros de investigação, universidades, multinacionais com atuação nos variados subsectores, empresas do âmbito das tecnologias marinhas, start ups, incubadoras internacionais, entre outros polos no âmbito da CI&T; resultando numa oportunidade para a afirmação de Angola no que se refere à exploração do mar profundo e ultra profundo (SILVA, 2012). Como resultado, a busca do conhecimento do ambiente marinho deverá ser baseada em quatro áreas transversais, designadamente: caracterização ambiental, monitoramento do ambiente marinho, previsão oceanográfica e a investigação científica aplicada.

No geral, a aposta no setor marítimo-portuário nacional deve ser percebida como uma oportunidade para o Estado reforçar a sua centralidade no Atlântico sudeste, assente no desenvolvimento da Economia do mar, incentivando a competitividade do seu sistema marítimo-portuário e a sua participação na economia regional e internacional, ao eleger os oceanos como área de especialização e fator de afirmação nacional.

Neste contexto, a criação de uma Estratégia Marítima e a implementação do respetivo planeamento, afirmativo e assertivo, dos assuntos relacionados com o mar, nas suas variadas áreas de atividades constituem um domínio estratégico para o crescimento e desenvolvimento sustentável de Angola, mormente, pelas suas

¹⁵ Concretamente ao nível do aproveitamento dos recursos marítimos e da exploração da plataforma continental, considera-se que Angola não tem recursos para empreender sozinho o projeto de transformação do potencial estratégico da sua plataforma continental em Poder Nacional, sobretudo em função dos “custos financeiros associados às atividades de investigação e desenvolvimento, necessárias para o desenvolvimento da tecnologia de extração dos recursos dos fundos oceânicos” (SILVA, 2012, p. 92).

¹⁶ O modelo de *catching-up tecnológico* consiste na tentativa dos países em desenvolvimento tentarem alcançar a fronteira tecnológica mundial, através de transferência de tecnologia. Contrariamente, surge a estratégia de *frontier following* que consiste em fazer uso, sem tentar alcançar esse estágio de evolução tecnológica (CARVALHO, 2011, p. 193).

características geoestratégicas. Neste particular, de forma a melhor explorar a sua dimensão marítima, Angola deverá traçar uma Estratégia abrangente para o setor, particularmente porque as vantagens que cada Estado costeiro obtém do espaço marítimo depende fundamentalmente da Estratégia marítima assumida por este Estado; do planeamento estratégico, afirmativo e assertivo, estabelecido; e do poder marítimo que dele derivar (NEVES, 2010, p. 20).

Em síntese, para Angola, ainda encontra-se “aberta” uma janela de oportunidades que não pode ser negligenciada, na medida em que o potencial marítimo herdado pelos Angolanos *per se* não terá significado se o Estado continuar a não implementar instrumentos e capitalizar recursos para a exploração deste potencial, pelo que a elaboração de uma Estratégia Marítima Integrada representará uma revolução na governação dos assuntos marítimos em Angola, pelo que deverá congrega “todas as capacidades nacionais relacionadas com a atividade do homem que vive no mar ou que vive do mar” (SACCHETTI, 2005, p. 11).

Conclusão

Na perspetiva de realçar as principais linhas de pensamento traçadas ao longo deste artigo científico sobre a importância da edificação de uma Estratégia Nacional para o mar como resposta à um quadro económico deficitário, tornando assim o mar num projeto nacional através de uma abordagem integrada da governação dos Assuntos e atividades do mar; percebe-se que ao longo da História de Angola a falta de interesse nos assuntos do mar foi reforçada pela falta de políticas públicas que fomentassem a utilização transversal do mar, em benefício da economia, porquanto considera-se que Angola tem potencial para vir a tornar-se, a longo prazo, numa Potência Regional com consideráveis capacidades marítimas, quer pelas suas potencialidades marítimas, quer pelas atividades económicas que aí se desenvolvem e outras ainda que podem ser exercidas, carecendo por isso de uma estrutura nacional e de políticas públicas capazes de potenciar o uso sustentável do mar.

O atual contexto nacional configura uma oportunidade ímpar, que exige do Estado angolano a definição clara e urgente de uma Estratégia Marítima Nacional, que responda às metas internas de diversificação económica e faça face aos desafios internacionais no domínio marítimo, porquanto pressupõe de uma adequada

coordenação das prioridades estabelecidas ao nível dos diferentes subsetores do setor marítimo-portuário. A Estratégia Nacional para o mar representará desde logo um instrumento político essencial para que, a médio e longo prazo, Angola possa revitalizar e valorizar o inestimável recurso que o oceano representa para o progresso e afirmação dos angolanos.

Em síntese, a existência de uma Estratégia Marítima Nacional representará um vetor essencial para a política externa e para a política de desenvolvimento nacional, fomentando as condições necessárias para a criação de uma Economia azul sustentável, e 'abrindo portas' à novos padrões de modernização e à diversificação da economia nacional.

Referências

- ALMEIDA, Políbio de. **Ensaio de Geopolítica**. Lisboa: ISCSP / IICT, 1994.
- ANTÓNIO, Valentin. O valor do mar e a sua importância para o progresso e desenvolvimento de Angola. **O Naval**, Luanda, n. 2, p.7-8, maio 1995.
- AFRICAN DEVELOPMENT BANK (BAD). **African Economic Outlook 2019**. Abidjan: BAD Group, 2019.
- BANCO MUNDIAL. **Doing Business 2020: Comparing Business Regulation in 190 Economies - Economy Profile of Angola (English)**. Washington: World Bank Group, 2019.
- CARVALHO, Virgílio. O Poder Marítimo. **Nação e Defesa**, Lisboa, ano. 6, n. 24, p. 122-142, outubro-dez. 1982.
- CAJARABILLE, Victor. O Poder Naval na Acção Diplomática. **Cadernos Navais**, Lisboa, n. 10, p. 83-96, julho-set. 2004.
- CARVALHO, Rui. **Compreender mais África: fundamentos para competir no Mundo**. Lisboa: Círculo de Leitores e temas e Debates, 2011.
- CILLIERS, Jakkie; HUGHES, Barry; MOYER, Jonathan. **African Futures 2050**. The next forty years. Monograph of Institute for Security Studies at Frederick S Pardee Center for International Futures in the Josef Korbel School of International Studies at the University of Denver, Denver, 2011.
- COSTA, Carlos. O Poder Naval Missões e Meios. **Cadernos Navais**, Lisboa, n. 7, p. 1-39, outubro-dez. 2003.

COMISSÃO EUROPEIA. **The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors**. Antuérpia: Comissão Europeia, 2008.

COLLIER, Paul. **Os milhões da pobreza**. Alfragide: Casa das Letras, 2010.

CORREIA, Armando. **Portugal e os desafios marítimos do século XXI**. Comunicação apresentada no I Congresso Nacional de Segurança e Defesa, Lisboa, maio 2010.

CUNHA, Tiago. Portugal e o Mar. **À Redescoberta da Geografia**. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos e Tiago Pitta e Cunha, 2011.

DANIELS, Alfonso et. al. **Western Africa's missing fish The impacts of illegal, unreported and unregulated fishing and under-reporting catches by foreign fleets**. Londres: Overseas Development Institute, 2016.

U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION [EIA]. **Country Analysis Executive Summary: Angola**. Washington: EIA, 2019.

FERRO, Mónica. O que falha quando falham os Estados. In MOREIRA, A.; RAMALHO, P. (Coord.). **Estratégia. Vol. XVII**. Lisboa: Instituto Português da Conjuntura Estratégica, 2008. p. 389-410.

FLINT, Colin; TAYLOR, Peter. **Political Geography**. Word-Economy, Nation-State and locality. 5 Edição. Edimburgo: Pearson Education Limited, 2007.

HANSEN, Eric et al. Ocean/ Maritime Clusters: Leadership and Collaboration for Ocean Sustainable Development and Implementing the Sustainable Development Goals. **World Ocean Council White Paper**, Honolulu, p. 1-34, fevereiro 2018.

INTERNATIONAL MONETARY FUND [FMI]. Angola: 2015 Article IV Consultation- Press release; Staff report; and Statement by the Executive Director for Angola. **Country Report**, Washington, n. 15/301, p. 1-66, novembro 2015.

FMI. **World Economic Outlook: Challenges to Steady Growth**. Washington: FMI, 2018.

FMI. **Regional Economic Outlook**. Sub-Saharan Africa: recovery amid elevated uncertainty. Washington: FMI, 2019.

GINGA, Damiao. **Angola e a Complementaridade do Mar: o Mar enquanto fator geoestratégico de segurança, defesa e afirmação**. Tese de doutoramento (Ciências Políticas) - Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias de Lisboa, Lisboa, 2014.

MAHAN, Alfred. **The influence of sea power upon History**, 1660-1783. Cambridge: Cambridge Library Collection, 1889.

MATIAS, Nuno. A “Clusterização” da Economia Marítima. **Nação e Defesa**, Lisboa, Série 4, n. 122, p. 9-23, 2009.

MUNIM, Ziaul ; SAEED, Naima; LARSEN, Odd. I. Tool port’ to ‘landlord port’: a game theory approach to analyse gains from governance model transformation. **Journal Maritime Policy & Management**, Londres, vol. 46, n. 1, p. 43-60, fevereiro 2019.

NEVES, João. **A Soberania dos Estados e o Mar**. A realidade portuguesa. Comunicação apresentada na Academia de Marinha a 23 de fevereiro, Lisboa, 2010.

NYE JR., Joseph. **Compreender os conflitos internacionais**: Uma introdução à teoria e à história. Lisboa: Gradiva, 2002.

Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico [OCDE]. **Guidelines on Corporate Governance of State-Owned Enterprises**. Paris: OCDE Publications Service, 2005.

OCDE. **Rethinking Innovation for a Sustainable Ocean Economy**. Paris: OCDE Publishing, 2019.

PEREIRA, Sandra. O Mar enquanto elemento densificador do Espaço Lusófono. **Maria Scientia – Revista Científica Electrónica Scientific e-Journal**, Lisboa, n. 4, p. 27-42, novembro 2012.

RIBEIRO, Félix. A Economia do Mar. In MATIAS, N.; Soromenho-Marques, V.; LEITÃO, A. (Coord.). **Políticas Públicas do Mar**. Lisboa: Esfera do Caos, 2010. p. 129-180.

RIBEIRO, João. Portugal e a exploração dos oceanos. **Cadernos de Economia**, vol. 95, n. 24, Lisboa, p. 17-20, 2011.

RODRIGUES, Jorge. **Corporate Governance**: uma introdução. Mangualde: Edições Pedagogo Lda., 2008.

SACCHETTI, António. A Marinha Instituição e os Homens (reflexões). Reimpressão do original 1988. **Temas e Reflexões**, Lisboa, n. 1, p. 1-64, outubro 2005.

SAER. **O Hypercluster da Economia do Mar**. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa. Lisboa: SaeR/Associação Comercial de Lisboa, 2009.

SANTOS, Ricardo; GONÇALVES, Emanuel. Áreas Marinhas Protegidas. In MATIAS, N.; SOROMENHO-MARQUES, V.; LEITÃO, A. (Coords.). **Políticas Públicas do Mar**. Lisboa: Esfera do Caos, 2010. p. 119-128.

SPYKMAN, Nicholas. **America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power**. Londres: Transaction Publishers, 1966.

SIMÕES, Francisco. Defesa Nacional e Segurança Nacional. **Nação e Defesa**, Lisboa, vol.7, n. 3, p. 12-39, junho 1978.

SILVA, Jaime. A Plataforma Continental Portuguesa: Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional. **Cadernos Navais**, Lisboa, n. 43, p. 1-157, outubro-dez. 2012.

SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações. 3ª Edição**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2017.

TILL, Geoffrey. Britain, Portugal and Maritime Globalization: past, present and future. **Cadernos Navais**, n. 24, Lisboa, p.13-20, janeiro-mar. 2008.

VAZ, Alcides. O Atlântico Sul e as Perspectivas Estratégicas de Brasil, Argentina e África do Sul. In ACIOLY, A.; MORAES, R. (Coords.). **Prospectiva, Estratégias e Cenários Globais. Visões de Atlântico Sul, África Lusófona, América do Sul e Amazônia**. Brasília: Instituto de Pesquisa Económica Aplicada, 2011. p. 49-60.