

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL

2013/2014



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

MARINHA DE GUERRA ANGOLANA.

PASSADO, PRESENTE E PERSPECTIVAS PARA O SÉCULO XXI.

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA MARINHA ANGOLANA.



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**MARINHA DE GUERRA ANGOLANA.
PASSADO, PRESENTE E PERSPECTIVAS PARA O SÉCULO XXI.**

**CMG LUIS DOS SANTOS
MARINHA ANGOLANA**

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2013/2014

Pedrouços, 16 de Maio de 2014



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**MARINHA DE GUERRA ANGOLANA.
PASSADO, PRESENTE E PERSPECTIVAS PARA O SÉCULO XXI.**

**CMG LUIS DOS SANTOS
MARINHA ANGOLANA**

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2013/2014

Orientador: CMG José Carlos Miguel Picoito

Pedrouços, 16 de Maio de 2014



Agradecimentos

Primeiro a Deus, o pai todo-poderoso que com o seu saber conseguiu trazer-me até às terras de Camões, para que fosse possível esta formação.

Aos Auditores, que entendendo as diferenças entre os homens, conseguiram nos enquadrar e facilitarem todo nosso trabalho.

Aos meus netos, que são a minha maior alegria, aos colegas que me encorajaram para que eu viesse frequentar o curso.

Aos diretores do curso, primeiro o Sr. MGEN Carlos Branco e depois o Sr. CALM Valente dos Santos.

Ao meu orientador CMG José Carlos Miguel Picoito pela vontade demonstrada em transmitir-me todo seu saber para que um trabalho fosse conclusivo com êxitos.

Ao meu chefe de curso, o CMG Modas Daniel pela coragem que transmitia em cada momento da caminhada da vida, os meus agradecimentos.

Aos meus padrinhos de trabalho, CMG Bento Domingues e CMG Valentim Rodrigues, pelo dinamismo transmitido em cada momento e em cada passo que se dava.

Aos meus colegas da Direção, que muito me auxiliaram ao enviarem material de estudo, diga-se de passagem, fundamental para o sucesso deste trabalho.

E por fim, uma homenagem póstuma ao meu Vice-almirante Joaquim João Gouveia, homem do saber, falecido em Dezembro de 2013, depois de uma luta titânica contra o cancro do pulmão, para que sua alma esteja em paz junto do Senhor Criador do Céu e da Terra.



Índice

Resumo	vii
Abstract	viii
Palavras-chave	ix
Lista de Abreviaturas	x
Introdução	1
Justificação do estudo	1
Base conceptual da investigação	3
Objeto de Estudo e delimitação do tema	3
Objetivos da investigação	4
Procedimento metodológico	5
Organização do estudo.....	7
1. Breve historial da Marinha durante a luta de Libertação e pós-independência..	8
a. Espólio deixado pela Marinha Portuguesa	8
b. A Marinha durante os primeiros anos da independência (1976-1980).....	11
c. A Marinha e a sua capacidade operacional durante os anos 80 e 90.....	14
d. Síntese conclusiva.....	16
2. A Situação Atual da Marinha Angolana	18
a. Processo de Reedificação da Marinha Angolana	19
b. Organização Estrutural da Marinha de Guerra Angolana	21
c. Organização Territorial e Administrativa da Marinha Angolana.....	24
d. O Sistema de Formação na Marinha de Guerra Angolana.....	25
e. Síntese conclusiva.....	27
3. As vulnerabilidades da Marinha Angolana face aos desafios na Região África Austral.....	29
a. Características do ambiente marítimo de Segurança e Defesa na Região África Austral.....	29
b. Análise das Marinhas da Região (África do Sul, Namíbia e Nigéria).....	31
c. Vulnerabilidades da Marinha de Guerra Angolana face ao nível de interesses e responsabilidades do seu Estado.....	36
d. Síntese conclusiva.....	38
4. Perspetivas para os interesses de Angola no mar no âmbito alargado da Região Atlântico Sul, no século XXI.....	40



a. O poder naval de Angola e relacionamento com outros atores relevantes na Região Atlântico Sul.....	41
b. Reestruturação e edificação de capacidades que viabilizem os desígnios do Estado Angolano no mar.	45
c. Como assegurar com eficácia e eficiência o período de transição para o nível de ambição desejado.....	47
d. Síntese conclusiva.....	50
Conclusões.....	53
Bibliografia.....	58
Anexo A	A-1
Apêndice 1.....	Apd 1-1

Índice de Figuras

Figura 1– Estrutura do Comando e Estado-Maior da MGA	22
Figura 2 – Estrutura do Comando e Estado-Maior da MGA	22
Figura 3 – Organização territorial e administrativa da MGA	24

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Quadro do espólio em meios navais deixados em Angola em 1974	9
Tabela 2 – Plano de Reedificação da MGA	20
Tabela 3– Estrutura Organizacional da MGA	21
Tabela 4 – Sistema de Formação na Marinha de Guerra Angolana	26
Tabela 5 – Quadro comparativo das Marinhas da África Austral	35



Resumo

Uma nação que tenha uma extensa orla marítima, como é o caso de Angola, e pretenda usar o mar na prossecução dos seus interesses estratégicos tem que dispor de uma Marinha que revele deter doutrina e saber, organização, meios e experiência operacional, para que se possa afirmar como um «Instrumento fundamental da ação do Estado no Mar».

A Marinha de Guerra Angolana tem 37 anos de existência, tendo sido criada na sequência da proclamação da Independência da República Popular de Angola em 1975. Ao longo de mais de três décadas de vida, a MGA tem passado por diferentes fases, com reflexos no seu nível de prontidão que procurámos caracterizar ao longo do trabalho. A primeira fase de crescimento e afirmação, próprio de uma marinha recém-formada, num novo Estado independente, com um nível operacional bastante limitado, resultado de algumas estruturas fixas e meios navais que havia herdado da Marinha Portuguesa, mas com uma considerável vontade de afirmação, que passava pela formação de pessoal em Países aliados que adquirissem competências para operar e assegurar a sustentação dos poucos meios que tinham ao seu dispor.

A fase seguinte, que ocorre durante as décadas de 80 e 90, pode ser caracterizada por uma grande estagnação e retrocesso, em função de uma significativa falta de investimento continuado, em função de o Estado Angolano ter adotado outras prioridades, privilegiando os meios das componentes terrestre e aérea face ao conflito interno que então decorria. Esta fase conduziu a uma quase completa ausência de meios e a um nível operacional muito reduzido face à total obsolescência dos meios existentes, com uma cadeia logística de manutenção descontinuada, e um programa de reequipamento sem grande expressão.

Com a resolução do conflito interno, pode-se afirmar que uma nova era começou para o País e também naturalmente para as suas Forças Armadas. Assim a Marinha poderá iniciar uma terceira fase, de reestruturação e desenvolvimento sustentado, que tem vindo a ser sucessivamente adiada mas que necessariamente terá que acontecer.

O Estado Angolano, passado o tempo em que teve que atribuir a sua maior prioridade a outros setores sociais tais como o programa de erradicação da pobreza, e desenvolvimento do interior do território, terá que voltar a investir nas Forças Armadas e no ramo Marinha, que até agora funcionou um pouco como “parente pobre” pelas razões que são conhecidas.

Para poder atuar pelos meios próprios, legítimos e adequados em defesa dos seus interesses estratégicos na região, inclusive no mar, onde nas águas sob sua jurisdição, se situam diversas plataformas petrolíferas, uma das suas principais fontes de receita, carece de uma Marinha que deve estar bem estruturada e dimensionada em função do seu Nível de Ambição, que seja moderna e operacional, dispondo de capacidades, edificadas nas suas diferentes vertentes, que possam assegurar uma resposta rápida e eficaz aos desafios que se lhe vão colocar ao longo das próximas décadas.



Abstract

A nation, such as Angola, that has an extensive maritime front and intends to use the sea in pursuit of its strategic interests must have a navy that encompasses principles and knowledge, organization, resources and operational experience, so to substantiate itself as a “Fundamental action instrument of the Nation at sea».

The Angolan Navy has 37 years of existence, having been established following the proclamation of independence of the Republic of Angola in 1975. Over more than three decades of life, the MGA has gone through different phases, with reflections on their level of readiness that we have tried to characterize throughout this thesis. The first phase of growth and affirmation, typical of a newly formed navy, in a new independent State, with a very limited operational experience, a result of some fixed structures and naval assets inherited from the Portuguese Navy, but with considerable need for affirmation, through the training of personnel in allied countries where skills were acquired so to operate and ensure the support of the meagre resources at their disposal.

The next phase, which takes place over the decades of 80's and 90's, can be characterized by a great stagnation and backsliding, due to a significant lack of continued investment, and resulting from the adoption of other priorities by the Angolan Nation, which privileged land and air components in the face of the existing internal conflict. This phase led to an almost complete absence of resources and a very low operating level vis-à-vis a total lack of resources with a discontinued maintenance logistics chain, and a retrofitting program without much vision.

With the resolution of internal conflict, a new era begun for the country and also, of course, for their armed forces. So the navy began a third phase of its restructuring and sustainable development, which had been successively postponed but had always been a necessity.

The Angolan Nation, now over the period in which it had to assign their highest priority to other social sectors such as the programme for the eradication of poverty, and development of the interior of the country, now has to re-invest in the military and in the navy, which had until now functioned somewhat like the "poor relation" for reasons that are well known.

To be able to act in their own assets with legitimate and defence appropriate strategic interests in the region, including at sea, where the waters under their jurisdiction have several oil rigs, one of the main sources of revenue, lacks a navy that is well structured and sized, according to their level of ambition, that is modern and operational, featuring capabilities built around different aptitudes, which will ensure a rapid and effective response to the challenges to be confronted over the next few decades.



Palavras-chave

Atlântico Sul;
Capacidades;
Estratégia;
Marinha de Guerra Angolana;
Mar Territorial;
Missões;
Planeamento;
Plataforma continental;
Reedificação da Marinha;
Zona Económica Exclusiva

KEY WORDS

Angolan Navy
Capabilities
Continental Shelf
Economic Exclusion Zone
Missions
Navy Rebuilt
Planning
South Atlantic
Strategy
Territorial Sea



Lista de Abreviaturas

ACA	Académica
CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados do Oeste Africano
CGG	Comissão do Golfo da Guiné
CGNG	Curso Geral Naval de Guerra
CSNG	Curso Superior Naval de Guerra
CPLP	Comunidade de Países de Língua Portuguesa
CTM	Cooperação Técnico-Militar
EEN	Escola De Especialistas Navais
EN	Escola Naval
FAPLA	Forças Armadas de Libertação de Angola
FAA	Forças Armadas Angolanas
FFAA	Forças Armadas (termo utilizado de modo genérico)
Hip	Hipótese
IMB	Instrução Militar Básica
ISNG	Instituto Superior Naval De Guerra
MGA	Marinha de Guerra Angolana
MIC	Metodologia de Investigação Científica
MPLA	Movimento Popular de Libertação de Angola
MSA	Marinha Sul-Africana
MT	Mar Territorial
NEP	Norma de Execução Permanente
NPO	Navio de Patrulha Oceânico
OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
ONU	Organização das Nações Unidas
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
OPV	Ocean Patrol Vessel
PIB	Produto Interno Bruto
QC	Questão central
QD	Questão derivada
QP	Quadro Permanente



SADC	Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
SFN	Sistema de Forças Nacional (de Angola)
SMO	Serviço Militar Obrigatório
UA	União Africana
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE	Zona Económica Exclusiva
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul



Introdução

“O Mar é a continuação do nosso Território Nacional”¹

Os oceanos e os mares, que ocupam 4/5 da superfície da Terra, têm vindo a assumir uma importância crescente no plano das relações internacionais e nas prioridades de cada Estado. Tidos como a «última fronteira» e um meio de acesso a novos recursos, cada País tem procurado posicionar-se para aumentar a sua influência sobre o mar que fica situado nas suas zonas de interesse estratégico. O conflito entre aqueles que reclamam soberania sobre novas áreas marítimas – como por exemplo os projetos de extensão das plataformas continentais – e os que defendem uma maior liberdade de utilização de espaços que advogam como sendo comuns «the global commons», fará seguramente intensificar as disputas centradas nos interesses relacionados com o mar.

Justificação do estudo

Uma nação que pretenda usar o mar na prossecução dos seus interesses estratégicos tem que dispor de uma Marinha que revele deter doutrina e saber, organização, meios e experiência operacional, para que se possa afirmar como um «Instrumento fundamental da ação do Estado no Mar».

O poder do Estado no Mar fica reforçado sempre que se adiciona mais valor a cada parcela do todo que é a sua estrutura, mas poderá ser seriamente comprometido se não tiver capacidade para proteger os seus direitos, para assumir as suas responsabilidades nas áreas marítimas de soberania e de jurisdição, bem como ainda nas áreas de interesse estratégico direto, ou até mesmo de interesse indireto.

Um elemento decisivo é ter uma visão estratégica sobre o mar e elaborar o respetivo planeamento estratégico, só assim haverá condições para maximizar as suas potencialidades económicas e minimizar os perigos e ameaças vindas dos predadores das nossas riquezas (vivas e não vivas), bem como de possíveis ameaças de índole militar ou de segurança. Sendo Angola um País com uma extensa orla costeira que adotou a dimensão do Mar Territorial de 12 milhas e da Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 milhas, de acordo com os artigos 3º e 57º da Convenção das Nações Unidas sobre o Mar (Montego Bay, 1982), deve procurar afirmar-se como um Estado

¹ António Agostinho Neto, Poeta e 1º Presidente da R.P. Angola, 1976



marítimo e virado para o mar, devendo relacionar-se com ele na defesa dos seus interesses e desígnios nacionais.

Por isso, é extremamente importante que o Estado Angolano disponha de uma Marinha militar adequada às características geoestratégicas da região em que se insere e ao uso que deve e pretende fazer do mar.

Introdução ao tema e definição do contexto em que se desenvolve

O tema tem por enunciado: **“A Marinha de Guerra Angolana. Passado, Presente e Perspetivas para o Século XXI.”**

O contexto envolvente ao tema tem as seguintes vertentes:

- A Marinha no passado – Neste capítulo temos a dizer que sendo Angola um País, sem uma significativa cultura marítima, herdou do regime colonial uma Marinha (em particular no que se refere a meios navais) sem grande expressão, a qual antes da Independência terá servido corretamente os interesses da potência colonizadora, mas que foram com o passar dos anos ficando obsoletos e de limitado valor bélico. Ainda na perspetiva de passado, faremos uma abordagem ao ponto da situação da Marinha de Guerra Angolana (MGA) nos primeiros anos após a Independência para uma melhor compreensão daquilo que foi, e do que poderão ser as perspetivas futuras da MGA, inserida numa determinada conjuntura regional. Nesta abordagem faremos menção aos paradigmas de planeamento, numa lógica de se constituírem como documentos simples e breves, contendo as referências para a transformação da Marinha, necessárias à sua permanente adaptação nos domínios genético, estrutural e operacional, bem como aos requisitos do cumprimento das missões.
- A situação atual da Marinha Angolana – É caracterizada por um conjunto de fatores que poderão degenerar em vulnerabilidades, designadamente:
 - No âmbito paradigma genético, a não conclusão do processo de reedificação das Forças Armadas Angolanas (FAA) iniciado em 2000, designadamente com a não concretização do apetrechamento com meios navais, na componente naval do Sistema de Forças Nacional (SFN), o



que terá ficado muito aquém do previsto em vários planos e projetos traçados, poderá afetar consideravelmente as capacidades de fiscalização e vigilância; combate à imigração ilegal e de projeção de força, o que tenderá a desvirtuar consideravelmente o sistema de forças equilibrado e a versatilidade dos meios que devem enformar o paradigma genético.

- No paradigma estrutural, podemos considerar que está quase concluída a reestruturação da MGA, vertendo algumas alterações que visam aperfeiçoar e tornar mais funcional o seu quadro orgânico.
- No seio do paradigma operacional, as missões de fiscalização continuam a ser asseguradas por meios navais (lanchas patrulheiras) com mais de 15 anos ao serviço na MGA, que implicam manutenções constantes e em consequência custos de manutenção muito superiores ao desejável, resultando em graves perdas de eficiência no emprego dos meios existentes.

As vulnerabilidades apontadas podem, no seu conjunto, vir a comprometer o cumprimento cabal da missão da Marinha, cujo lema aponta para uma “Marinha de Guerra Angolana Forte e Firme na Defesa das Nossas Águas Territoriais”.

Base conceptual da investigação

Como base conceptual da investigação, teremos que enquadrar no âmbito do processo de reedificação das FAA, que engloba a sua Marinha e a componente naval do seu SFN, num ambiente de segurança internacional de grande volubilidade e incerteza que decorre numa conjuntura regional de instabilidade, que determina grande premência na conclusão desse processo de transformação das Forças Armadas, em particular no que respeita à edificação e modernização do dispositivo naval, para fazer face às ameaças e desafios que se lhes deparam, por se inserir mais no âmbito deste trabalho.

Objeto de Estudo e delimitação do tema

O objeto central desta investigação consistirá numa reflexão sobre o historial da Marinha Angolana, do seu momento atual e das suas perspectivas futuras, para que daí possam decorrer propostas de linhas de ação, em resposta aos principais desafios externos e internos que se lhe colocam, no âmbito dos princípios reguladores da sua ação no campo genético, estrutural e operacional.



O tema será delimitado, a fim de melhor centrar a investigação e aprofundar a análise, num enquadramento regional que envolve o Atlântico Sul e a África Austral, como termos de comparação para efeito de “*benchmarking*” serão as equacionadas as marinhas tidas como referência na região: da África Austral, da Namíbia e da Nigéria. Assim, esta abordagem sobre o tema irá situar-se no plano estratégico, tendo em conta a vasta área de responsabilidade que a República de Angola possui e os seus interesses estratégicos na Região.

No que concerne ao enquadramento legislativo, a nossa análise focar-se-á exclusivamente, em diplomas posteriores ao ano de 1976, ano da criação do Ramo.

Objetivos da investigação

Foram definidos para a presente investigação um Objetivo Geral (OG), principal, e quatro Objetivos Específicos (OE):

Objetivo Geral	<i>Analisar, estudar e identificar linhas de ação e eventuais projetos de reequipamento e reestruturação da Marinha Angolana no sentido de fornecer contributos para que se possa tornar mais moderna, mais eficiente e operacional, a fim de que se possa afirmar como instrumento indispensável na defesa dos interesses de Angola no mar, em particular nas águas sob sua jurisdição. Este estudo deverá ter por base as experiências colhidas no passado, em particular no período pós-Independência, e tendo como ponto de partida a realidade atual, poder definir e encontrar as soluções mais ajustadas para satisfazer este desígnio estratégico.</i>
OE 1	Avaliar e estudar o passado da Marinha Angolana, no período pós-independência, no sentido de a partir das experiências colhidas no passado, evitar erros anteriormente cometidos e melhorar e consolidar os aspetos positivos já alcançados.
OE 2	Analisar o estado atual da Marinha Angolana, no âmbito da sua organização estrutural e das capacidades de operação e de combate e avaliar a que ponto poderá satisfazer as necessidades e requisitos definidos para a Componente Naval do Sistema de Forças, através dos documentos estruturantes da Estratégia de Defesa Nacional.
OE 3	Analisar o estado atual da Marinha Angolana, no âmbito das capacidades de operação e de combate tendo como modelos referenciais na perspetiva regional, a Marinha da África do Sul, da Namíbia e da Nigéria e avaliar qual poderá ser o seu nível de intervenção como ator de referência na Região.
OE 4	Perspetivar o futuro da Marinha Angolana, criando uma Diretiva de Política Naval, que zele pelos interesses Nacionais usando modelos e referências praticados na Marinha Portuguesa e Brasileira, em estreita cooperação com Países amigos e parceiros no seio da CPLP.



Procedimento metodológico

O presente trabalho seguirá a Metodologia de Investigação Científica (MIC), descrita na NEP/ ACA-10, 18FEV 2013 do IESM, tendo como base o método hipotético-dedutivo².

Na primeira fase, após a elaboração da questão central, que se pretende seja a linha orientadora da investigação, iniciou-se uma pesquisa bibliográfica e documental.

Posteriormente, dar-se-á início ao processo de conceção dos mecanismos de construção e avaliação das hipóteses a levantar, que permitirão validá-las ou não, seguindo-se a análise da informação com vista à elaboração das conclusões. Para tal será prosseguida a pesquisa bibliográfica, orientada para a recolha de dados, que se complementará com a realização de entrevistas, já mais estruturadas, a especialistas nos temas em causa (ex.: Almirantes na Reserva ou Reforma), bem como a personalidades de reconhecido mérito, cujas experiências vividas e saber acumulado nestas matérias, lhes conferem uma mais-valia de opinião a ter em devida consideração.

Atento ao objetivo e a delimitação estabelecida para o estudo, a investigação será orientada em torno da seguinte **Questão Central (QC)**:

Que Marinha de Guerra Angolana deve estar edificada, no dealbar do séc XXI, para satisfazer os desígnios estratégicos de uma Nação que procura afirmar-se como uma potência Regional e afirmar-se como instrumento indispensável na defesa dos interesses de Angola no mar?

² QUIVY, Raymond, CAMPENHOUDT, Luc Van (2003). Manual de Investigação em Ciência Sociais. #ª Ed., Lisboa: Gradiva. “A construção deste método parte de um postulado ou conceito postulado, como modelo de interpretação do fenómeno estudado. Este modelo gera, através de um trabalho lógico, hipóteses, conceitos e indicadores para os quais se terão de procurar correspondentes no real”.



No desenvolvimento da QC articularam-se as seguintes Questões Derivadas (QD) e deduzidas as respetivas Hipóteses de Investigação (Hip):

Questões Derivadas e Hipóteses de Investigação	
OE 1	QD 1: <i>Que meios e organização em termos de dispositivo naval estavam disponíveis, para a defesa da costa Angolana e que evolução se registou no período pós-Independência?</i>
	Hip 1: No período pós-independência os meios e a organização da Marinha de Guerra Angolana eram insipientes e baseados nas infraestruturas e meios navais deixados pelo Estado português. A evolução registada, foi baseada numa formação massiva de marinheiros, nos diversos estabelecimentos de ensino da Europa de Leste, aliada a uma reorganização estrutural não sustentada na geração de meios, face a outras prioridades assumidas por razões do conflito interno Angolano.
OE 2	QD 2: <i>Em que medida a Marinha Angolana atual, satisfaz as necessidades da Componente Naval do Sistema de Forças ajustado à Defesa da Nação na situação presente?</i>
	Hip 2: Os documentos estruturantes de Defesa de Angola apontam as missões da Marinha de Guerra no presente, no entanto, o Sistema de Forças, na sua componente naval, não corresponde ainda em meios e em capacidades edificadas às necessárias para o cabal cumprimento das missões que lhe devem ser confiadas.
OE 3	QD 3: <i>Que relacionamento e que posições devem ser sustentadas pelo Poder Naval Angolano, no âmbito regional junto de outros Países de referência na África Austral?</i>
	Hip 3: O Poder Naval Angolano para se afirmar como um ator relevante no Região Atlântico Sul/ África Austral deverá deter capacidades para assegurar o cumprimento das missões essenciais no âmbito da Defesa militar e apoio à Política externa, na Proteção e Segurança dos espaços marítimos sob a sua jurisdição. Para cumprir este desiderato, a Marinha Angolana deverá aproximar o seu nível de ambição ao das Marinhas de referência na Região (África do Sul, Namíbia e Nigéria).
OE 4	QD 4: <i>Como deverá ser ajustada a estrutura orgânica da Marinha Angolana, o seu dispositivo naval e o seu emprego, para assegurar no futuro, de forma sustentada, os interesses nacionais no mar, e numa perspetiva mais ampla na Região Atlântico Sul?</i>
	Hip 4: A estrutura orgânica renovada deverá ter correspondência na aquisição de meios e edificação de capacidades, bem como reforçar as vertentes de organização, doutrina e treino, procurando colher as experiências e apoios junto de Marinhas mais desenvolvidas, em particular das aliadas no seio da CPLP (Portugal e Brasil), a fim de viabilizar uma Esquadra com condições para vigiar e fiscalizar as suas áreas de interesse no mar e com capacidade para projetar Forças no âmbito Regional do Atlântico Sul/ África Austral, de modo autónomo ou em parceria integrando Forças Multinacionais.



Organização do estudo

O trabalho será organizado em quatro capítulos, para além da introdução e das conclusões.

No primeiro capítulo será apresentado um breve historial da Marinha durante a luta de Libertação.

No segundo capítulo será analisada a situação atual da Marinha Angolana.

No terceiro capítulo serão caracterizadas as vulnerabilidades da Marinha face aos desígnios na Região Austral.

No quarto e último capítulo serão identificados os interesses nacionais no mar, numa perspetiva mais alargada na Região Atlântico Sul.

As conclusões serão orientadas no sentido de traduzir as grandes linhas de orientação e de ação que possam ser preconizadas resultem da investigação.



1. Breve historial da Marinha durante a luta de Libertação e pós-independência

Um núcleo de indivíduos, vindos das forças de Guerrilha, constituiu o embrião da atual Marinha de Guerra Angolana. Nos anos setenta, esse grupo em que muitos dos seus elementos tinham idade inferior a 20 anos, mas que já anteriormente haviam estado empenhados na luta de libertação Nacional, sentiam já uma necessidade precoce da utilização do mar e dos rios, para transpor os diversos obstáculos, conferidos pelas condições geográficas e ambientais que caracterizam Angola, para assim poderem ser usados em favor dos seus interesses estratégicos.

A génese da Marinha Angolana fica assim ligada à Guerrilha e à luta de libertação nacional, particularmente na 1^a Região Político-militar, onde os guerrilheiros sentiam a necessidade de transpor o rio Zaire, tendo meios operacionais para transporte de armamento, munições, alimentação e outros meios de apoio as forças de Guerrilha, da parte norte do território nacional (Província Zaire) para o enclave de Cabinda (parcela do território situada a norte do rio Zaire).

Foi perante esta visão e necessidade, que ainda no decorrer da luta de guerrilha, a Direção do Movimento Popular de Libertação de Angola (MPLA), escolheu 24 elementos, entre os seus melhores guerrilheiros, que foram enviados para a antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), a fim de receberem formação marinheira, de tal forma que após a proclamação da Independência Nacional em 1975, viriam a ser nomeados e empossados como os primeiros quadros da MGA.

a. Espólio deixado pela Marinha Portuguesa

Após a Independência Nacional, em Novembro 1975, um grupo de engenheiros sapadores da Organização da Defesa Popular foi chamado à Base Naval de Luanda para fazer uma vistoria aos navios e embarcações deixados pela Marinha Portuguesa, a fim de verificar se havia quaisquer indícios de sabotagem ou de armadilhas, que pudessem levar à perda dos meios navais e a eventuais danos pessoais ou materiais.

Pese embora este receio natural e alguns cuidados que importava ter, veio a ser constatado que o espólio deixado pela Marinha Portuguesa, ainda que bastante limitado em número de meios navais e na respetiva cadeia logística para assegurar a sua sustentação operacional, não restam dúvidas de que teria sido bem mais difícil construir



uma Marinha a partir do zero, do que tendo esta base de partida, sobre a qual se procurou tirar o máximo de aproveitamento.

Assim a MGA nasceu e viveu os primeiros tempos da sua existência, essencialmente concentrada na Base Naval de Luanda, sito na Ilha com o mesmo nome, onde foram instalados designadamente: o Comando, o Estado-Maior, o Comissariado Político, a Logística, e todos restantes serviços, transformando assim a Base Naval num verdadeiro Quartel-general (QG) da MGA.

A MGA, inicialmente designada por Marinha de Guerra Nacional, foi oficialmente criada a 10 de Julho de 1976, após ter terminado o primeiro curso de Especialistas Navais, ministrado em território angolano por instrutores cubanos.

No entanto, já antes desta data, as nossas unidades realizavam atividades com destaque para as lanchas de desembarque “Alfange” e “Ariete” que apoiavam as tropas terrestres na pacificação do Norte do País.

Nesta altura, constituíam património da Marinha Nacional o espólio da Marinha Portuguesa que havia sido deixado em portos angolanos, consubstanciado nas infraestruturas em terra e meios navais (navios e lanchas), nomeadamente:

Tabela 1 – Quadro do espólio em meios navais deixados em Angola em 1974

Fonte: (Soares, 2012) adaptado pelo Autor

Tipo navio/ embarcação	Nome da Classe	Deslocamento	Velocidade máxima	Armamento (calibre)	Efetivo
Navio de Patrulha Costeira (NPC)	“Júpiter”	45 ton	20 nós	---	2
Navio de Patrulha Costeira (NPC)	“Pollux”				2
Lancha de Fiscalização Costeira (LFC)	“Argus”	210 ton	18 nós	2 Bofors peça 40 mm	4
Lancha de Fiscalização Costeira (LFC)	“Bellatrix”;	35 ton	15 nós	1 Oerlikon peça 20 mm	6
Lancha de Desembarque Grande (LDG 100)	“Alfange”	480 ton	10,5 nós	2 Oerlikon peça 20mm	2
Lancha de Desembarque Média (LDM 400)		59 ton	9 nós	2 Oerlikon peça 20mm	2
Lancha de Desembarque Pequena (LDP 300)		18 ton	12 nós	2 MG 42 7,6 mm	3
Navio hidrográfico	“Carvalho Araújo”	450 ton	12 nós	----	1



Nota: O Navio hidrográfico referido, não voltou a navegar, tendo servido apenas como navio-escola e centro de comunicações.

Graças a um intenso e entusiástico trabalho dos combatentes e trabalhadores da Marinha e com ajuda internacional de especialistas cubanos, esses navios ficaram operacionais e passaram a navegar. Estes meios navais e as respetivas guarnições passaram então a desempenhar o conjunto de missões possíveis, face á limitação dos meios, sulcando com orgulho os largos horizontes das águas nacionais de Angola, já que o dispositivo naval de então lhes viabilizava o assegurar da quase totalidade das missões programadas, que não era muito diversificado face às prioridades estratégicas nacionais estarem mais concentradas nas operações terrestres em função do conflito interno.

No entanto, à boa vontade, entusiasmo e espírito patriótico, não estavam aliadas as disponibilidades financeiras de forma a poder assegurar a correta manutenção dos meios navais existentes. Desta forma, paulatinamente foram ocorrendo avarias atrás de avarias e deixou de ser tecnicamente viável e/ ou economicamente recomendável a reparação e manutenção destes navios, que foram sendo “abandonados” a cais, deixando de ter qualquer atividade operacional. Assim, a seguir a uma intensa fase com inúmeras ações de fiscalização seguiram-se tempos de menor presença no mar, já que os navios e a sua vertente operacional constituem o núcleo em torno do qual deve estar centrada e estruturada qualquer Marinha que se preze.

A partir de 1976 foram sendo adquiridos os primeiros navios e lanchas de construção Soviética, nomeadamente Lanchas Torpedeiras e navios de desembarque de deslocamento médio, o que coincide com a chegada dos primeiros especialistas básicos formados na URSS, para os poderem operar. Estes meios e homens vieram reanimar a atividade operacional da MGA. Os navios de desembarque cumpriram inúmeras missões de apoio às forças terrestres ao longo de todo o período em que durou o conflito interno, tendo colaborado ativamente num processo que veio culminar no sucesso militar, o qual se revelou de grande importância para o crescimento da economia nacional e desenvolvimento no âmbito social.

As lanchas torpedeiras e lanchas de fiscalização, remanescentes continuaram a cumprir algumas missões de patrulhamento e fiscalização, registando no seu “palmarés”



a apreensão de várias embarcações que tinham cometido ações ilícitas e violado a soberania nacional.

b. A Marinha durante os primeiros anos da independência (1976-1980)

A MGA herdou do poder colonial um conjunto significativo de infraestruturas que serviram de apoio a todos trabalhos que se foram desenvolvendo, servindo para instalar os Comandos e Órgãos mais relevantes da sua estrutura organizacional. Como exemplo podemos referir o edifício onde funciona o Comando Naval, situado na Avenida Marginal de Luanda, a Messe de oficiais situada na Ilha de Luanda, que na situação presente já foi transformada num hotel de referência e as Oficinas Navais de Luanda, detendo equipamento e maquinaria, a que se juntou pessoal formado para as áreas de reparação e manutenção, no que veio a constituir num importante ponto de apoio da estrutura operacional.

Em 11 de Novembro de 1975, foi proclamada a Independência de Angola e em 10 de Julho de 1976 é declarada a criação da MGA, pela voz do primeiro presidente de Angola, Dr. Agostinho Neto, quando presidia o ato de encerramento do primeiro curso de especialistas navais, o qual tinha sido administrado por instrutores cubanos.

Nessa altura todas as unidades navais eram tripuladas por especialistas Angolanos. A MGA foi cumprindo as missões que lhe iam sendo atribuídas e para as quais estava preparada. As LDG tiveram de iniciar o apoio logístico às Forças Armadas de Libertação de Angola (FAPLA), particularmente em operações no norte do País, que em 1976 registava muita dificuldade e falta de segurança na travessia do rio Zaire. Esta tarefa consistia essencialmente em desembarcar material, e quando necessário também pessoal, nas áreas do Ambriz, Zeto, Soyo, e Cabinda (todos a norte de Luanda). Registavam-se ainda as necessidades de transporte de material de guerra, a partir do porto congolês de “Pointe Noire”, para o enclave de Cabinda, nomeadamente carro de combate, peças de artilharia e munições.

Para procurar assegurar o sucesso destas missões, foram definidas as necessidades de dispor de novas bases e pontos de apoios para as operações futuras. Assim no seguimento desta linha de ação, foi decido e posteriormente concretizada a abertura da Base Naval do Soyo, e porque estas necessidades também se colocavam na região a sul de Luanda, foi também criado um posto avançado no Lobito.



A MGA na sua missão de fiscalização das águas territoriais foi conseguindo obter os sucessos possíveis, mas que em breve prazo se foram transformando em alguns dissabores em função da limitação do material e do número de meios navais e ainda do não cumprimento de algumas das normas internacionais sobre o tratamento das tripulações apresadas, que levaram a protestos internacionais, que acabaram por ter de ser resolvidos nas mais altas instâncias.

Posteriormente, na década de 80, o papel e a importância da Marinha aparecem reforçados com o pedido para vir a planear e cumprir missões na luta contra a subversão que se expandia no sudeste do território nacional. Desenvolve-se então a ideia de utilizar os rios (numerosos e extensos nesta zona) para substituir as vias rodoviárias (poucas e muito vulneráveis), para o abastecimento logístico às unidades militares dispersas pelo território.

Em 1976 (setembro) é criada uma unidade de que recebe o nome de Kuando Kubango (KK), nome da província em que estavam colocados, e que em tempos ficara conhecida por “Terras do fim do Mundo”, composta por uma seção de especialistas navais que operavam com botes pneumáticos nos rios interiores, cujos elementos eram recrutados e preparados em Menongue, e que também integravam as guarnições das LDP.

Depois de um reconhecimento profundo sobre as facilidades existentes no Kuito Kuanavale (na zona sul de Angola), as lanchas foram transportadas a partir de Luanda, atravessando de camião grande parte do território nacional, o que lhe conferia um elevado grau de vulnerabilidade, até chegarem e serem postas a flutuar no rio Kuito. Esta vulnerabilidade apontada podia ter sido minorada se existissem diversas infraestruturas, servindo de pontos de apoio espalhados pelo território e o dispositivo naval se encontrasse mais disperso.

Porém, uma Marinha não é só composta por meios navais e infraestruturas em terra, um outro fator - o homem- importa considerar, e é seguramente o mais importante. Assim havia que formar recursos humanos que pudessem operar os meios e assegurar toda a parte de manutenção técnica, dos equipamentos que tinham sido deixados pelas Forças militares portuguesas, bem como de outros que viessem a ser adquiridos.



Pode-se afirmar que a formação de quadros para MGA começou ainda antes da proclamação da Independência, com a formação de 24 militares na antiga União Soviética, num curso que teve a duração de três anos.

As ações de formação de quadros na MGA tiveram continuidade com o apoio do então contingente de internacionalistas Cubanos, tendo-se realizado o primeiro curso de formação de Especialistas Navais em território angolano. O que constituiu um êxito e foi determinante para a criação do Centro de Preparação de Especialistas Navais, com objetivo de satisfazer as necessidades de quadros básicos no mais curto espaço de tempo possível.

Até 1990 foram formados neste Centro entre 1000 a 1500 militares. A Escola contava com um efetivo de 54 homens, entre professores e pessoal administrativo e que tinham como missão primária:

- Preparar o pessoal docente para o desempenho cabal e com alta qualidade das funções que lhes eram acometidas;
- Formar o pessoal discente nas áreas técnicas e militar naval;
- Ministrando cursos de especialidade como navegação, máquinas e eletricidade, comunicações e outros.

Nos anos subsequentes, a formação regista um incremento muito considerável, com a frequência de cursos, tanto no próprio País como no exterior, por militares angolanos destinados à MGA, sendo de salientar, os primeiros quadros formados na Academia Naval de Cuba, em diversas especialidades da Marinha. Este primeiro grupo que efetuou formação no exterior partiu para Cuba em 1975, ainda antes da proclamação da Independência, tendo regressado em 1977 já diversas ações de formação concluídas.

Esta formação permitiu dar suporte em cultura naval e conhecimentos na área técnica, que viabilizou o surgimento de primeiros e segundos comandantes para as lanchas, assim como especialistas de máquinas navais, qualificados para as unidades de superfícies.

De entre o universo de marinheiros chegados de Cuba, em 1977, destacavam-se alguns Oficiais gerais que atingiram lugares de topo na Hierarquia da Marinha, designadamente o Almirante Feliciano António dos Santos (ex-Chefe do Estado-Maior da Marinha) e o Vice-almirante Daniel Domingos António (atual Comandante da Região Naval Sul).



Importa ainda salientar que no seguimento deste plano de desenvolvimento, que decorre também ao longo da década de 80 a Marinha conhece um programa de reequipamento que envolveu a aquisição de Lanchas Torpedeiras, Porta-Mísseis e Navios de Desembarque médio, sendo estas que aquisições eram acompanhadas por ações de formação das respetivas guarnições, que decorreram essencialmente em Cuba e na ex-URSS.

O fim da década 70 e princípios de 80, foram bastante ricos para a formação de quadros militares, formalizando um número considerável de ofertas de bolsas de estudo para a frequência de cursos a diversos níveis, nas diferentes especialidades, lecionadas nas Escolas e Academias Militares Navais da então União Soviética e de Cuba, em grupos bastante numerosos (na ordem dos 30 a 60 militares) que foram frequentando sucessivos cursos.

c. A Marinha e a sua capacidade operacional durante os anos 80 e 90.

De acordo com algumas referências doutrinárias, a Capacidade Operacional aparece designada como o grau de desenvolvimento científico-tecnológico atingido que permite dispor de equipamentos modernos, organização e métodos avançados, bem como de recursos humanos qualificados para desenvolver um conjunto de medidas para prever e prover em qualidade, em quantidade e de forma oportuna os recursos humanos, o material, infraestruturas e os serviços necessários à sua preparação e ao seu emprego, com base em valores, princípios, conceitos, normas, métodos e processos determinados pela doutrina militar em vigor (Soares, 2012).

O serviço militar é uma das atividades que condiciona a preparação e o emprego das forças, realizada mediante o recrutamento de recursos humanos, a instrução, o adestramento de efetivos de forma eficaz e eficiente para evitar cair em situações de deficiente preparação e falhas na prontidão militar. Como é óbvio, a Marinha não constitui exceção.

Este foi o primeiro dilema que se apresentou desde muito cedo, na génese da MGA, como assegurar uma correta e atempada formação dos seus quadros?

Já no discurso proferido pelo Almirante Avelino Soares, 1º comandante da Marinha de Guerra Angolana, em 10 de julho de 1976, se fazia a seguinte constatação:



“O nosso País não tem tradição marítima e isso, em certa medida tem dificultado o aumento dos nossos quadros..., e a maior parte da nossa juventude não está sensibilizada para atividade da Marinha” (Soares, 2012)

Pese embora os mais altos responsáveis pela MGA, bem como de toda a estrutura militar, tivessem plena consciência das limitações e lacunas que eram evidentes na componente naval do SFN de Angola, ao longo de todo este período composto pelas duas últimas décadas do século XX, a prioridade mais elevada e onde estava concentrado a maior parte do esforço de guerra foi legitimamente e racionalmente atribuída às componentes terrestre e aérea das FAA, pois eram estas que estavam fortemente empenhadas no conflito interno e vieram a contribuir de forma decisiva para a sua resolução, que ocorreu por volta de 2002.

Durante este período, as Forças combatentes foram predominantemente terrestres, como consequência, os recursos empregues na Defesa foram atribuídos essencialmente ao Exército e à Força Aérea. Esta opção reverteu em que para além da aquisição de 4 embarcações de patrulha costeira, comprada à empresa espanhola de construção naval Izar, em 1993 e que cuja classe recebeu o nome de “Mandúme” e a um aumento temporário da componente Pessoal na década de 1990, até ao final do conflito interno em 2002, na MGA não foram efetuados mais investimentos e não existiram planos para adquirir novos meios navais operacionais nem navios oceânicos (Ships, 2013).

No entanto, e pese embora as inúmeras limitações técnicas e humanas a MGA foi cumprindo um conjunto de missões e atividades que lhe estavam confiadas, designadamente:

- Participação em ações conjuntas de defesa da Pátria;
- Realização de fiscalização e patrulhamento nas águas sob jurisdição nacional;
- Transporte de carga militar e civil no âmbito de interesses estratégicos do Estado.

Em forma resumida e para concluir pode-se dizer que nos anos 90, o Poder naval concentrado na MGA era muito reduzido ou praticamente nulo.

Era esperado e em especial nos setores mais sensibilizados para as vantagens do poder marítimo, que a resolução conflito pudesse vir determinar outra evolução no processo e que viesse permitir um maior investimento na reedificação da MGA, cuja tarefa se afigurava hercúlea, mas na qual tínhamos que acreditar que seria exequível assim fosse encarada como um desígnio nacional, e neste sentido relembramos as



palavras “...Nós temos diante de nós, um fato que não devemos também esquecer, é que para proteger o nosso território nacional esta Marinha é muito necessária, e já foi feito um bom trabalho, os camaradas conseguiram pôr a funcionar a Marinha, recuperaram algumas Unidades Navais, e já as puseram ao serviço da nossa Pátria....” proferidas pelo Dr. António Agostinho Neto, primeiro Presidente da R.P. Angola, em 1976.

d. Síntese conclusiva

A MGA teve a sua génese a partir do espólio em pequenos navios e embarcações deixados pelas Autoridades Portuguesas em território angolano após a proclamação da independência. Os seus primeiros tempos de vida foram passados com a MGA praticamente toda concentrada na Base Naval de Luanda, onde nas infraestruturas que outrora serviram a Marinha Portuguesa, ficavam agora instalados todos órgãos administrativos e de serviços, tendo-se aproveitado também as moradias existentes na área incluindo os meios navais. Pode-se então dizer que durante todo este período até ao final da década de setenta, a Base Naval de Luanda era a Marinha Angolana vice-versa.

Importa ainda reter que do espólio deixado pela Marinha Portuguesa, nem todos meios navais estavam operacionais, e naturalmente registaram-se graves problemas na sua cadeia logística de manutenção que levaram a que em pouco tempo quase todos os restantes também tenham adquirido a situação de não prontos para as missões. Porém, o seu papel continuou a ser importante pois serviram para adestrar os nossos primeiros marinheiros que assim podiam tomar contacto a arte marinheira e encarar a vida no mar pela primeira vez.

A MGA, no delinear dos anos 1976 a 1980, não se dispunha de meios navais modernos, tendo aplicado toda sua atenção na formação do homem, agora despertado para uma nova realidade como marinheiro, de modo a fornecer-lhe competências para encarar o futuro. No entanto os meios navais que existiam continuaram a ser utilizados e empenhados operacionalmente enquanto foi possível.

Ao longo das décadas de 1980 e 1990 a capacidade operacional da MGA foi praticamente nula, fruto da degradação dos meios navais existentes e da não aquisição de outros que os pudessem substituir, com uma rara exceção.

Ainda que os mais altos responsáveis pelas FAA e pela aquisição de material militar, tivessem plena consciência das limitações e lacunas que eram bem evidentes na MGA, ao longo de todo este período, a prioridade mais elevada e onde estava



concentrado a maior parte do esforço de guerra foi legitimamente e racionalmente atribuída ao Exército e Força Aérea, pois eram estes Ramos que estavam fortemente empenhados na resolução do conflito interno, o que vieram a conseguir em 2002.

Nesta conjuntura, face ao expendido e por dedução do desenvolvimento praticado ao longo do capítulo 1, consideramos validada a Hipótese1, tendo sido dada resposta à QD1.



2. A Situação Atual da Marinha Angolana

A MGA tem na presente situação e face ao atual ambiente de segurança e defesa, na envolvente interna e também na externa no contexto da Região Atlântico Sul e África Austral, definida superiormente, e inscrita na sua documentação legal estruturante, como missão principal “Aprontar as forças necessárias para, de modo independente e/ou em cooperação com os outros Ramos das FAA, proceder a (MGA, 2012):

<u>No quadro da segurança</u>
- Execução da Defesa naval do Território Marítimo contra os ataques de forças navais, incluindo a vigilância e controle das águas jurisdicionais, e do espaço aéreo sobrejacente ao território marítimo garantindo uma capacidade de combate naval para impedir o eventual agressor de contornar o nosso dispositivo terrestre utilizando o mar; para proteger as vias marítimas e portos nacionais (contra ataques navais e minas) por onde transitarão os abastecimentos e os reforços;
- Execução da defesa das vias fluviais navegáveis do País;
- Realização de ações de apoio naval as tropas do Exército em ação ao longo da costa e dos rios, bem como da cooperação com os outros Ramos na proteção de linhas de comunicação marítima estratégicas;
- Participação nas missões de intervenção rápida (apoio de fogo naval, desembarque naval e transportação naval e fluvial) em partes ameaçadas do território nacional, e se necessário em espaços externos de interesse localizados na região;
- Participação na satisfação dos compromissos internacionais do Estado angolano, tais como missões de defesa conjunta de eventuais alianças (contribuição com forças e meios de apoio naval), missões de cooperação técnico-militar e missões de manutenção da paz.



No quadro do desenvolvimento

- Realização ou participação em missões de interesse público, nomeadamente missões de cooperação com entidades marítimas (exercício da autoridade do Estado e segurança marítima na ZEE ou zona sob responsabilidade nacional, das atividades de investigação científica nos portos, na costa e no mar nos domínios da hidrografia e da navegação, da oceanografia física e da geologia submarina), missões de cooperação com a reconstrução e desenvolvimento do país (colaboração na transportação naval e fluvial) e missões de assistência humanitária (colaboração no socorro e assistência as populações em situações de risco e na evacuação sanitária);
- Execução e/ou participação na satisfação dos compromissos internacionais do Estado Angolano, tais como missões de segurança marítima nas águas de jurisdição ou de responsabilidade nacional (assinalamento marítimo e salvaguarda da vida humana no mar) e missões de assistência humanitária (execução de ações de busca e salvamento relativas a navios ou aeronaves em perigo e colaboração nas ações de socorro e assistência as populações em situação de catástrofe ou calamidades e acidentes naturais) ”

a. Processo de Reedificação da Marinha Angolana

Torna-se necessário ter uma nova perspectiva dos riscos e ameaças potenciais, em especial os designados por emergentes e que decorrem do atual ambiente de defesa e segurança, caracterizado por uma grande dose de incerteza e volatilidade no cenário da geopolítica global e em particular na região África Austral onde se situa os principais interesses estratégicos do Estado Angolano. Assim importa promover uma reflexão sobre as possíveis alterações na natureza dos futuros conflitos e conseqüentemente das missões a acometer às Forças Armadas, o que terá indubitavelmente reflexos sobre o Sistema de Forças e Dispositivo das Forças Armadas, e mais em particular no âmbito deste trabalho, na componente naval do SFN.

Na prossecução destes objetivos e no sentido de se poder evoluir para uma Marinha mais bem estruturada, com doutrina aprovada e consolidada, dotada de recursos humanos coma a formação e treino adequados, dotada de recursos materiais



que se traduza numa elevada operacionalidade dos meios navais, que possa dar uma resposta pronta e eficaz ao conjunto de missões que lhe estão atribuídas e aos desafios de defesa e segurança que se lhes depara, foi concebido um Plano de reedificação que decorrerá em três fases. Será expectável que no final destas três fases, isto é quando estiverem concretizadas as linhas de ação previstas no plano possamos falar com toda a propriedade numa MGA reedificada e orientada para os desígnios acima mencionados.

Tabela 2 – Plano de Reedificação da MGA

Fonte: (MGA, 2012), adaptado pelo Autor em 2014

	Plano de Reedificação da Marinha de Guerra Angolana	Horizonte Temporal
1ª FASE	Reorganização, formação e início de funcionamento dos órgãos de direção militar com as unidades de apoio.	4 - 5 Anos
	Revisão e elaboração dos documentos de combate para a MGA, reorganização e início de funcionamento do sistema de direção de forças, tendo em consideração as perspectivas da reedificação da MGA.	
	Início de reorganização e criação das Unidades e Grandes Unidades de Logística e Manutenção Técnica.	
	Reparação e construção das infraestruturas para acomodar os navios e localizar as unidades costeiras.	
	Criação das unidades e subunidades de engenharia, defesa química, biológica, nuclear, comunicações, reconhecimento eletrónico e guerra eletrónica	
	Criação das forças de defesa costeira	
2ª FASE	Conclusão das atividades da primeira fase.	8 - 10 Anos
	Formação das Grandes Unidades de Navios de Combate, de Apoio, Esquadra Naval Operacional e Unidades Costeiras.	
	Conclusão das Bases Navais e Regiões Navais.	
	Criação do Destacamento de Helicópteros.	
	Desenvolvimento posterior do Sistema de Formação de Quadros.	
	Criação das condições para exercer as atividades da terceira fase.	
3ª FASE	Conclusão das atividades da segunda fase.	14 - 16 Anos
	Conclusão da formação da Esquadra Naval Operacional.	
	Formação da Esquadilha Independente de Submarinos.	
	Desenvolvimento posterior do Sistema de Formação de Quadros.	
	Conclusão da reedificação geral da MGA.	
	Criação de condições para o desenvolvimento posterior da MGA.	



Em paralelo com todo este ambicioso Plano de reedificação importará ir verificando e ajustando as Estruturas orgânicas para que haja uma necessária e adequada sintonia entre o plano genético e o plano estrutural ao longo de todo este processo de crescimento e maturação da organização e dos meios.

b. Organização Estrutural da Marinha de Guerra Angolana

A MGA do ponto de vista organizacional está estruturada da forma que procurámos esquematizar nos organigramas que se seguem nas figuras nº 1 e 2, envolvendo os Órgãos de Comando e de Implantação territorial, as Forças e Armas e os Serviços Técnicos de Apoio mencionados no seguinte quadro:

Tabela 3– Estrutura Organizacional da MGA

Fonte: (MGA, 2012), adaptado pelo Autor em 2014

Estrutura Organizacional da Marinha de Guerra Angolana		
Órgãos de Comando	Comando	
	Estado-Maior	
	Órgãos, Unidades e Estabelecimentos Militares	
Forças e Armas	Navios de superfície (esquadilha oceânica)	
	Submarinos (esquadilha de subsuperfície)	
	Aviação naval (Aeronaves de Patrulha Marítima e Helis orgânicos)	
	Defesa costeira (Esquadra de Patrulha Costeira e águas interiores)	
	Tropas de infantaria (fuzileiros navais)	
	Tropas radiotécnicas; Comunicações e Engenharia	
	Defesa nuclear química e biológica	
Serviços Técnicos de Apoio	Contrainteligência Militar	Polícia naval
	Educação Patriótica	Justiça Militar
	Ensino e Preparação de Tropas	Transportes militares
	Logística e Infraestrutura	Administração e Finanças
	Inteligência Operativa e Guerra Eletrónica	Serviço de Tropas
	Topografia, Criptografia, Informática	Controlo de Tráfego Marítimo
	Meteorologia e Oceanografia	Hidrografia e Navegação
	Serviço de Busca Salvamento e Resgate	Armamento e Técnica
	Intercâmbio, Cooperação, Relações Públicas	Serviço de Mergulho
	Saúde	Pessoal e Quadros
	Estabelecimentos Militares de Subordinação Central (ISNG, EN, EEN e EFN)	Serviço de Musica



Estes Órgãos e Comandos na direta dependência do Comandante da Marinha ficam estruturados do ponto de vista organizacional do seguinte modo:

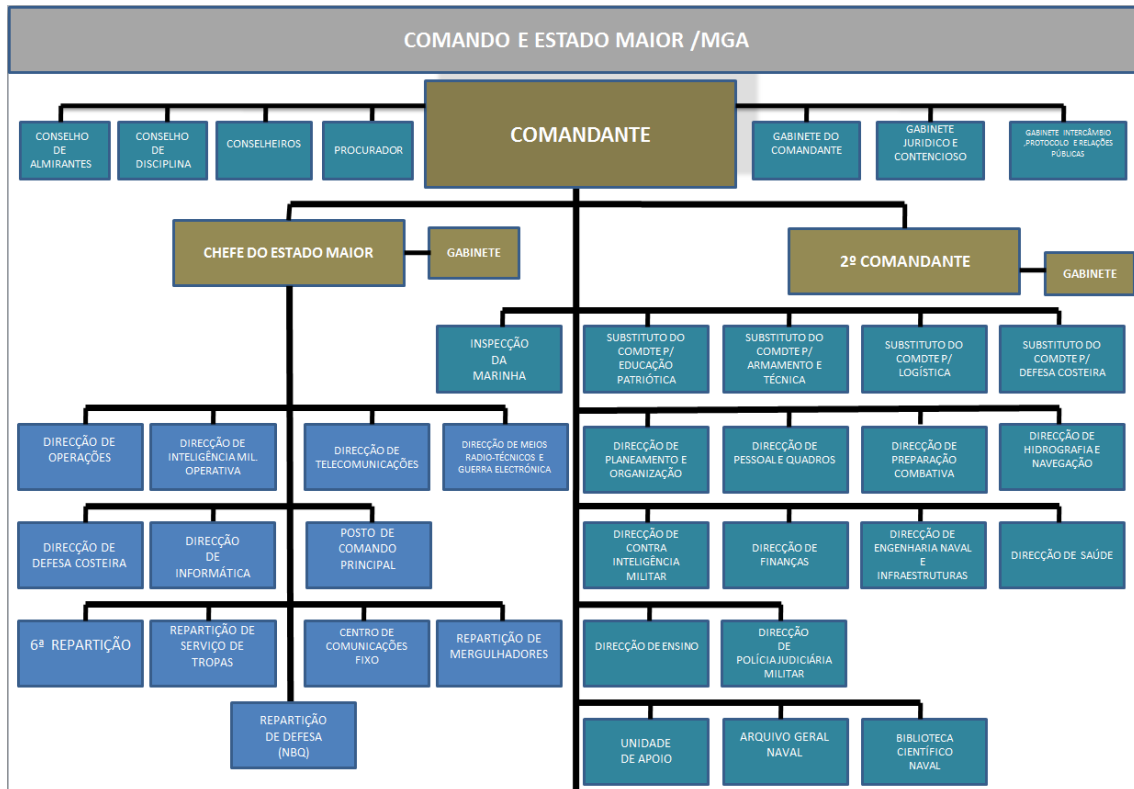


Figura 1– Estrutura do Comando e Estado-Maior da MGA

Fonte: (MGA, 2012)

E as Unidades de Subordinação Central, estão assim estruturadas:

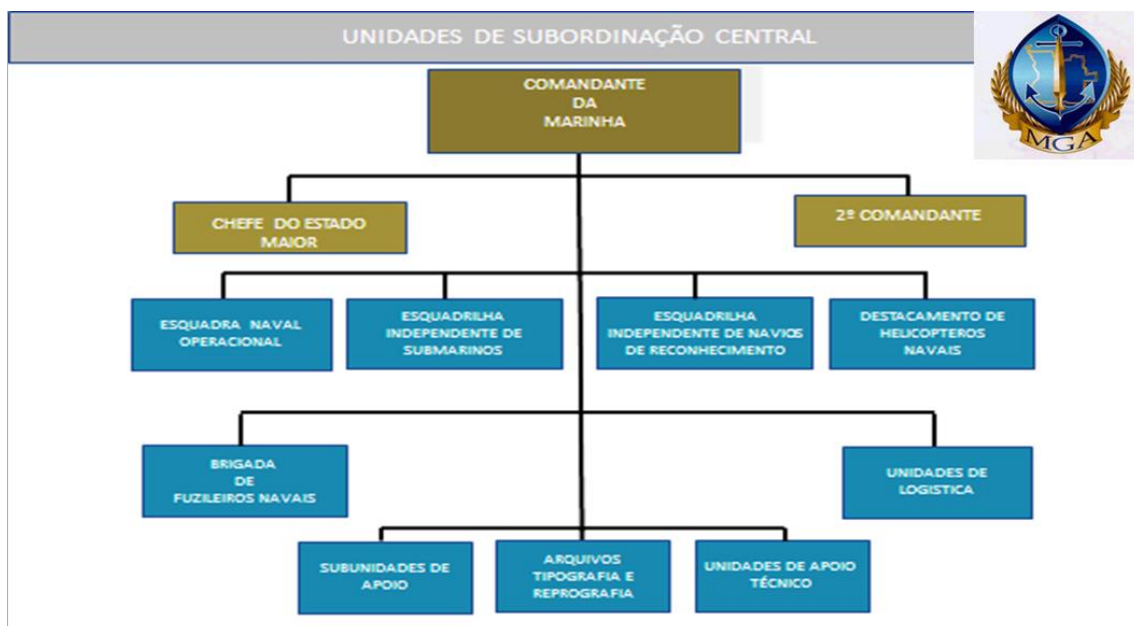


Figura 2 – Estrutura do Comando e Estado-Maior da MGA

Fonte: (MGA, 2012)



DEFINIÇÃO DAS FORÇAS DA MGA

Os Navios constituem a principal força da MGA que será equipada e destinada para uma panóplia de missões lhe estarão confiadas, como sejam:

- Combate naval;
- Apoio de fogo as unidades do Exército;
- Desembarque naval;
- Defesa antiaérea;
- Transporte marítimo.

A Defesa costeira constitui a Arma que é equipada com meios navais e de artilharia e foguetes costeiros, é destinada à defesa de toda a orla costeira do País.

A Defesa antiaérea constitui a Arma da MGA que é equipada e destinada para a proteção e apoio de tropas (bases e unidades na costa).

As Tropas radiotécnicas constituem a arma que é equipada e destinada para realizar a vigilância marítima, descoberta de objetos no mar e aviso marítimo e o, asseguramento de radar as Unidades navais.

A Engenharia constitui a arma que é equipada e destinada para realização de tarefas de acondicionamento das bases operacionais da MGA, de fortificação das posições da defesa costeira, da obstrução com minas e engenhos explosivos na costa, da limpeza subaquática) de engenhos explosivos, colocação subaquática de engenhos explosivos, da limpeza de cascos de navios, limpeza do fundo marinho e de camuflagem (apoiados pelo Serviço de Mergulho).

As Comunicações constituem a arma que é equipada e destinada a providenciar e assegurar todo o tipo de comunicações necessárias ao Comando e Direção na Marinha e da radio ajuda à navegação marítima.

A Defesa NBQ constitui a arma que é equipada e destinada a realização de tarefas de proteção, descontaminação e controlo de eventuais ataques com produtos radioativos, biológicos e químicos.

A Infantaria/ Fuzileiros constitui a arma que é equipada e destinada para realizar o combate contra o desembarque naval e outras ações ofensivas, como sejam o desembarque naval e a capacidade de projeção de força.

A Polícia naval constitui a tropa que é equipada e destinada a exercer a autoridade policial e ordem interna das unidades da MGA.



c. Organização Territorial e Administrativa da Marinha Angolana

A Organização Territorial e Administrativa da MGA decorre do conceito básico de divisão em duas grandes Regiões Navais, que englobam os respetivos Comandos centrais e Comandos subordinados, de acordo com a figura nº 3, que é bem ilustrativa dessa divisão territorial com o objetivo principal de proceder a uma maior descentralização e delegação de poderes.

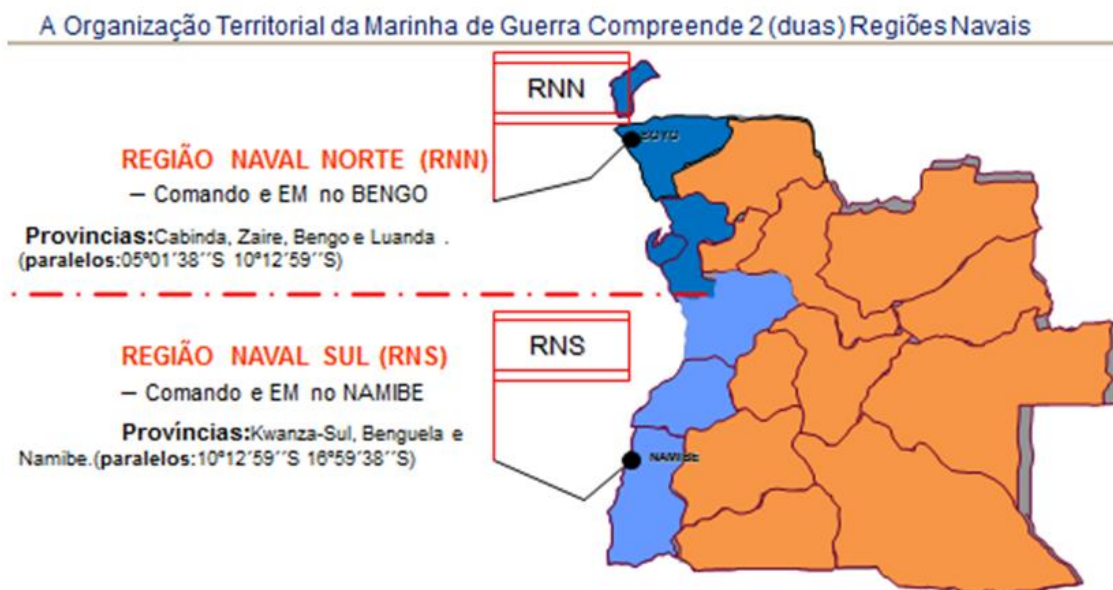


Figura 3 – Organização territorial e administrativa da MGA

Fonte: (MGA, 2012)

As duas Regiões Navais são compostas pelas seguintes Comandos subordinados:

Região Naval Norte:

CEMM (Luanda) – Chefe do Estado-Maior da MGA

RNN Frota do Norte (Soyo/ Bengo);

ENO - Esquadra Naval Operacional (Luanda/ Bengo);

CNC – Comando Naval de Cabinda;

BNS – Base Naval de Soyo/ BNL – base Naval de Luanda (Bengo);

ENL – Esquadilhas de Navios e Lanchas (Cabinda; Soyo e Luanda/ Bengo);

CROC – Companhias Radiotécnicas de Observação Costeira (Cabinda, Soyo e Ambriz);

Reg. DC – Regimentos de Defesa Costeira (Cabinda; Soyo e Luanda/ Bengo);

DIAN – Destacamento Independente de Aviação Naval (Luanda).



Região Naval Sul:

- RNS Frota do Sul (Namibe);
- BNLto – Base Naval do Lobito/ BNN – Base Naval do Namibe;
- ENL – Esquadrilhas de navios e Lanchas (Lobito e Namibe);
- CROC – Companhias Radiotécnicas de Observação Costeira (porto Amboim, Lobito, Bentiaba, Sacomar e Wespa);
- Reg. DC – Regimentos de Defesa Costeira (Lobito e Namibe);
- EEN – Escola de Especialistas Navais (Catumbela/ Praia de Bebé);
- BM – Base de Manobras (Baía dos Tigres).

Como se pode deduzir da Lista de Comando e Unidades, a estrutura foi pensada para atuar de forma descentralizada e de modo a cobrir toda a orla costeira angolana, com 864 milhas náuticas (cerca de 1600 Km).

Após pensada a estrutura mais indicada para servir a MGA reedificada, importará proceder ao recrutamento, formação e treino de pessoal para servir nessa estrutura e posteriormente à aquisição de meios navais. Para proceder a toda a tarefa da formação e treino temos o dispositivo que veremos na alínea seguinte.

d. O Sistema de Formação na Marinha de Guerra Angolana

Para o cumprimento da árdua tarefa que se impõe à MGA, no âmbito da formação do homem, do militar e do marinheiro, haverá que ter instalações condignas para se poder dar todas as condições, a formadores e formandos, para que todo o processo de aprendizagem seja coroado de sucesso, quer do ponto de vista teórico quer do prático, promovendo o acesso e domínio de toda a diversidade de matérias e da mais moderna tecnologia. Nesta perspetiva, a Direção da Marinha planeou a construção e equipamento de novos estabelecimentos de ensino, ao longo da Costa Marítima Angolana, ainda na lógica de dispersão territorial e descentralização pelas duas Regiões Navais.

O sistema de ensino e adestramento militar da MGA visa a formação, preparação e a coesão das Forças próprias, para assegurar a sua prontidão para atuar quando for necessário. Assim sendo, foi planeada a edificação de vários Estabelecimentos de Ensino Militar de acordo com a seguinte tabela, mencionando a sua localização e os cursos para que estão vocacionados a ministrar:



Tabela 4 – Sistema de Formação na Marinha de Guerra Angolana

Fonte: (MGA, 2012), adaptado pelo Autor em 2014

Sistema de Formação na Marinha de Guerra Angolana		
Designação do Estabelecimento	Cursos Ministrados	Local
ISNG Instituto Superior Naval de Guerra	Curso Superior Naval de Guerra (CSNG), para o exercício de funções de Comando, Chefia e Direção.	Porto Amboim
	Curso Complementar Naval de Guerra (CCNG), para a promoção e atualização	
	Curso Geral Naval de Guerra (CGNG) – Curso de Comando e Estado-Maior, destinado à promoção a Oficial Superior e para o exercício de funções em Estado-Maior e apoio a Gabinetes de Comando	
EN Escola Naval ou (Academia Naval)	Instituição Militar Naval de Ensino Superior, vocacionada para a formação de Oficiais. Ministra Cursos de Formação de Oficiais das Classes e Especialidades seguintes: - Marinha (M); - Administração Naval (AN); - Engenheiros Navais (EN); - Médicos Navais (MN); - Fuzileiros Navais (FZ).	Sumbe/ Lobito
EEN Escola de Especialistas Navais	Estabelecimento de Ensino Militar Naval, vocacionado para ministrar Cursos de Formação, Promoção e Especialização de Sargentos e Praças nas seguintes Especialidades: - Manobras (MS); Mergulhadores (U); - Administração Naval (AN); Artilharia (A); - Minas e Torpedo (MT); Misseis (M); - Eletricistas (E); Radaristas (R); - Maquinistas Navais (MQ); Comunicações (C).	Praia de Bebé/ Lobito
EFN Escola de Fuzileiros Navais	Estabelecimento de Ensino Militar Naval, vocacionado para ministrar: Especialização Oficiais Quadro Permanente (QP); Curso de Formação de Oficiais do Serviço Militar Obrigatório (SMO); Curso de Formação de Sargentos do QP e do SMO; Curso de Formação de Praças; Cursos de Atualização; Instrução Militar Básica (IMB) ao nível do Ramo.	Ambriz

Concluída a fase da reestruturação organizacional da MGA, e após estar edificado todo este sistema de formação e esta estar assegurada á grande maioria dos recursos humanos, deveremos avançar para a aquisição de meios e edificação de



capacidades, o que não invalida que estes processos sejam tratados em paralelo e em simultâneo.

e. Síntese conclusiva

Ao longo deste capítulo pudemos analisar e constatar que pese embora toda a boa vontade e empenho do Poder central e das Altas Chefias Militares em apostar num adequado e ajustado processo de reedificação da MGA, muito está ainda por fazer e longo é o caminho a percorrer.

Efetivamente a situação político-militar e socioeconómica do Estado Angolano, e o seu nível de ambição num contexto de segurança e defesa de escala regional, já justificam e recomendam efetuar investimentos na MGA, que até aqui por razões diversas não foi possível realizar.

Pese embora, muito esteja ainda por fazer, não falta tudo, pois já significativos passos foram dados no arranque de todo este moroso processo de reedificação da MGA. Assim os documentos estruturantes da estratégia estão delineados e aprovados e a sua missão primária está claramente definida, devendo o seu campo de ação divergir por dois quadros de atuação, o da segurança e o do desenvolvimento, cujas tarefas ficaram bem identificadas e mencionadas.

Foi ainda claramente e referenciado o Plano de Reedificação da MGA, estabelecido em 3 fases, bem identificadas e apontando para um horizonte temporal definido com realismo, que segundo estas estimativas levaria a que todo o plano ficasse concluído daqui por 14 a 16 anos. No entanto, sabemos como estas coisas se desenrolam e poderá vir a sofrer alguns deslizamentos de prazos.

Este plano contém aspetos que por servirem de “farol” de todo o processo e por sere de mais fácil concretização, já estão bastante adiantados, que são a definição do Modelo organizacional e estrutural da MGA; a Definição e estrutura de Forças, a Organização territorial e administrativa da MGA e finalmente o seu Sistema de Formação e Treino. Assim nesta perspetiva apresentámos quadros bem detalhados que refletem bem quais as intenções para estas estruturas na Marinha do futuro, no que podemos considerar um projeto bastante ambicioso, alinhado com o nível de ambição do País.

Porém a realidade ainda está num nível francamente inferior, isto é, embora toda a estrutura esteja concebida e delineada, a edificação de todo o parque escolar e outras



estruturas do Sistema de Formação, ainda muito está por fazer, e no que respeita à aquisição de meios e edificação de capacidades operacionais na MGA, o processo ainda estará numa fase mais embrionária.

Só com políticas bem definidas e planeamento pragmático e rigoroso se pode atingir o modelo para a MGA, que seja em simultâneo exequível face aos recursos disponíveis e aceitável face ao nível de ambição evidenciado, cuja realidade atual ainda fica muito aquém.

Nesta conjuntura, face ao expendido e por dedução do desenvolvimento praticado ao longo do capítulo 2, consideramos validada a Hipótese 2, tendo sido dada resposta à QD2.



3. As vulnerabilidades da Marinha Angolana face aos desafios na Região África Austral.

O atual contexto internacional, complexo e marcado pela globalização, contribui para a emergência de uma nova tipologia de riscos e ameaças transnacionais, de carácter global e de natureza difusa. A via marítima tem sido utilizada para o desenvolvimento de atividades criminosas e ilícitas, tais como o tráfico de armas, estupefacientes, pessoas e outros produtos.

Como via indispensável para enfrentar os novos desafios, tem-se vindo a desenvolver um conceito alargado de segurança e os Estados têm vindo a adotar novas estratégias e a ajustar as suas Marinhas em função daquelas. A nova ordem obriga a que as Marinhas consigam garantir a segurança e defesa dos interesses da comunidade internacional, muito para além do tradicional conceito de segurança das fronteiras centradas no Estado. Exemplos não faltam, como o combate a pirataria no Golfo de Áden sendo que esta é também uma ameaça que tem vindo a recrudescer no Golfo da Guiné e com francas hipóteses de se estender mais para sul.

Face à realidade deste cenário, pode-se dizer que a resposta as “novas ameaças” conduziu a que a Estratégia Naval se voltasse para o litoral, onde se concentram a maioria dos riscos e ameaças, evoluindo no sentido da crescente utilização do mar como meio de projeção de poder sobre terra e do crescente envolvimento das Marinhas em tarefas de carácter securitário, o que implica grande sentido de cooperação entre a comunidade marítima internacional.

Com o texto acima pretendeu-se efetuar uma síntese muito breve sobre as virtudes do mar e a relevância do seu uso, realçando a sua influência para a normal fluidez de uma economia globalizada.

a. Características do ambiente marítimo de Segurança e Defesa na Região África Austral

Ao pretender abordar as principais características que enformam o ambiente marítimo de segurança e defesa da Região África Austral não se pode deixar de falar em aspetos que nos parecem ser mais determinantes sobre os atores mais relevantes da Região que deve ser entendida numa perspectiva mais abrangente do Atlântico sul, em



que necessariamente deve ser também encarada a principal potência marítima do outro lado do Atlântico, isto é o Brasil. Convirá ainda entender que no que respeita aos interesses económicos e comerciais que envolvem todo o tráfego marítimo na zona e mais em especial a exploração de hidrocarbonetos em que esta região é rica, a partir de plataformas petrolíferas situadas no mar, existem outros atores relevantes da cena político-económica a nível mundial que naturalmente mantêm interesses estratégicos e comerciais na Região e marcam presença naval com regularidade.

De modo sintético podemos caracterizar o ambiente marítimo na região, do seguinte modo:

- Baixo conhecimento situacional marítimo, mesmo se considerarmos a potência regional marítima, África do Sul;
- Inexistência de cooperação e partilha de informação entre as Marinhas dos diversos Países vizinhos, ainda que esta situação tenda a melhorar e inclusive já há registos de missões combinadas, envolvendo meios navais da África do Sul com a Namíbia e desta com Angola, no que se refere a missões de fiscalização da pesca e de atividades ilícitas;
- Em termos de poder naval existe um claro domínio regional da Marinha da África do Sul, podendo considerar-se que em toda a África Austral é a única Marinha com expressão, embora a da Nigéria também se pretenda afirmar;
- Elevado movimento migratório entre diverso Estados da região, grande parte pela via marítima, numa perspectiva muitas vezes ilusória de poder ser efetuado com maior segurança;
- Limitados mecanismos de controlo de entrada e saída nos portos, não funcionando em rede entre portos de Estados vizinhos;
- Grande imprevisibilidade e desconhecimento em relação a ações de pirataria e tráfico de ilícitos, face ao deficiente patrulhamento e fiscalização e por estas ações serem lançadas a partir de pequenas embarcações de borda muito baixa, logo muito difíceis de serem detetadas a partir dos radares de controlo costeiro;
- Baixo controlo e monitorização de controlo de riscos (poluição, imigração ilegal, tráfico de droga, entre outros);
- Poucas ajudas à navegação e outros apoios à navegação.



b. Análise das Marinhas da Região (África do Sul, Namíbia e Nigéria)

O Estado Angolano, após a resolução do conflito interno, em que consumia uma parte muito significativa dos seus elevados recursos naturais e que lhe inviabilizava um maior desenvolvimento social e económico, passou a legitimamente pretender querer marcar posição no contexto regional da África Austral e afirmar-se como potência de regional no âmbito político-militar e económico.

Para tal existe consciência que importa ser capaz de impulsionar e conhecer um grande incremento no seu poder naval e por consequência ter uma Marinha que revele deter organização, meios e experiência operacional, para que se possa afirmar como um «Instrumento fundamental da ação do Estado no Mar».

Mas tendo plena consciência, como ficou constatado no capítulo anterior, que ainda dista muito desse patamar, importa analisar e comparar com as principais Marinhas na região e que podem ser tidas como referência, no que se pode designar por ação de “benchmarking”. Assim vamos tomar como referência de comparação as Marinhas da África do Sul, da Namíbia e da Nigéria:

1) Marinha da África do Sul.

A Marinha Sul-Africana (MSA), apresenta-se como a força naval mais bem preparada na região, revela uma estrutura organizacional equilibrada e bem dimensionada. É a única na região que detém a capacidade para operar com submarinos (esquadilha de 3 unidades do tipo U-209, de origem alemã).

A MSA vem desde o final de 2009, a preparar a renovação da sua esquadra, pretendendo dar ao País um conjunto equilibrado de capacidades no âmbito do poder naval de modo a estarem completamente edificadas por volta de 2025. As Autoridades Sul-africanas, após concretizarem este processo de renovação têm a convicção que a sua Marinha ficará capaz de enfrentar os desafios da próxima década e o conjunto de ameaças marítimas na região da África austral, atuando isoladamente ou em cooperação com Marinhas de outros Países.

Este processo de renovação da esquadra continua em curso e foi atualizado em função da mais recente revisão do Planeamento de Defesa, efetuada em 2012, que veio



confirmar algum deslizamento dos prazos, face às disponibilidades orçamentais, mas que continua a prever as seguintes aquisições:

- 8 Navios de Patrulha Oceânicos (NPO), Ocean Patrol Vessel (OPV) na designação original, de aproximadamente 85 metros de comprimento, no denominado Projeto Biro (é na atualidade o projeto em curso mais ambicioso em toda a região);
- 1 Navio Hidrográfico (denominado projeto Hotel, para substituir o SAS “Protea”);
- 2 Navios de Apoio de Combate (para substituição do SAS “Drakensberg”);
- 3 Navios Mistos de Apoio, configurados para plataformas de desembarque (projeto Millennium).

De acordo com declarações do CALM Bemhard Teuteberg, diretor – chefe de Estratégia Marítima na MAS, importa manter a própria cultura e o “know-how” da construção naval e de manutenção no âmbito nacional, para não ficar dependente de outros Países mais vocacionados para a construção e reparação naval.

No que respeita à capacidade submarina, que constitui uma mais-valia na região, a MSA dispõe de três submarinos do tipo U-209-1400, idênticos ao último submarino construído para o Brasil (Tikuna da classe Tupi), foram produzidos na Alemanha, que vieram substituir os três antigos submarinos de origem francesa (classe Daphnee), no período de 2005 a 2008. Estes submarinos têm um deslocamento de 1586 toneladas em imersão, um comprimento de 62 metros e podem mergulhar até uma profundidade de 250 metros. A sua propulsão é assegurada por quatro motores MTU 12 V396 SE 84 e têm uma autonomia para cerca de 12.000 milhas náuticas.

2) Marinha da Namíbia.

Após mais de duas décadas de luta, a Namíbia conquistou a sua independência da África do Sul em 1990. Com a autonomia conquistada, era preciso organizar as suas Forças Armadas praticamente a partir do zero, e de modo mais particular a Marinha. Para que esta ambição tivesse ação prática, a República da Namíbia assinou em março de 1994, com o Brasil, um acordo de cooperação naval, complementado com a assinatura de um “memorando de entendimento”, sobre a pesquisa e definição da plataforma continental da Namíbia.



Neste vasto processo de cooperação, cerca de 400 elementos da Marinha da Namíbia (dos quais cerca de 170 eram cadetes e oficiais) passaram por diversos programas de formação e treino na Marinha do Brasil. Outros programas de formação de pessoal também decorreram numa diversidade de outros Países, como África do Sul, Estados Unidos, Índia, Alemanha e Noruega.

A Marinha do Brasil disponibilizou também o serviço de três navios de patrulha (com guarnições mistas, compostas por marinheiros brasileiros e namibianos) para apoio à vigilância e fiscalização da ZEE da Namíbia. Esse plano de cooperação inclui ainda missões no âmbito do controlo de atividades ilícitas nas águas sob jurisdição da Namíbia, como sejam o tráfico de droga, imigração ilegal, pirataria e controlo de navios suspeitos cruzando as suas águas. Este apoio estendeu-se também aos Fuzileiros Navais da Marinha da Namíbia, que contam já com um efetivo de cerca de 450 homens, bem equipados e treinados, no âmbito deste programa de cooperação com a Marinha brasileira.

Outras campanhas e missões combinadas de fiscalização das suas águas jurisdicionais têm decorrido com as colaborações de Espanha, Noruega, Dinamarca e África do Sul, o que tem vindo a ajudar a desenvolver esta capacidade, desde 1994.

Desde 2007, a Namíbia tem vindo a desenvolver um programa para ampliar a sua esquadra que é ainda muito limitada. Nesse programa será de referenciar a aquisição de um novo NPO com uma capacidade para operar com helicópteros. Também pode operar como navio de apoio logístico foi encomendado para a Marinha da Namíbia em setembro de 2012 aos estaleiros de Wuhan (RP China) e tem sido apontado como exemplo da capacidade de construção naval da China virada para o mercado africano. A esta Classe foi atribuído o nome de “Elephant” (S 11), será o maior navio na pequena frota naval da Namíbia, com cerca de 110 mts de comprimento e 2.580 toneladas de deslocamento.

Mais informação referente a quantitativo de meios e bases navais vem descrita no quadro resumo comparativo que se segue e no anexo A.

3) Marinha da Nigéria.

Na atualidade, uma parcela muito significativa das suas unidades está implantada no Delta do Níger, como parte de uma Força-tarefa militar conjunta, criada



para combater os ataques esporádicos a plataformas de petróleo nesta região e enfrentar um crescente número de ataques efetuados por diversos grupos de guerrilha, com motivações políticas, alinhados com o Movimento para a emancipação do Delta do Níger (MEND).

A Nigéria tem sido identificada como uma potência regional no continente africano, com particular hegemonia sobre a África Ocidental. Em 2013, o seu produto interno bruto (PIB) foi considerado o mais elevado de todo o Continente Africano, com mais de 500 bilhões de dólares, ultrapassando a economia da África do Sul e chegando ao lugar de 26ª maior economia do mundo. O país é membro da “*Commonwealth*”; da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP); da União Africana (UA); da Comunidade Económica dos Estados do Oeste Africano (CEDEAO) e da Organização das Nações Unidas (ONU).

De acordo com o documento de orientação estratégica para 2014, publicado pela Marinha da Nigéria, o qual vem dar continuidade a um plano de renovação expansão a 10 anos, já anteriormente apresentado, que apontava para a aquisição de 49 navios de guerra e 42 helicópteros de combate. Estabelece metas intermédias a curto, médio e longo prazo, e define que nos próximos dois anos, diversos contratos devem incluir as seguintes aquisições: 2 fragatas ligeiras; 2 NPO (85 mts); 6 embarcações de patrulha costeira (17 mts) da classe Manta; 6 embarcações de patrulha Shaldag MK 11; 2 lanchas rápidas de patrulha (38 mts), 2 helicópteros de combate Agusta A138; e 2 navios de apoio logístico.

Algumas fontes internacionais credíveis (Ships, 2013), não acreditam que este nível de ambição esteja ao alcance dos recursos financeiros disponibilizados para tal e que o plano indicado seja exequível em 10 anos.

No entanto, a aquisição do NPO “Gallatin” em 2ª mão à Guarda Costeira dos EUA, ainda em 2014, parece que vai ser uma realidade em breve. Também deverá estar a ser colocada grande prioridade na aquisição de 2 NPO (95 mts de comprimento/ deslocamento 1.800 ton/ velocidade máxima de 21 nós/ autonomia 20 dias/ guarnição 70 elementos), novos a construir em Wuhan, na China.

4) Quadro Resumo Comparativo

Ao fazermos uma análise comparativa com as Marinhas da África do Sul, da Namíbia, da Nigéria podemos verificar que Angola, em termos de meios navais e



poder naval, é dos quatro Países o que está mais limitado na realidade presente. Esperamos que esta situação possa inverter no médio prazo ao concretizar-se os planos de reedificação da MGA

Tabela 5 – Quadro comparativo das Marinhas da África Austral
(África do Sul, Namíbia, Nigéria, Angola)

Fonte: (Ships, 2013), adaptado pelo Autor, 2014

País	Meios navais	Bases Navais (nº) / Localização
África do Sul	- Submarino U-209-1400 (3) - Fragata da classe “Valour” (4) - Lancha de Patrulha (7) - Draga-Minas (3)	Bases Navais (6): - Durban (Salisbury Island) - East London - Gordon's Bay - Pretoria - Saldanha Bay - Simon's Town
Namíbia	- Lancha Rápida de Patrulha (6) - Lancha de Fiscalização (2)	Bases Navais (2): - Luderitz - PN Sacharia
Nigéria	- Fragata (2) - Corveta (1) - Lancha Rápida (4) - Lancha de Patrulha (5)	Bases Navais (6): - NNS Delta - NNS Lugard - Effurun - Onitsha - FOB Escravos - FOB Cape Formoso
Angola	- Lancha de Patrulha CI “Mandúme” (4)	Bases Navais (3): - Luanda - Lobito - Soyo

No Anexo A apresentamos tabelas referentes a meios navais, aeronavais e estruturas de apoio de cada uma destas quatro Marinhas, com informação mais desenvolvida e detalhada.



c. Vulnerabilidades da Marinha de Guerra Angolana face ao nível de interesses e responsabilidades do seu Estado

A vocação marítima é uma orientação política e estratégica do estado Angolano, assumindo a sua condição geoestratégica de ser um País com uma extensa orla costeira, em que uma parte muito significativa dos seus recursos naturais em reservas de hidrocarbonetos, estão situadas no mar ou muito próximo da costa, este desígnio nacional e opção estratégica fará todo o sentido. A somar aos recursos energéticos no mar, podemos ainda citar os interesses relacionados com a pesca, as vias de comunicação marítima, os meios de transporte marítimo, a gestão do ambiente marítimo e dos recursos marinhos, a segurança e defesa do mar, a investigação científica, para vir reforçar aquela opção.

Angola tem limites com os espaços marítimos da República Democrática do Congo e da R.D. Congo Brazzaville a norte e com a República da Namíbia a sul. A sua extensão da costa atinge cerca de 810 milhas náuticas e ao longo dela passam diversas rotas nacionais e internacionais, dispondo de portos comerciais de grande importância, como o de Cabinda, Soyo, Luanda, Lobito, Namibe e os de cabotagem de Noki, Ambriz, Porto Amboim e o do Tômbua.

Nesta perspectiva tem a necessidade de garantir a vigilância e o controlo do seu espaço marítimo dispondo de uma Força naval bem equipada, treinada e determinada que seja capaz de, no mar, se impor pela dissuasão a qualquer tipo de ameaças externas.

As principais prioridades de Angola, no seu contexto de Segurança e Defesa Nacional, em que é expectável e relevante a participação do seu poder naval e da componente naval do SFN, estão diretamente associadas às seguintes funções e tarefas:

- Preservar a soberania e integridade territorial, sendo capaz de a restaurar em caso de agressão;
- Dissuadir qualquer tentativa de agressão externa;
- Ser capaz de garantir o funcionamento dos sistemas vitais do Estado, contribuindo na sua parte para as comunicações, transportes logísticos e de tropas;
- Controlar, patrulhar e verificar a sua área de interesse (MT, ZEE e Plataforma Continental);
- Proteger e evacuar cidadãos angolanos, em áreas de crise ou tensão;



- Cooperar com outros países e organizações, como a UA, SADC, CEDEAO e CPLP, ONU, ou em parceria, conforme os requisitos do Estado Angolano;
- Dissuadir e combater, em articulação com o Ministério do Interior, o crime organizado, o tráfico de droga, a imigração ilegal para preservar a segurança do Estado no mar;
 - Controlar o tráfico marítimo e o combate à poluição no mar, nas áreas de soberania e de interesse estratégico do Estado Angolano;
 - Proteger os recursos naturais de Angola no mar;
 - Participar em missões humanitárias e de apoio à paz da União Africana, da ONU e da CPLP;
 - Participar e conduzir, de modo eficaz e articulado, com os outros Ramos das Forças Armadas Angolanas, operações para apoiar o governo em caso de crise ou em estado de sítio;
 - Levar a cabo operações de busca e salvamento (SAR) nas áreas de responsabilidade do Estado Angolano;
 - Controlar as operações de investigação e desenvolvimento autorizadas nas diferentes áreas de soberania do Estado Angolano;
 - Proteger os santuários e reservas naturais marítimas do mar sob responsabilidade angolana.

A todo este imenso de rol de responsabilidades e atribuições que resultam numa lista muito considerável de missões e tarefas para a componente naval do SFN, a que se podem somar as seguintes condicionantes:

- Grande importância para a economia do País que centrada na segurança das instalações petrolíferas em “offshore”;
- Ao longo da costa existem baías, golfos, praias vastas e áreas arenosas, que possibilitam o desembarque de forças anfíbias ao longo da costa vigiada de forma muito limitada;
- As “Brown waters” com profundidades consideráveis próximo da costa, facilitam a navegação oculta de submarinos possibilitando-lhes a realização de reconhecimento e desembarque de operações especiais;
- O sistema de Vigilância costeiro é débil e em alguns casos inexistentes e conseqüentemente apresentação da situação marítima ao longo da costa, torna-se



impossível para realização do controlo naval e do espaço subjacente tornado assim numa grande vulnerabilidade na região.

- As condições meteorológicas e hidrográficas no espaço marítimo nacional são favoráveis e permitem a utilização de navios e lanchas de todas classes, possibilitando-os o emprego do armamento sem restrições.

Face a todas as limitações e falta de meios que ainda prevalece na MGA, na realidade presente, não é difícil constatar que será de todo impossível atuar perante a grande maioria das missões e tarefas que lhe podem ser cometidas e atendendo ainda às condicionantes que ficaram elencadas. Pelo que muito caminho existe para percorrer e há que começar a caminhar.

d. Síntese conclusiva

Ao longo deste procurámos analisar as características do ambiente marítimo de segurança e defesa na Região África Austral, onde está inserida Angola e os seus interesses estratégicos, bem como os riscos e ameaças que se lhes colocam e que tipo de resposta e prevenção pode adotar para os minimizar. Em resumo podemos dizer que aquele ambiente confere um baixo conhecimento situacional marítimo; reduzida partilha de informação entre os diversos atores regionais; elevado movimento migratório entre diverso Estados da região, grande parte pela via marítima; limitados mecanismos de controlo de entrada e saída nos portos, não funcionando em rede.

Também foi abordada a tipologia de riscos e ameaças da região e verificou-se que, nesta era global, não difere muito de outras áreas, mantendo a sua natureza difusa e grande imprevisibilidade, centrado em atividades criminosas e ilícitas, tais como o tráfico de armas, de estupefacientes, de pessoas, emigração ilegal e pirataria. Estas ameaças ficam tanto mais agravadas face às lacunas que ficaram assinaladas na caracterização do ambiente marítimo de segurança.

Em seguida passámos a um exercício de “benchmarking”, procurando analisar a organização a estrutura e os meios (pessoal e material) das Marinhas com mais expressão nesta Região, e assim tentou-se avaliar o ponto de situação e as perspectivas para um futuro a curto e médio prazo, nas Marinhas da África do Sul, da Namíbia e da Nigéria. Nesta abordagem ficou constatado que a Marinha Sul-africana tem estado ao



longo dos últimos anos sempre num patamar superior e tende a continuar, sendo até agora a única na região que detém a capacidade submarina. A Marinha Namibiana, de formação ainda muito recente, passa pela natural crise de crescimento, mas tem dado passos seguros no sentido do seu desenvolvimento, em particular na capacidade vigilância e fiscalização das suas águas jurisdicionais, à qual parecem ter atribuído maior prioridade.

Em relação á Marinha Nigeriana, que já teve uma expressão e poderio próximo da sua congénere da África do Sul, passou por uma fase de significativo retrocesso e degradação dos seus meios navais, após vários anos empenhada essencialmente em combater as Forças rebeldes que lutam pela autonomia da zona do Delta do Níger, mas parece agora estar a querer retomar os níveis de prontidão e desempenho de outrora, começando também por reforçar a sua capacidade de patrulhar e fiscalizar as suas águas, através de aquisições projetadas, tanto de meios navais novos como em 2ª mão. Nesta perspetiva não será difícil prever que estes três Países serão atores relevantes na região, durante os próximos anos, no que respeita a poder naval.

Por outro lado pudemos também identificar todo um conjunto de atribuições e responsabilidades do Estado Angolano, face aos seus interesses estratégicos na região e aos desafios de segurança e defesa com que se defrontam que revertem num elevado número de missões e tarefas acometidas à sua componente naval do SFN. Pese embora todo o empenho e firme vontade que as suas mais Altas Autoridades têm vindo a colocar neste desígnio nacional, de desenvolver e fazer crescer a sua Marinha, foi constatado que o poder naval de Angola, quando em comparação com os seus vizinhos da África Austral, se encontra ainda bastante aquém, não correspondendo à dimensão das suas responsabilidades, nem ao elevado nível de ambição evidenciado no seu planeamento estratégico. Face ao que ficou descrito o capítulo termina concluindo que muito caminho há ainda para percorrer para alcançar este desígnio nacional.

Nesta conjuntura, face ao expandido e por dedução do desenvolvimento praticado ao longo do capítulo 3, consideramos validada a Hipótese3, tendo sido dada resposta à QD 3.



4. Perspetivas para os interesses de Angola no mar no âmbito alargado da Região Atlântico Sul, no século XXI.

A conjuntura atual vem exigindo dos Estados, um maior grau de vigilância e antecipação da resposta a eventuais crises, em função do carácter difuso das ameaças que caracteriza o início do século XXI, pelo compete também à República de Angola, pela sua postura político-estratégica, e por ter a legítima ambição de ser um ator relevante na região em que está inserida, contar com um Poder Naval capaz de gerar o efeito de dissuasão credível, necessitando para tal de dispor de uma Marinha capaz de providenciar uma resposta pronta e eficaz aos desafios de segurança e defesa nas próximas décadas.

Para tal deverá estar bem equipada e adestrada, colhendo ilações das experiências das Marinhas mais desenvolvidas na vizinhança, sobre as quais fizemos uma breve abordagem no capítulo anterior e que em alguns casos algumas áreas funcionais, estiveram há bem pouco tempo em níveis de atuação similares aos atuais na MGA.

Também a larga experiência em operações no mar e desenvolvimento mais sustentado que é reconhecido estar patente nas Marinhas de Portugal e do Brasil, Países que são nossos irmãos na lusofonia, em muitos aspetos culturais e parceiros na CPLP, constituem um capital que não pode nem deve ser desprezado. Sabendo ainda da disponibilidade e boa vontade destes dois Países irmãos (expressa em diversas ocasiões, quando de visitas recíprocas dos seus mais altos responsáveis políticos e militares) para apoiar através do “know-how” e experiências colhidas nas suas Marinhas, que poderá mesmo envolver o empenhamento de alguns meios navais, enquanto a MGA não os tiver ao serviço em número adequado ao espectro das suas missões, resulta em oportunidades para estreitar os laços de cooperação e níveis de intercâmbio que não podem ser desperdiçados.

O que nem sequer constitui novidade face à quantidade de ações de cooperação já desenvolvidas e de programas quadro referentes a determinados projetos que já foram ou estão ainda a ser desenvolvidos, em particular com o apoio das FFAA e da Marinha Portuguesa.

O Oceano Atlântico, na sua vertente mais a sul passou a ser uma área de interesse estratégico para os Estados ribeirinhos (e não só ...) levando estes a



associarem-se em organizações multinacionais de âmbito regional alargado, com vista a colmatar as suas necessidades de segurança e defesa. Exemplo deste paradigma atual é a criação, relativamente recente, da “Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul” (ZOPACAS) e da “Comissão do Golfo da Guiné” (CGG) que têm em vista contribuir para uma maior Cooperação entre os Países costeiros do Atlântico Sul, em ambas as margens.

a. O poder naval de Angola e relacionamento com outros atores relevantes na Região Atlântico Sul

O Atlântico Sul surge como um espaço fundamental de afirmação do Brasil como poder regional, e em menor grau da África do Sul, os quais têm vindo a reforçar a cooperação militar bilateral a diferentes níveis, designadamente na formação, na preparação para operações de manutenção de paz, com uma forte componente naval, designadamente no âmbito dos submarinos, bem como ainda no desenvolvimento conjunto de armas (programa mísseis A-Darter). Esta cooperação ganhou ainda maior consistência com a entrada em funcionamento, em março de 2013, do Comité Conjunto de Defesa Brasil-África do Sul.

O Atlântico Sul era, até não há muitos anos atrás, considerada tradicionalmente como uma zona secundária com reduzida densidade estratégica em que os estados costeiros dos dois lados viveram durante muitos anos de costas voltadas para o oceano e com os atores externos pouco interessados e ausentes, o que determinou a existência de um espaço pouco estruturado, flexível e sem posições de domínio consolidadas. Na última década este quadro tem conhecido uma rápida mutação em consequência de uma multiplicidade de fatores, nomeadamente a confirmação de existência de recursos naturais abundantes, energéticos, minerais (cuja exploração se faz essencialmente offshore) e alimentares, quer piscícolas, quer agrícolas, já que dos dois lados do Atlântico se situam as maiores reservas a nível global de terra arável, com disponibilidade de água e reduzida pressão populacional, ideais para a produção de alimentos. Num mundo que enfrenta crescentes riscos de insegurança energética, alimentar e hídrica, o Atlântico Sul passou a ser visto com crescente interesse, tanto mais que as suas características específicas, designadamente um oceano aberto com muito poucas ilhas o que faz dele no essencial um espaço de “*global commons*”, criam



uma considerável margem de manobra para uma competição pelo controlo de facto dos recursos. Este interesse não se refere apenas a recursos atuais, mas também futuros, já que o Atlântico Sul é uma região privilegiada para acesso e projeção sobre a Antártida onde se situam recursos futuros de elevado valor estratégico.

Os dois estados mais populosos do mundo, China e Índia, que fazem parte do designado grupo dos BRIC³ e, debatem-se com riscos de insegurança energética e alimentar a longo prazo, estão em crescendo envolvidas no Atlântico Sul e configuram dois casos de atores relevantes com interesses que importa compreender os seus contornos nesta nova dinâmica na região.

Da análise comparativa das respetivas estratégias de atuação e presença é possível concluir que existem diversos aspetos comuns que caracterizam a presença e estratégias, quer da Índia, quer da China, no Atlântico Sul. Desde logo o seu caráter multidimensional, envolvendo motivações económicas, políticas e de segurança, com predomínio da motivação económica e recurso a instrumentos de “soft power”, com prioridade para o acesso e controlo sobre recursos energéticos e minerais, em que ambos são crescentemente deficitários, com o objetivo não só de abastecer as respetivas economias e manter os elevados níveis de crescimento económico que vêm registando, mas também de reduzir e controlar os riscos de insegurança energética e alimentar que os afetam. Verifica-se igualmente uma clara preocupação com a diversificação não só de fontes de abastecimento energético, no sentido de reduzir a dependência do petróleo do Médio Oriente por forma a diminuir o risco, mas também de mercados de exportação de modo a reduzir a exposição às quebras da procura na UE e nos Estados Unidos e a permitir que os segmentos menos competitivos dos respetivos tecidos produtivos se internacionalizassem.

Por outro lado, os parceiros prioritários são no essencial os mesmos, no lado africano, a Nigéria e a África do Sul, e no lado da América do Sul, o Brasil, embora as ligações da Índia sejam mais concentradas no lado africano, enquanto a China tem um maior foco no lado americano na relação com o Brasil que constitui claramente a prioridade da China no Atlântico Sul. Tal implica um nível elevado de competição entre a China e a Índia na medida em que «procuram as mesmas coisas nos mesmos sítios», o

³ Abreviatura do grupo de países composto por Brasil, Rússia, Índia e China, considerados em termos globais como potências emergentes.



que se traduz numa estrutura de trocas comerciais muito semelhante e numa concentração de uma parte dos investimentos em setores idênticos. Esta competição no terreno e as tensões que marcam a sua relação bilateral na Ásia também explicam que a relação China-Índia no Atlântico Sul seja dominada pela competição sem margem para cooperação, não obstante existirem interesses comuns, designadamente o reforço da segurança da navegação, que poderiam beneficiar de um comportamento mais cooperativo.

No entanto, a sua presença no Atlântico Sul tem um outro objetivo estrutural distinto, a consolidação de posições para participar na segunda fase da exploração do Atlântico Sul cujo início ainda é incerto: a exploração do “global commons” situados fora das áreas de jurisdição das soberanias em águas internacionais, que constituem «património comum da humanidade» e uma «apólice de seguro» das gerações futuras. Esta será a estratégia do «controlo direto» sobre zonas do Atlântico Sul com base em direitos de exploração, que deverão ser definidos pelas instituições internacionais, mas também em tentativas de exploração ilegal com recurso ao uso da força, o que aponta para um cenário de forte intensificação das tensões e aumento da insegurança.

A ZOPACAS, faz referência a um fórum de diálogo e cooperação entre a totalidade das nações soberanas alinhadas através da conformação do Atlântico Sul, localizadas na América do Sul, África Ocidental, Equatorial e Meridional. Estabelecida em 27 de outubro de 1986, através de uma iniciativa do Brasil, da qual extraiu-se uma resolução, a 41/11 da ONU, foi criada com o intuito de promover a cooperação regional, manutenção da paz e da segurança no envolvimento dos 24 países que aderiram a tal projeto.



Figura Nº 4 – Países que integram a ZOPACAS e respetiva Bandeira

Fonte: (site da Defesa do Brasil, 2014)



Além das iniciativas de cooperação, destacam-se as iniciativas de caráter político-diplomático, em especial no campo da proteção ambiental, desnuclearização e solução pacífica de conflitos entre seus integrantes.

A ZOPACAS foi desenvolvida em um contexto no qual a “Guerra-Fria” se encaminhava para o seu final, sendo que uma sensação de incerteza e insegurança pairava no ambiente da política internacional. Com o evoluir do tempo, os programas iniciais de cooperação militar, económica e cultural foram ampliando-se gradualmente, abrindo espaço para discussões de problemas estruturais dos Estados associados, fundamentalmente os vinculados à estabilidade democrática, desenvolvimento económico e meio ambiente, assuntos que os representantes brasileiros acreditavam à época não estar entre as prioridades das nações mais desenvolvidas, sendo por isso negligenciados nos mais altos *fora* de diálogo mundial. É exatamente o pós-Guerra Fria que irá incrementar as discussões propostas pela ZOPACAS, num momento em que se começava a dar atenção cada vez maior aos conceitos de regionalização e globalização, que vinham substituindo o ambiente bipolar de disputa entre Estados Unidos e União Soviética, entre a NATO e o Pacto de Varsóvia.

Desse modo, buscou-se com a formação deste grupo valorizar a região envolvente do Atlântico Sul, valorizar seu potencial de área estratégica, que desde sempre constituiu importante rota comercial mundial, servindo de ligação entre Europa e EUA com a Ásia. Além disso, esta união procura fortalecer a posição no cenário internacional desses 24 países, todos detentores de litoral, fonte extra de recursos naturais mais do que nunca valorizada em tempos atuais e constitui ainda espaço de projeção do poder naval dos mesmos.

O governo de Angola, tem realizado várias ações, visando materializar as decisões da reunião de Luanda, cujos eixos principais são a cooperação económica, parcerias para o desenvolvimento sustentável, prevenção de crimes e combate ao tráfico de drogas, comércio ilícito de armas ligeiras e de pequeno porte, assim como o crime transnacional organizado, incluindo a pirataria.

No que se refere aos interesses de Angola no mar, podemos considerar as condições ambientais do mar Angolano são favoráveis a uma elevada produtividade biológica devido à corrente de Benguela que é um dos quatro maiores sistemas de correntes ao longo da fronteira Este dos oceanos do Mundo. A existência de zonas afloramento, isto é as águas do fundo do mar ricas em nutrientes são movimentadas para



a superfície, aumenta a disponibilidade alimentar e conseqüentemente, favorece o crescimento e a reprodução das espécies de peixe. Os recursos marinhos de Angola incluem espécies de águas tropicais, subtropicais e algumas espécies de águas tropicais, subtropicais e algumas de águas temperadas.

Dos recursos pesqueiros, as espécies de peixes pequenos que correm mais a superfície do mar, são importantes por serem mais abundantes e serem a maior fonte de proteínas, na alimentação da População.

A extração de petróleo e gás natural, constitui a sua principal atividade económica no mar, como exemplo de ações desenvolvidas por empresas petrolíferas que em Angola e em conjunto com as autoridades Angolanas, podemos fazer referência ao volume de negócios da Galp Energia, que em 2012, superou os 18,5mil milhões de euros, tendo resultado líquido atingido os 360 milhões de euros. Esta empresa emprega mais de sete mil trabalhadores e a petrolífera desenvolve negócios nos domínios de exploração e produção, refinação e distribuição, possuindo duas refinarias e 1.468 estações de serviço, importação, distribuição e venda de gaz natural, produção de eletricidade, marcando presença em 15 países de diferentes continentes.

Porém, este é só um exemplo, pois muitas outras empresas como o grupo petrolífero francês Total; as norte-americanas Esso e Marathon Oil; a norueguesa Statoil e a italiana ENI, tiveram ou têm interesses na exploração petrolífera no mar de Angola, muitas vezes em parceria com a empresa estatal angolana Sonangol.

b. Reestruturação e edificação de capacidades que viabilizem os desígnios do Estado Angolano no mar.

O Estado Angolano deve procurar concentrar mais investimento na defesa marítima, nomeadamente no seu Espaço Marítimo, tomar mais consciência do Domínio público marítimo e criar condições para efetuar operações de controlo do alto mar, não descurando o controlo dos Portos e das operações de segurança.

Os requisitos para uma Força expedicionária também são importantes, uma vez que esta Força deverá ser capaz de cobrir um largo espectro de missões e tarefas necessárias para projetar poder naval. O seu dimensionamento tem a ver com as capacidades exigidas e as distâncias para cobrir nas situações mais exigentes (worst case). No que respeita a meios navais disponíveis para poder empenhar em operações



deste tipo, devem ser equacionados: 1 Navio de desembarque e de apoio logístico; 1 Reabastecedor; 3 a 4 navios escoltas (fragatas multirole); 6 a 8 corvetas ou patrulhas oceânicos para o litoral, helicópteros pesados de transporte e mais ágeis para operarem em modo orgânico nos navios oceânicos, 2 a 3 submarinos convencionais, pequenas lanchas de desembarque para embarcar Forças de Fuzileiros e uma Unidade Expedicionária.

Pese embora deva imperar uma lógica de otimização dos meios e recursos, atendendo a que as missões da Marinha são muito abrangentes e diversificadas, e a área onde podem ocorrer é muito extensa e de características bem distintas, importará assegurar meios capazes de operarem em condições de obter sucesso quer em águas profundas (Blue waters) quer em águas costeiras (Brown waters), como ainda em algumas situações específicas em águas interiores.

A Marinha Angolana deve ser uma marinha flexível na sua polivalência, promovida por capacidades diversificadas, de prontidão elevada para fazer face aos desafios atuais, mas também futuros e logicamente prestigiada pelo reconhecimento dos cidadãos da sua utilidade e eficácia.

Assim, de harmonia com as orientações políticas, que devem constar em documentos estruturantes, como a Constituição da República de Angola, Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas, a Lei Orgânica da Marinha, entre outros documentos que definam orientação estratégica superior. A Diretiva do Presidente da República e Comandante-Em-Chefe, sobre a reedificação da MGA aponta no sentido de adequar o aparelho militar naval com as transformações planeadas e em curso, para que a MGA constitua um poder da autoridade do Estado com capacidade de dissuasão e resposta militar eficazes, através do qual se assegura alcançar e/ ou manter os objetivos nacionais, com ênfase para a defesa militar do País.

O SFN tem reflexos diretos na organização das Forças Armadas, bem como no respetivo dispositivo que compreende a Componente Operacional e a Territorial, esta última garante do sistema de instrução, logístico e administrativo, que possibilita gerar forças adicionais e, ainda que permita o apoio às missões a executar pela componente operacional do sistema de forças.

Angola tem de assumir a revisão do próprio Conceito Estratégico de Defesa Nacional, as suas prioridades e objetivos, a par da definição do Conceito Estratégico Militar que dele decorre. Estes documentos estruturantes da defesa nacional devem



verter uma nova perspectiva dos riscos e ameaças potenciais, promover uma reflexão sobre a possível alteração da natureza dos futuros conflitos e consequentemente das missões a atribuir à MGA, o que terá indubitavelmente reflexos sobre os respetivos Sistema de Forças e Dispositivo.

c. Como assegurar com eficácia e eficiência o período de transição para o nível de ambição desejado

Feita a análise das condições geoestratégicas, económicas, conceptuais, jurídicas e da situação político-militar, conclui-se que o dispositivo da MGA, para os próximos cinco anos (2015-2020), deverá ser constituído essencialmente por Forças e meios que assegurem o cabal cumprimento das missões e tarefas que lhe serão cometidas e que incidem nas duas vertentes primárias da sua atuação:

Defesa e Soberania	Defesa militar e reforço da soberania no plano conjunto com os outros dois Ramos; Defesa militar própria e autónoma; Defesa coletiva e expedicionária no apoio à política externa do Estado e na proteção dos interesses estratégicos nacionais.
Segurança e Autoridade do Estado	Segurança e Autoridade do Estado; Segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar; Vigilância e Fiscalização nas águas sob jurisdição nacional.

Para uma Marinha, que naquele âmbito, deve ser capaz de dar respostas prontas e eficazes na contenção e combate à imigração ilegal, ao tráfico de drogas e outros ilícitos, ao contrabando de seres humanos, à pirataria, á exploração indevida dos recursos marinhos, e pode ainda ser chamada a atuar em missões de escolta e proteção dos navios que carregam ramas de petróleo.

Para cumprir este desiderato, deve ser pensado um conjunto de capacidades que com os seus meios que lhe assegurem estar pronta, eficaz e eficiente na sua atuação, mas em simultâneo convirá ter ciente que existe uma grande diferença entre o que é a realidade operacional do presente e a realidade do nível de ambição que ficou expresso no ponto 2.b, nomeadamente na Tabela nº 3 e nas Figuras nº 2 e 3. Nesta perspetiva, mesmo levando em consideração todo empenhamento e boa vontade expressas pelas Altas Entidades Políticas e Militares no sentido de vir a consumir este ambicioso plano de reedificação, deverá ser mantida uma consciência realista e pragmática mantendo a



noção que uma Marinha não se improvisa, tem que ser planeada, os seus planos de reedificação e renovação levam dez e mais anos a ficarem totalmente concretizados, e haverá que pensar numa sequência de etapas a cumprir e em patamares intermédios a atingir em termos de nível de ambição.

Neste enquadramento, julgamos que fará todo o sentido manter a lógica de sucessivas fases a atingir no Plano de Reedificação da MGA, descrita na Tabela nº 2, o que transposto para o programa de reequipamento e aquisição dos meios navais, vertente mais dispendiosa e morosa na edificação das capacidades, daria a sequência que propomos em seguida e que asseguraria o cumprimento das missões mais prioritárias e essenciais, ao atingir o 1º patamar, que se deveria ser alcançado, num horizonte temporal de 5 a 6 anos.

Assim do quadro ilustrado na Tabela nº 3, no que respeita a “Forças e Armas”, consideramos ser mais realista e exequível, pensar no seguinte plano de transição também em 3 fases:

Tabela 5: Plano de reestruturação faseado da MGA

(MGA, 2012), Adaptado pelo Autor

1ª Fase (5 – 6 anos) em que ficariam edificadas:
- Defesa costeira (Esquadra de Patrulha Costeira e águas interiores);
- Tropas de infantaria (fuzileiros navais);
- Tropas radiotécnicas; Comunicações e Engenharia.
2ª Fase (8 – 10 anos) em que ficariam edificadas:
- Navios de superfície (esquadilha oceânica);
- Defesa nuclear química e biológica;
- Aviação naval (Aeronaves de Patrulha Marítima e Helis orgânicos), de grande relevância em função da extensão das áreas de patrulhamento e fiscalização e que permitem melhor direcionar o esforço de patrulha pelas unidades de superfície.
3ª Fase (15 – 18 anos) em que ficaria edificada:
- Submarinos (esquadilha de subsuperfície), estas unidades embora se possam adquirir (novas ou 2ª mão) e ser entregues num prazo inferior, só se poderá considerar a capacidade como edificada no horizonte temporal acima indicado.



Já no que respeita à Organização Territorial e Administrativa da MGA, de todo o conjunto de Comandos e Unidades elencados no ponto 2.c, consideram-se prioritários de modo a ficarem operacionais na 1ª fase, os seguintes (alinhados por Componentes e pelas 2 Regiões Navais):

Componente Costeira - Região Naval Norte	Nº	Localização
Regimento de Defesa Costeira	1	Cabinda
Lanchas de Patrulha - Destacamento	2	Cabinda
Lanchas de fiscalização Rápida	2	Soyo
Centro de Comunicações	1	Soyo
Companhias de Observação Radiotécnica	2	Cabinda e Soyo
Postos de Observação Costeiro	3	Cabinda, Soyo e Ambriz
Companhias de Telecomunicação	2	Soyo e Luanda
Unidade de Apoio Logístico e Técnico	1	Soyo
Oficina Naval	1	Soyo
Pelotões de Policia Naval	2	Cabinda e Soyo
Enfermarias Militar	2	Soyo e Cabinda

Componente Costeira - Região Naval Sul	Nº	Localização
Bases Navais	2	Lobito e Namibe
Lanchas de fiscalização Rápidas	2	Namibe
Lanchas Patrulheiras	2	Lobito
Companhias Radiotécnicas de Observação Costeira	3	Porto Amboim, Lobito e Namibe
Regimento de Defesa Costeira	1	Namibe

Esquadra Naval Operacional (Luanda)	Nº	Tipo de meios
Comando da Esquadra Operacional e suas	1	Unidades em terra
Brigada de navios de superfície versáteis	1	3 Fragatas
Brigada de Navios de Desembarque	1	3 Lanchas
Esquadrilha Independente de Navios de Reconhecimento	1	3 Navios



Destacamento de Helicópteros	1	
Unidade de Apoio Logístico	1	
Unidade de Apoio Técnico	1	
Subunidade de Apoio	1	

Como parecerá óbvio, não poderá ser equacionada só a vertente operacional e descurar as outras, assim a criação dos diversos estabelecimentos de ensino, será fulcral para satisfazer a necessidade de formar o homem, para poder corresponder a nova tecnologia naval, como tal esta também terá que ser uma área prioritária.

O mar pode dar-nos muito como fonte de riqueza, através da exploração adequada dos seus recursos naturais, mas também de prestígio internacional, de notoriedades e de contributo para elevar a autoestima de uma nação. Para tanto, é vital que se explorem todas as suas potencialidades num esforço transversal e sinérgico que envolva a sociedade e a sociedade militar.

Em geral, os estados estão interessados no uso do mar para assegurar rotas de produtos e pessoas, trânsito de forças militares com objetivos e o aproveitamento das subsequentes riquezas que se possam extrair.

Podemos concluir que os interesses de Angola no mar, passam necessariamente por reequipar a MGA para defesa dos interesses estratégicos, económicos e de preservação do ambiente na região.

A estrutura orgânica deverá refletir e alinhar as necessidades do paradigma genético da Marinha Angolana, com um dispositivo naval preparado para vigiar e fiscalizar as suas águas jurisdicionais e as áreas de interesse no mar e para projetar tropas num âmbito regional, de modo autónomo ou preferencialmente integrado Forças multinacionais, sob a égide da UA, SADC ou CPLP.

Para os próximos cinco anos, (2015-2020), a Marinha deve adquirir meios, para corresponder com maior dinamismo às exigências do curto prazo, enquanto se aguarda pelo investimento de maior monta, onde a MGA poderá então contar já com a componente oceânica.

d. Síntese conclusiva

No decorrer deste capítulo abordámos alguns aspetos que considerámos mais essenciais sobre quais as perspectivas para os interesses estratégicos de Angola, no



âmbito regional alargado que envolve o Atlântico sul e a África austral, e quanto desses interesses estão relacionados e dependem do uso do mar. Para dar asas a uma legítima ambição de ser um ator relevante na região em que está inserida, precisa contar com um Poder Naval capaz de gerar o efeito de dissuasão credível, necessitando para tal de dispor de uma Marinha capaz de providenciar uma resposta pronta e eficaz aos desafios de segurança e defesa.

Para concretizar esse anseio deverá ser capaz de colher ilações das experiências das Marinhas mais desenvolvidas na vizinhança, bem como ainda retirar proveito de políticas de cooperação e desenvolvimento em parceria com Países como Portugal e o Brasil, irmãos na lusofonia, e parceiros na CPLP.

No que se refere à relação com os atores relevantes na região, falou-se na importância e no papel que a África do Sul e o Brasil, as potências regionais mais relevantes e atuantes, na organização ZOPACAS, que visa essencialmente contribuir para uma maior Cooperação entre os Países costeiros do Atlântico Sul, em ambas as margens. Continuando a análise dos atores relevantes na região falou-se da motivação e da confirmação latente de potências emergentes como são a China e a Índia, e de como se continua a fazer sentir a sua presença e interesses estratégicos. Naturalmente que as potências ocidentais, nunca deixaram de ter grandes interesses económicos na região e estão presentes de forma direta ou indireta em quase todos os acordos de explorações petrolíferas e de gás natural, em especial a partir de plataformas marítimas, onde é requerida mais tecnologia.

Para enfrentar estes desafios deve concentrar mais investimento na sua Marinha, para deter um conjunto de capacidades que lhe assegurem estar pronta, eficaz e eficiente na sua atuação, mas tendo sempre em atenção que o seu plano de reedificação é extenso e ambicioso e não se “constrói” em pouco tempo, pelo que haverá que definir quais as capacidades mais prioritárias e pensar numa sequência de etapas a cumprir e em patamares intermédios a atingir em termos de nível de ambição.

Neste intuito foi equacionado e proposto um plano faseado (3 fases) para atingir a completa aquisição e edificação das capacidades designadas por “Forças e das Armas” na futura Estrutura Organizacional da MGA, que está alinhado e em consonância com o Plano de Reedificação oficial em curso, mas sobre o qual procura fazer uma abordagem mais simples e pragmática, apontando como primeiras prioridades (prontas e



disponíveis em 5 a 6 anos): Defesa costeira; Tropas de infantaria (fuzileiros navais); Tropas radiotécnicas; Comunicações e Engenharia.

Também no que respeita à Organização Territorial e Administrativa da MGA, de todo o conjunto de Comandos e Unidades previstos no plano oficial, foram definidos quais os tidos por mais prioritários, os quais também deverão ficar operacionais até ao final da 1ª fase. Quando estiver concluída esta primeira etapa, na aquisição de meios para a MGA, complementada com a evolução nas vertentes da organização, doutrina e treino, procurando através de ações de CTM e outras, colher as experiências e apoios junto de Marinhas mais desenvolvidas, como as de Portugal e do Brasil, ficam criadas condições para vigiar e fiscalizar as suas áreas de interesse no mar, partindo numa segunda etapa para criar condições para projetar Forças no âmbito Regional do Atlântico Sul e África Austral, de modo autónomo ou em parceria integrando Forças Multinacionais.

Nesta conjuntura, face ao expandido e por dedução do desenvolvimento praticado ao longo do capítulo 4, consideramos validada a Hipótese 4, tendo sido dada resposta à QD 4.



Conclusões

No presente estudo o trabalho de investigação foi conduzido de acordo com o método hipotético-dedutivo, tendo em vista a materialização do objetivo geral que importa aqui recordar: **“Analisar, estudar e identificar linhas de ação e eventuais projetos de reequipamento e reestruturação da Marinha Angolana no sentido de fornecer contributos para que se possa tornar mais moderna, mais eficiente e operacional, a fim de que se possa afirmar como instrumento indispensável na defesa dos interesses de Angola no mar, em particular nas águas sob sua jurisdição. Este estudo deverá ter por base as experiências colhidas no passado, em particular no período pós-Independência, e tendo como ponto de partida a realidade atual, poder definir e encontrar as soluções mais ajustadas para satisfazer este desígnio estratégico”**.

Assim, ao longo do primeiro capítulo vimos que, o embrião da MGA provém das forças de guerrilha. O espólio (estruturas e meios navais), deixado pelas Forças portuguesas, serviu para a alavancar durante os primeiros anos, após a independência, a qual pese embora as inúmeras dificuldades, limitações técnicas e humanas, cumpriu a grande maioria das missões que lhe estavam incumbidas.

Assim, podemos considerar que foi validada a Hip 1 e dada resposta à QD1.

No segundo capítulo vimos que a MGA, deverá evoluir para na sua vertente de componente naval do SFN poder dar resposta cabal a um largo espectro de missões, em conjunto com os outros Ramos das FAA, que decorre essencialmente em dois níveis de atuação, no quadro da segurança e no quadro do desenvolvimento. Também o processo de reedificação da MGA foi revisitado e podemos confirmar que é extenso e ambicioso, e se em termos da renovada estrutura organizacional quase tudo está definido e existem orientações que apontam para uma implantação faseada, já ao nível de aquisição de meios e edificação de capacidades, que é a parte de concretização mais dispendiosa e morosa, quase tudo ainda está por fazer. Como parecerá óbvio este plano de reedificação da MGA, não se esgota só na vertente estrutural e operacional, existindo pelo menos mais duas, a formação e o desenvolvimento técnico sustentado, que são encaradas com grande importância e estão também devidamente assinaladas e programadas, e vão necessariamente require um grande empenho e esforço de todos. Em resumo muito sucinto, poderemos realçar que a reedificação irá decorrer em três



fases, que incidem basicamente em reorganizar, formar e dar início ao funcionamento dos diferentes órgãos de toda a sua Estrutura, que engloba Comando, Estado-Maior, Órgãos, Unidades e Estabelecimentos de Ensino Militares. Também contempla a edificação de vários estabelecimentos de ensino, que se vai tornando em realidade, importando em simultâneo continuar a apostar na formação de formadores, em larga escala.

Em função do expandido podemos considerar que foi validada a Hip 2 e dada resposta à QD 2.

No terceiro capítulo, foram analisadas as novas ameaças, transnacionais, de carácter global e de natureza difusa. Identificou-se que a via marítima tem sido utilizado para o incremento de atividades criminosas, o que obriga os Estados a fortalecer os meios e capacidades do seu dispositivo naval, para dar resposta pronta e combater as inúmeras ameaças que decorrem e provêm do mar. A nova ordem Mundial obriga a que as Marinhas consigam garantir a segurança e defesa nas principais rotas comerciais marítimas.

No que respeita à caracterização do ambiente marítimo de segurança e defesa da região em estudo pode ser resumida pelos seguintes contornos: elevado movimento migratório na região, grande parte pela via marítima, face a graves problemas de desenvolvimento nos Estados de origem; limitados mecanismos de controlo de entrada e saída nos portos, não funcionando em rede; baixo conhecimento situacional marítimo e reduzida partilha de informação entre os principais atores regionais.

Em termos de referenciais de comparação foram analisadas a organização, a estrutura e os meios (pessoal e material) das Marinhas com mais expressão nesta Região, para se avaliar as perspectivas atuais e futuras, nas Marinhas da África do Sul, da Namíbia e da Nigéria. Nesta abordagem ficou constatado que a Marinha Sul-africana tem estado ao longo dos últimos anos sempre num patamar superior e tende a continuar, sendo até agora a única na região que detém a capacidade submarina. As congéneres da Namíbia e da Nigéria apostam essencialmente em deter uma boa capacidade de vigilância e fiscalização das suas águas jurisdicionais, para na perspetiva seguinte avançarem para a capacidade oceânica. Em resultado desta análise também se poderá concluir que estas prioridades devem ter aplicação na MGA, a qual deverá nos próximos cinco anos, reequipar a sua esquadra, adquirindo numa primeira fase meios da



componente Costeira, para rapidamente dar resposta as principais ameaças, que se consubstanciam em ações de pirataria, tráfico de drogas, de seres humanos, imigração ilegal e outras atividades ilícitas, bem como a prevenção e reposição da ordem no que respeita à exploração ilegal dos recursos marinhos e a assaltos consumados nas plataformas petrolíferas.

No final deste capítulo concluímos que a MGA, na região não se dispõe de um de meios que correspondam as exigências de momento.

Em face do expandido, julgamos poder considerar que foi validada a Hip 3 e dada resposta à QD 3.

No quarto capítulo, foram abordados os aspetos mais importantes sobre os quais incidem as perspectivas relacionadas com os interesses estratégicos de Angola, no âmbito regional alargado, e quanto desses interesses estão relacionados e dependem do uso do mar. Para dar substância à ambição de ser um ator relevante na região precisa de um Poder Naval capaz de gerar o efeito de dissuasão credível, necessitando para tal de dispor de uma Marinha capaz de providenciar uma resposta pronta e eficaz aos desafios de segurança e defesa.

Nesta perspectiva reveste-se de grande importância o Plano da reedificação da MGA, para dar expressão aos desígnios do Estado angolano no mar que possa sustentar as oportunidades que decorrem do ambiente geoestratégico e a legítima ambição de se afirmar como potência regional, fazendo aproximar a sua relevância à de Países com a África do Sul e o Brasil.

Neste intuito foi equacionado e proposto um plano faseado para atingir a completa aquisição e edificação das capacidades designadas por “Forças e das Armas” na futura Estrutura Organizacional da MGA, que está alinhado e em consonância com o Plano de Reedificação oficial em curso, apontando como primeiras prioridades: a Defesa costeira; Tropas de infantaria (fuzileiros navais); Tropas radiotécnicas; Comunicações e Engenharia.

Após concluída a 1ª fase da aquisição de meios para a MGA, complementada com a desejada evolução nas vertentes da organização, doutrina e treino, apoiada, como tem vindo a acontecer, em ações e projetos de CTM, colhendo as experiências e apoios de Marinhas mais desenvolvidas, como as de Portugal e do Brasil, ficam criadas



condições para vigiar e fiscalizar as suas áreas de interesse no mar, partindo numa 2^a fase para criar condições de projetar Forças no âmbito Regional da África Austral, de modo autónomo ou preferencialmente em parceria integrando Forças Multinacionais.

Em face do expandido, poderá considerar-se que foi validada a Hip 4 e dada resposta à QD 4.

Da resposta pela afirmativa a cada uma das quatro QD, que resultam da validação das respetivas Hipóteses de Investigação, considera-se que estamos na presença de um conjunto de contributos que vão compor a resposta à QC, e se espera possam colher interesse no sentido de conjugar as principais linhas de força que devem enformar as diversas fases de aplicação do vasto e ambicioso Plano de reedificação da MGA, com vista a garantir que possa evoluir para uma Marinha equilibrada, sustentável e coerente com o Nível de Ambição do País, numa projeção de temporal que se deverá estender pelas duas próximas décadas.

A Marinha Angolana nesse período será resultado do nível de desenvolvimento e de implementação dos diversos programas e projetos que encerram no citado Plano de reedificação, e que agora ficaram referenciados e de certo modo analisados, outros que já possam estar a ser desenvolvidos e não chegaram ao conhecimento do autor e ainda os que poderão vir a ser desenvolvidos posteriormente por serem considerados de utilidade e interesse na aplicação da Estratégia naval.

Esta deve estar alinhada com os níveis superiores da Estratégia Integral do Estado e da Estratégia Militar, como deverá também estar, numa perspetiva mais global, em sintonia com uma Estratégia marítima nacional (envolvendo as outras vertentes marítimas, a marinha mercante, de pesca, de recreio, etc), que viabilize a satisfação e a afirmação dos interesses nacionais na segurança, na investigação científica e no desenvolvimento económico sustentado, usando o mar.

Para poder cumprir todos estes desígnios estratégicos da Nação Angolana, que tem legítimas ambições e pretende afirmar-se como uma potência de âmbito regional, importa envolver, numa estratégia comum todas as entidades nacionais com competências, conhecimento, experiência e meios que o permitam fazer, a Marinha é seguramente uma dessas entidades, que a fazem constituir como “instrumento” indispensável para o Estado assegurar presença e defender os seus interesses no Mar.



Em conclusão, considera-se que o desenvolvimento da temática aqui tratada, com direta ligação e interferência com os Objetivos Estratégicos Nacionais e com algumas das linhas de ação traçadas com vista à sua consecução e os contributos em forma de recomendações que visam uma adequada e ajustada no tempo reedificação da MGA, que resultam deste trabalho de investigação individual, poderão constituir contribuição para o conhecimento.



Bibliografia

- Anon., 2012. *Defence Web* 200. [Online]
[Acedido em 14 MAR 2014].
- Anon., 2014. <http://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9322/ZOPACAS---Amorim-propoe-aco-es-para-fortalecer-cooperacao-em-Defesa>. [Online]
[Acedido em 07 Maio 2014].
- Cajarabille, V. L., 2002. *Capacidades e realidades. Aplicações à Marinha - Cadernos Navais n° 3*. Lisboa, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica : Edições Culturais da Marinha.
- Correia, A. S., 2013. *O Crime Organizado Transnacional - A Pirataria Marítima*. Lisboa: s.n.
- Couto, A. C., 1988. *Elementos de estratégia - apontamentos para um curso*. Pedrouços: Instituto de Altos Estudos Militares.
- Cunha, A. d. S., 2014. *ALM Comandante da MGA* [Entrevista] (07 MAR 2014).
- Cunha, A. d. S., 2014. *ALM Comandante da MGA* [Entrevista] (07 Março 2014).
- Escorrega, L. F., 2010. A segurança e os novos riscos e ameaças. *Revista Militar* , Fevereiro.
- Garcia, F. P., 2010. *Da Guerra e da Estratégia*. Estratégia e Política Externa ed. Lisboa: Prefácio.
- Garcia, F. P., 2013. *Evolução do Pensamento Estratégico (uma Visão)*. Lisboa: s.n.
- INTERPOL, 2013a. *Cybercrime*. [Online]
Available at: <http://www.interpol.int/Crime-areas/Cybercrime/Cybercrime>
[Acedido em 10 Fevereiro 2013].
- MDN, 2013. *Linhas Gerais da Reforma 2020*. Lisboa: s.n.
- MGA, M. A. -. E.-M. d., 2012. *NOVO SISTEMA E DISPOSITIVO DA MGA A SER IMPLEMENTADO A PARTIR DO ANO 2008 / 2012*. Luanda: s.n.
- Moniz, J. F., 2014. *CALM MGA* [Entrevista] (07 ABR 2014).
- NATO, 2010. *Strategic Concept for the Defence and Security of The members of the North Atlantic Treaty Organization*. [Online]
[Acedido em 6 Fevereiro 2013].
- Neto, A. A., 1976. s.l.:s.n.



- Neto, A. A., 1976, 10 de Julho. *Discurso do Presidente da Republica Popular de Angola (Proclamação da MGPA)*. Luanda, Base Naval: s.n.
- ONU, 2004. *A More Secure World: Our Shared Responsibility*. [Online] Available at: <http://www.un.org/secureworld> [Acedido em 5 Fevereiro 2013].
- Quivy, L. V. C. e. R., 2003. *Manual de Investigação em Ciências Sociais - Trajectos*. Lisboa: Gradiva.
- Quivy, R., 2003. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Rodrigues, A. R., 2012. O Combate à Pirataria Marítima. *Cadernos Navais*, Abril - Junho.
- Rogero, N., 2004. O novo terrorismo internacional como desafio emergente de segurança. Novas e velhas dimensões de um conceito problemático. In: A. M. (Coord), ed. *Terrorismo*. Coimbra: Livraria Almedina, pp. 479-501.
- Ships, J. F., 2013. IHS Jane's. In: *Jane's Fighting Ships*. s.l.:s.n.
- Soares, A., 2014. *ALM RES MGA* [Entrevista] (04 ABR 2014).
- Soares, A. A., 2012. *Colectânea de textos do 1º Simpósio sobre a História da Marinha de Guerra Angolana*. CMG Augusto Lourenço ed. Luanda: Educação Patriótica - Marinha de Guerra Angolana.



Anexo A

Quadro comparativo dos meios da Marinha com os seguintes Países:

ÁFRICA DO SUL

	Nome da Classe	Estaleiros Construtor	Tipo de navio/ Missão primária	Total Inicial	Total ao Serviço	Ano em que entrou ao serviço
Submarinos	SSK Tipo 209/1400 MOD (SA)	Howaldtswerke – Deutsche Werft	Ataque	1	1	2005
	SSK Tipo 209/1400 MOD (SA)	Thyssen Nordseewerke	Ataque	2	2	2007
Esquadra de Superfície	Valour	Blohm + Voss	Fragata	2	2	2006
	Valour	Howaldtswerke – Deutsche Werft	Fragata	2	2	2006
	Warrior (ex- Minister)	Sandock Austral	Navio Patrulha	9	3	1979 (1)
	n/a	n/a	Navio Patrulha	4	4 (2)	2004
	River	Abeking & Rasmussen/Sand ock Austral	Draga-minas Costeiro	1	1	1981
	River	Sandock Austral	Draga-minas Costeiro	3	2	1981
	Namacurra n/a	n/a	Lancha de Patrulha interior	23	21	1980
	T Craft	T Craft International	Lancha de patrulha	3	3	2003



Navios e Lanchas Auxiliares	Navio Reabastecedor de Esquadra	Sandock Austral	Navio Reabastecedor	1	1	1987
	Hecla	Yarrow Ltd	Busca e Salvamento	1	1	1972
	n/a	n/a	Busca e Salvamento	3	3 (2)	2007
	Harbour Tugs	Farocean Marine	Rebocador de Porto	2	2	2006
	Coastal Tug	Dorbyl Long	Rebocador Costeiro	1	1	1978
	Coastal Tug	Jaya Holding Ltd	Rebocador Costeiro	1	1	1997
	Lima	Stingray Marine	Lancha utilitária	6	6	2003

(1) – De acordo com informação disponível, devem ser desativados em breve.

(2) – Estes 4 + 3 navios patrulha são atribuídos periodicamente a missões ligadas ao Departamento de Pescas do Estado.

África do Sul (Aviação Naval)

Tipo	Nome da Plataforma	Variante plataforma	Construtor	Missão Primária	Total original	Nº em serviço	Ano 1ª entrega
Asa fixa	C-47 Skytrain	C-47TP	Boeing	C4ISR	5	5	1992
Rotativa	SA 330 Puma	SA 330H*	Eurocopter	C4ISR	8	8	1988

(*) – Atribuídos pela Força Aérea Sul-Africana para missões de âmbito naval

África do Sul (Bases Navais)

Ramo que utiliza	Nome da Base	Região	Observações
Marinha	Durban – Salisbury Island	Kwa Zulu - Natal	Atualmente é considerada somente Estação Naval, perdeu importância em 2002.
Marinha	East London	Eastern Cape	Estação Naval



Marinha	Gordon Bay	Western Cape	Formação e treino de Oficiais
Aviação naval	Pretória	Guateng	HQ da Marinha e Centro de Comando
Marinha	Saldanha Bay	Western Cape	Formação e treino de Praças
Marinha	Simon's Town	Western Cape	Principal Base da Esquadra e Estaleiros navais



NAMÍBIA

	Nome da Classe	Estaleiros Construtor	Tipo de navio/ Missão primária	Total Inicial	Total ao Serviço	Ano em que entrou ao serviço
Esquadra de Superfície	Elephant	Wuhan Shipyard	Navio Patrulha Oceânico	1	1	2012
	Grajaú	Indústria Naval do Ceará (INAC)	Navio Patrulha Costeiro	1	1	2009
	Rio (Marfim)	Indústria Naval do Ceará (INAC)	Lancha Patrulha Costeiro	2	2	2011
	Namacura	n/a	Lancha Patrulha (águas interiores)	2	2	1980 (1)
	Osprey FV 710	Frederikshavn Vaerft	Navio Patrulha	1	1	1979 (2)
	Oryx	Burmeister / Abeking & Rasmussen	Navio Patrulha	1	1	1975 (3)
	Nathanel Maxwili	n/a Moen Slip AS, Kolvereid	Navio Patrulha	1	1	2002
	Anna Kakurukaze Mungunda	Freire Shipyards, Vigo	Navio Patrulha	1	1	2004
Research Ships	n/a	Navio de Busca e salvamento	4			

(1) – Cedido pela África do Sul em 2002;

(2) – Cedido pela Dinamarca em 1993 e integrado na Marinha da Namíbia em 1994;

(3) – Adquirido pela Namíbia em 1993

Namíbia (Aviação Naval)

Tipo	Nome da Plataforma	Variante plataforma	Construtor	Missão Primária	Total original	Nº em serviço	Ano 1ª entrega
Asa fixa	F406 Caravan II	F406	Remis	Logística	1	1	n/a



Asa fixa	Skymaster	O – 2A	Cessna	C4ISR	6	5	1994
Rotativa	Sea King	S-61L	Sikorsky	C4ISR	1	1	n/a

(*) – Atribuídos pela Força Aérea Sul-Africana para missões de âmbito naval

Namíbia (Bases Navais)

Ramo que utiliza	Nome da Base	Região	Observações
Marinha	Luderitz	Karas	----
Marinha	PN Sacharia	Erongo (Walvis Bay)	----



NIGÉRIA

	Nome da Classe	Estaleiros Construtor	Tipo de navio/ Missão primária	Total Inicial	Total ao Serviço	Ano em que entrou ao serviço
Esquadra de Superfície	Hamilton and Hero	Avondale Shipyards	Fragata	1	1	1968
	Meko Type 360 H1	Blohm & Voss	Fragata	1	1	1982
	Mk 9 Vosper Thornycroft	Vosper Thornycroft	Corveta	2	2	1980
	FDR Type 1300	Howaldtswerke	Navio de Desembarque/ Reabastecedor	2	1	1979
	Combattante IIIB	CMN	Lancha Rápida de Ataque (lança mísseis)	3	3	1981
	Shaldag Mk II	IAI	Lancha Rápida de Ataque (peça artilharia)	3	3	2009
	Ekpe (Lürssen 57)	Lürssen	Lancha de patrulha - Grande	3	3 (1)	1980
	Manta	Suncraft International	Lancha de patrulha - oceânica	2	2	2009
	Manta Mk II	Suncraft International	Lancha de patrulha	5	4	2008
	Andoni	Nigerian Naval Dockyard	Lancha de patrulha	2	1	2012
	Sea Eagle	Nautica Nova Shipbuilding	Lancha de patrulha	2	2	2009
	Yola	Abeking and Rasmussen	Lancha de patrulha	2	2	n/a



	FPB 72 Mk II	OCEA	Lancha de patrulha	3	3	2013
	Town	Brooke Marine	Lancha de patrulha	2	2	1974
	Defender	SAFE Boats International	Lancha de patrulha	15	15	2004
	Balsam	Marine Iron and Shipbuilding Corp	Lancha patrulha/ navio Balizador	4	4	1942 (?)
	Lerici	Intermarine SY	Draga-minas	2	2	1987
N. Auxiliares	Lana	Brooke Marine	Navio de Salvamento	1	1	1976
	Coastal Tugs	n/a	Rebocador Costeiro	3	3	1983

(1) – O estado operacional dos NNS Ekpe e NNS Agu, é considerado duvidoso.

NIGÉRIA (Guarda Costeira)

	Nome da Classe	Estaleiros Construtor	Tipo de navio/ Missão primária	Total Inicial	Total ao Serviço	Ano em que entrou ao serviço
Guarda Costeira	2600 Mk II	Damen	Lancha de patrulha - Costeira	1	1	n/a (1)
	500	Simoneau	Lancha de patrulha - Costeira	6	6	1986
	1500 Type	Damen	Lancha de patrulha - Costeira	6	6	1986
	Van Mill Type	Van Mill	Lancha de patrulha - Costeira	5	5	1985
	P-2000	Watercraft	Lancha de patrulha	2	2	1988



			- Costeira			
	Swiftships	Swiftships	Lancha de patrulha - Costeira	4	4	1986
	Response Boat – Small Class	Safe Boat Inc	Lancha de patrulha - Costeira	15	15	2005
	Damen Sea Trucks	Damen	Lancha de patrulha	3	3	1985
	Tiger	n/a	Lancha de patrulha	6	6	1990
	Night Cat 27	Intercept Boats	Lancha de patrulha	4	n/a	2003
	20 m VCSM	Raidco Marine	Lancha de patrulha	n/a	n/a	2008
	Tiger AV	n/a	Lancha Hovercraft	5	5	1990

(1) – Adquirida à África do Sul em 2001.

Nigéria (Aviação Naval)

Tipo de asa	Nome da Plataforma	Variante plataforma	Construtor	Missão Primária	Total original	Nº em serviço	Ano 1ª entrega
Asa fixa	F27 Frienship	F27 Series 100	Fokker	Logística e Transporte	3	3	n/a
Rotativa	AW 139	AW 109 Power	Augusta - Westland	Logística e Utilitário	6	4	2003
Rotativa	AW 139	AW 109	Augusta - Westland	Logística e Utilitário	4	2	2009
Rotativa	Lynx	Lynx Mk 89	Augusta - Westland	Maritime/ Anti-Submarine	3	2 (1)	1984
Rotativa	Bell 206	206 B	Bell	Treino	2	2	n/a

(1) – O seu estado operacional é duvidoso

Nigéria (Bases Navais) – Comando Naval Central

Ramo que utiliza	Nome da Base	Região	Observações
Marinha	Brass (1)	Byelsa	HQ Naval desta Região
Marinha	NNS Delta	Delta (Warri)	---
Marinha	NNS Lugard	Kogi (Lokoja)	---



Aviação naval	Effurun	Warri	---
Aviação naval	Onitsha	Anambra	---
Marinha	FOB Escravos	Delta	---
Marinha	FOB Cape Formoso	Bayelsa	---

Nigéria (Bases Navais) – Comando Naval Oeste

Ramo que utiliza	Nome da Base	Região	Observações
Marinha	Lagos - Apapa	Lagos	HQ Naval desta Região
Marinha	NNS Beecroft	Lagos	Base para tarefas de manutenção
Marinha	NNS Wey	Lagos	---
Aviação naval	Ojo	Lagos	---
Marinha	FOB Igbokoda	Ondo	---

Nigéria (Bases Navais) – Comando Naval Este

Ramo que utiliza	Nome da Base	Região	Observações
Marinha	Calabar	Cross River	HQ Naval desta Região
Marinha	NNS Jubilee	Akwa Ibom (Ikot Abasi)	---
Marinha	NNS Pathfinder	Rivers	---
Marinha	NNS Victory	Cross River	---
Marinha	FOB Ibaka	Akwa Ibom	---
Marinha	FOB Bonny Island	Rivers	---

Nigéria (Bases Navais) – Comando Naval – Formação e Treino

Ramo que utiliza	Nome da Base	Região	Observações
Marinha	Apapa	Lagos	HQ do Comando Naval
Marinha	Wilmot Point	Lagos (Victoria Island)	Estaleiros navais Unidade de treino de mar
Marinha	NNBTS Onne	Rivers	Escola Treino Básico da Marinha
Marinha	NNEC Sapele	Delta	Escola de Engenharia



Marinha	NNFLS Owerrinta	Abia	Escola de Finanças e Logística
Marinha	NNC Quorra	Lagos	Escola Naval da Nigéria
Marinha	NNSM Otta	Osun	Escola de Música
Marinha	MSTS Offa	Kwara	Escola de formação e treino do pessoal de Apoio médico



ANGOLA

	Nome da Classe	Estaleiros Construtor	Tipo de navio/ Missão primária	Total Inicial	Total ao Serviço	Ano em que entrou ao serviço
Esquadra de Superfície	ARESA PVC-170	ARESA Shipbuilders	Lancha Patrulha Costeira	5	5	2009
	Namacurra	n/a	Lancha Patrulha (águas interiores)	2	2 (1)	2006
	Mandúme	Bazán Shipyard , San Fernando	Lancha Patrulha Costeira	4	4	1993
	Damen 6210	Damen Shipyards	Lancha de patrulha	2	2	2012
	Navio patrulha oceânico	Zhuhai Jianglong Shipbuilding	Lancha de patrulha	5	5	2009

(1) – Construído Cedido na África do Sul em 1980 e cedido a Angola em 2002;

Angola (Aviação Naval)

Tipo de asa	Nome da Plataforma	Variante plataforma	Construtor	Missão Primária	Total original	Nº em serviço	Ano 1ª entrega
Asa fixa	C 212	C212 Series 300MP	Airbus Military	Patrulha Marítima C4ISR	1	1	n/a

(*) – Atribuídos pela Força Aérea Sul-Africana para missões de âmbito naval

Angola (Bases Navais)

Ramo que utiliza	Nome da Base	Região	Observações
Marinha	Cabinda	Cabinda	----
Marinha	Lobito	Benguela	HQ do Comando da Região Sul
Marinha	Luanda	Luanda	HQ do Comando da Marinha Angolana.
Marinha	Namibe	Namibe	
Marinha	Soyo	Zaire	



Nota: Foi anunciado em Julho 2013, pelo Comandante da Marinha Angolana que as Bases Navais do Soyo, de Namibe e Lobito estariam a seguir um programa de renovação.



Apêndice 1

Plano Geral do Trabalho

	OBJETIVO GERAL	QUESTÃO CENTRAL	
	Analisar, estudar e identificar linhas de ação e eventuais projetos de reequipamento e reestruturação da Marinha Angolana no sentido de fornecer contributos para que se possa tornar mais moderna, mais eficiente e operacional, a fim de que se possa afirmar como instrumento indispensável na defesa dos interesses de Angola no mar, em particular nas águas sob sua jurisdição. Este estudo deverá ter por base as experiências colhidas no passado, em particular no período pós-Independência, e tendo como ponto de partida a realidade atual, poder definir e encontrar as soluções mais ajustadas para satisfazer este desígnio estratégico.	Que Marinha de Guerra Angolana deve estar edificada, no dealbar do Séc XXI, para satisfazer os desígnios estratégicos de uma Nação que procura afirmar-se como uma potência Regional e afirmar-se como instrumento indispensável na defesa dos interesses de Angola no mar?	
	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	QUESTÕES DERIVADAS	HIPÓTESES DE TRABALHO
GÊNESE DA MGA	OE1: Avaliar e estudar o passado da Marinha Angolana, no período pós-independência, no sentido de a partir das experiências colhidas no passado, evitar erros anteriormente cometidos e melhorar e consolidar os aspetos positivos já alcançados.	QD1: Que meios e organização em termos de dispositivo naval estavam disponíveis, para a defesa da costa Angolana e que evolução se registou no período pós-Independência?	HIP1: No período pós-independência, os meios e a organização da Marinha de Guerra Angolana eram insipientes e baseados nas infraestruturas e meios navais deixados pelo Estado português. A evolução registada, foi baseada numa formação massiva de marinheiros, nos diversos estabelecimentos de ensino da Europa de Leste, aliada a uma reorganização estrutural não sustentada na geração de meios, face a outras prioridades assumidas por razões do conflito interno Angolano.



	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	QUESTÕES DERIVADAS	HIPÓTESES DE TRABALHO
SITUAÇÃO ATUAL MGA	OE2: Analisar o estado atual da Marinha Angolana, no âmbito da sua organização estrutural e das capacidades de operação e de combate e avaliar a que ponto poderá satisfazer as necessidades e requisitos definidos para a Componente Naval do Sistema de Forças, através dos documentos estruturantes da Estratégia de Defesa Nacional.	QD2: Em que medida a Marinha Angolana atual, satisfaz as necessidades da Componente Naval do Sistema de Forças ajustado à Defesa da Nação na situação presente?	HIP2: Os documentos estruturantes de Defesa de Angola apontam as missões da Marinha de Guerra no presente, no entanto, a sua componente naval do Sistema de Forças não corresponde, ainda, em meios e em capacidades edificadas às necessárias para o cabal cumprimento das missões que lhe devem ser confiadas.
CONTEXTO REGIONAL	OE3: Analisar o estado atual da Marinha Angolana, no âmbito das capacidades de operação e de combate tendo como modelos referenciais na perspetiva regional, a Marinha da África do Sul, da Namíbia e da Nigéria e avaliar qual poderá ser o seu nível de intervenção como ator de referência na Região.	QD3: Que relacionamento e que posições devem ser sustentadas pelo Poder Naval Angolano, no âmbito regional junto de outros Países de referência na África Austral?	HIP3: O Poder Naval Angolano para se afirmar como um ator relevante no Região Atlântico Sul/ África Austral deverá deter capacidades para assegurar o cumprimento das missões essenciais no âmbito da Defesa militar e apoio à Política externa, na Proteção e Segurança dos espaços marítimos sob a sua jurisdição. Para cumprir este desiderato, a Marinha Angolana deverá aproximar o seu nível de ambição ao das Marinhas de referência na Região (África do Sul, Namíbia e Nigéria).



PERSPETIVAS FUTURAS	<p>OE4: Perspetivar o futuro da Marinha Angolana, criando uma Diretiva de Política Naval, que zelee pelos interesses Nacionais usando modelos e referências praticados na Marinha Portuguesa e Brasileira, em estreita cooperação com Países amigos e parceiros no seio da CPLP.</p>	<p>QD4: Como deverá ser ajustada a estrutura orgânica da Marinha Angolana, o seu dispositivo naval e o seu emprego, para assegurar no futuro, de forma sustentada, os interesses nacionais no mar, e numa perspetiva mais ampla na Região Atlântico Sul?</p>	<p>HIP4: A estrutura orgânica renovada deverá ter correspondência na aquisição de meios e edificação de capacidades, bem como reforçar as vertentes de organização, doutrina e treino, procurando colher as experiências e apoios junto de Marinhas mais desenvolvidas, em particular das aliadas no seio da CPLP (Portugal e Brasil), a fim de viabilizar uma Esquadra com condições para vigiar e fiscalizar as suas áreas de interesse no mar e com capacidade para projetar Forças no âmbito Regional do Atlântico Sul/África Austral, de modo autónomo ou em parceria integrando Forças Multinacionais.</p>
----------------------------	---	---	---

Índice do trabalho:

Resumo	vii
Abstract.....	viii
Palavras-chave.....	ix
Lista de Abreviaturas.....	x
Introdução	1
Justificação do estudo	1
Base conceptual da investigação	3
Objeto de Estudo e delimitação do tema.....	3
Objetivos da investigação.....	4
Procedimento metodológico	5



Organização do estudo	7
1. Breve historial da Marinha durante a luta de Libertação e pós-independência .	8
a. Espólio deixado pela Marinha Portuguesa	8
b. A Marinha durante os primeiros anos da independência (1976-1980)	11
c. A Marinha e a sua capacidade operacional durante os anos 80 e 90.	14
d. Síntese conclusiva	16
2. A Situação Atual da Marinha Angolana	18
a. Processo de Reedificação da Marinha Angolana	19
b. Organização Estrutural da Marinha de Guerra Angolana.....	21
c. Organização Territorial e Administrativa da Marinha Angolana	24
d. O Sistema de Formação na Marinha de Guerra Angolana	25
e. Síntese conclusiva	27
3. As vulnerabilidades da Marinha Angolana face aos desafios na Região África Austral.	29
a. Características do ambiente marítimo de Segurança e Defesa na Região África Austral	29
b. Análise das Marinhas da Região (África do Sul, Namíbia e Nigéria)	31
c. Vulnerabilidades da Marinha de Guerra Angolana face ao nível de interesses e responsabilidades do seu Estado	36
d. Síntese conclusiva	38
4. Perspetivas para os interesses de Angola no mar no âmbito alargado da Região Atlântico Sul, no século XXI.	40
a. O poder naval de Angola e relacionamento com outros atores relevantes na Região Atlântico Sul	41
b. Reestruturação e edificação de capacidades que viabilizem os desígnios do Estado Angolano no mar.	45



c. Como assegurar com eficácia e eficiência o período de transição para o nível de ambição desejado	47
d. Síntese conclusiva	50
Conclusões	53
Bibliografia	58
Anexo A.....	A-1
Apêndice 1	Apd 1-1

Índice de Figuras

Figura 1– Estrutura do Comando e Estado-Maior da MGA	22
Figura 2 – Estrutura do Comando e Estado-Maior da MGA.....	22
Figura 3 – Organização territorial e administrativa da MGA	24

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Quadro do espólio em meios navais deixados em Angola em 1974.....	9
Tabela 2 – Plano de Reedificação da MGA.....	20
Tabela 3– Estrutura Organizacional da MGA.....	21
Tabela 4 – Sistema de Formação na Marinha de Guerra Angolana.....	26
Tabela 5 – Quadro comparativo das Marinhas da África Austral	35