

A COOPERAÇÃO BILATERAL MILITAR E ECONÓMICA NO DOMÍNIO DO MAR E DEFESA COM OS PALOP ¹

THE MILITARY AND ECONOMIC BILATERAL COOPERATION OF THE SEA AND DEFENSE DOMAIN WITH PALOP

João Miguel da Mata Soeiro

Capitão Piloto Aviador da Força Aérea Portuguesa
Mestre em Diplomacia e Relações Internacionais pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
Piloto Aviador operacional de F-16 na Esquadra 201
2425-022 Monte Real
jmsoeiro@emfa.pt

Resumo

As missões internacionais das Forças Armadas, como importante instrumento de política externa, devem adequar-se aos interesses estratégicos de um país, através de uma correta articulação entre os meios disponíveis com os níveis de ambição propostos. O Atlântico e os Países de Língua Oficial Portuguesa constituem um espaço de interesse estratégico para Portugal. Muitos destes países carecem de meios apropriados de fiscalização marítima para o exercício da sua soberania no mar. Por conseguinte, Portugal tem efetuado missões de fiscalização nas áreas marítimas de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa. Este estudo analisa e recomenda opções para a segurança marítima de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, no contexto da Cooperação no Domínio da Defesa. Recorrendo a uma metodologia de raciocínio indutivo, assente numa investigação qualitativa, com reforço quantitativo e no desenho de pesquisa de estudo de caso, concluiu-se que existem interesses estratégicos, relacionados com as atividades da economia do mar nas áreas marítimas em estudo. O estudo termina com recomendações que visam a otimização da segurança marítima nos mares de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, tendo em conta o seu ambiente operacional, as capacidades e disponibilidade de meios militares.

Palavras-chave: Segurança marítima; Atlântico; Zona Económica Exclusiva; Cooperação no Domínio da Defesa; Economia marítima; PALOP.

Como citar este artigo: Soeiro, J. M. M. (2021). A Cooperação Bilateral Militar e Económica no Domínio do Mar e Defesa com os PALOP. *Revista de Ciências Militares*, novembro, IX(2), 127-158. Retirado de https://www.ium.pt/?page_id=5714

¹ Artigo adaptado a partir do trabalho de investigação individual realizado no âmbito do Curso de Promoção a Oficial Superior 2020/21, cuja defesa ocorreu em fevereiro de 2021, no Instituto Universitário Militar. A versão integral encontra-se disponível nos Repositórios Científicos de Acesso Aberto (RCCAP).

Abstract

The international military mission, as an important foreign policy tool, should be adapted to the strategic interests, through a proper connection between the available assets and the levels of ambition. The Atlantic and the Portuguese Speaking African Countries are a strategic space for portuguese interests. Many of these countries lack proper means for maritime patrol, to impose their sovereignty in the sea. As a consequence, Portugal has been doing missions of maritime patrol, in the maritime areas of Cape Verde and São Tomé and Príncipe, in the context of the Bilateral Defense Cooperation. This study analyses and recommends options for the maritime security of Cape Verde and São Tomé and Príncipe, for the Bilateral Defense Cooperation. Based on an inductive reasoning methodology, qualitative research strategy with quantitative reinforcement and a case study design, it was concluded that there are strategic interests related with maritime economic activities in the areas studied in this work. Recommendations were made in order to optimize the maritime security of Cape Verde and São Tomé and Príncipe, having in consideration the operational environment, the capabilities and military resources.

Keywords: *Maritime security; Atlantic; Exclusive Economic Zone; Bilateral military cooperation; Maritime economy; PALOP.*

1. Introdução

“No que se refere à segurança o fenómeno da globalização e a atual conjuntura geoestratégica internacional geram cada vez mais movimentos complexos, imprevisíveis e interdependentes” no atribulado sistema internacional (Soeiro, 2016, p. 10).

É também esta interdependência associada à globalização que aumenta a “[...] vulnerabilidade dos fluxos marítimos internacionais, já que problemas de segurança em uma determinada região podem vir a impactar economicamente e politicamente em áreas distantes” (Marcondes & Almeida, 2019, p. 85).

Sendo o mar um elemento comum a todos Países de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), o seu potencial “[...] advém, entre outros, dos recursos estratégicos aí existentes [...]” (Bernardino, 2016, p. 31).

Em relação à segurança marítima, a Estratégia da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) para os Oceanos define como constrangimentos a pesca ilegal, o tráfico de seres humanos, o contrabando, o tráfico de estupefacientes e o crime organizado (CPLP, 2007, p. 6). Estes desafios, são transversais a todos os PALOP, faltando meios e uma estratégia de segurança (Carlos, 2015).

Nas últimas décadas, Portugal tem adaptado as suas opções estratégicas por forma a priorizar o Atlântico e a lusofonia. No programa do XIX Governo Constitucional é referido que a política externa deve ser “assente em opções europeias, atlânticas e lusófonas [...]” (Presidência do Conselho de Ministros, 2015, p. 104). Já o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) refere que “O Atlântico constitui uma vasta área geográfica de interesse estratégico relevante. A maioria dos países de língua portuguesa está concentrada neste espaço” (Governo de Portugal, 2013, p. 27). Por conseguinte, “Portugal deve empenhar-se

na valorização dos programas de cooperação militares e de segurança no quadro da CPLP [...] designadamente no domínio da segurança das linhas de comunicação marítimas [...]” (Governo de Portugal, 2013, p. 30).

No quadro da CPLP, Portugal tem cooperado essencialmente com os PALOP, através do seu programa de Cooperação Técnico-Militar (CTM), recentemente designado por Cooperação no Domínio da Defesa (CDD).

Em 2017, o então Ministro da Defesa Azeredo Lopes, realçava os novos aspetos que viriam a alterar o tradicional modelo de CTM. “O reforço de participações conjuntas em missões de paz, a melhoria do sistema de controlo das ações e projetos em curso em cada programa, e o envolvimento de países terceiros [...]” fariam parte de um inovado modelo de cooperação adaptado às necessidades de cada país (República Portuguesa, 2017, para. 3).

Estas sinergias surgem na sequência da necessidade de uma maior coordenação entre as missões a decorrer com os objetivos estratégicos definidos, por forma a estabelecer “[...] parcerias estratégicas de segurança para criar quadros de cooperação relevantes para a defesa de interesses comuns, designadamente no domínio da segurança das linhas de comunicação marítimas e na gestão de crises” (Governo de Portugal, 2013, p. 23).

Neste âmbito, importa ser feita uma análise das opções disponíveis para a segurança marítima com os PALOP, atendendo ao potencial estratégico destas missões no domínio económico e securitário.

Com esta problemática em mente, pretende-se, com este trabalho, dar um contributo para um perfil de cooperação no âmbito da segurança marítima, assente num mapa estratégico de afirmação de Portugal no sistema internacional.

A presente investigação tem como objetivo o estudo da CDD, no âmbito da segurança marítima dos PALOP e encontra-se delimita, à luz de Santos e Lima (2019), nos domínios:

- Temporal, entre o ano de 2014 e 2020, tendo como referência os acordos de fiscalização marítima conjunta;
- Espacial, em Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, por serem os PALOP que têm acordos de fiscalização marítima conjunta com Portugal;
- No conteúdo o trabalho circunscreve-se à análise das missões de fiscalização marítima conjunta e das atividades da economia do mar.

Neste contexto, o estudo tem como objetivo geral (OG) *Melhorar a CDD com os PALOP no âmbito da fiscalização conjunta de espaços marítimos*, alicerçados por dois objetivos específicos (OE):

OE1: Caracterizar a CDD no âmbito da fiscalização marítima conjunta com os PALOP.

OE2: Analisar os efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia do mar.

Face ao enquadramento anterior estabeleceu-se a questão central (QC), *Como melhorar a CDD com os PALOP no âmbito da fiscalização conjunta de espaços marítimos?*

2. Enquadramento teórico e conceptual

Neste capítulo apresentam-se os conceitos base e a metodologia orientadora da investigação.

2.1. Revisão da literatura e conceitos estruturantes

2.1.1. Cooperação no Domínio da Defesa

A cooperação militar com os PALOP, como instrumento de política externa, surgiu através do programa de CTM, no final da década de 1970 (MDN, 2020a).

De facto são várias as fontes que fazem alusão ao conceito, embora a sua definição não se tenha mantido estática.

O artigo da Lei Constitucional n.º1/97, referente à missão das Forças Armadas (FFAA), estabelece que incumbe a estas “... satisfazer os compromissos internacionais do Estado Português no âmbito militar [...]” sendo também mencionadas as “... acções de cooperação técnico-militar no âmbito da política nacional de cooperação” (1997, p. 5151).

Estas referências surgiram depois de o Decreto-Lei n.º 238/96 definir que “A cooperação técnico-militar insere-se na política bilateral de cooperação levada a cabo pelo Estado Português. [...] e visa contribuir para a paz e o desenvolvimento global.”. O mesmo refere que esta cooperação incide essencialmente em projetos com os PALOP e não “[...] exclui, contudo, a possibilidade de em casos concretos se ponderarem formas de parceria mais alargadas (1996, pp. 4445-4446).

Até 2014, a CTM baseou-se na “[...] capacitação das Estruturas Superiores da Defesa Nacional e das Forças Armadas daqueles Países, bem como à capacitação destas últimas e à formação dos seus quadros militares” sendo que, a execução dos projetos, envolveu quatro componentes principais que são: projeção de assessorias técnicas; formação de pessoal; apoio à recuperação de infraestruturas e o fornecimento de material e equipamentos (MDN, 2016, p. 79). Com a assinatura dos tratados de fiscalização marítima conjunta, esta cooperação evoluiu para uma nova conceção.

Em 2017 a CTM passa a designar-se CDD. Como objetivo pretende contribuir “[...] para a paz e segurança internacionais, para a edificação e reforma do setor da segurança, para o estreitamento das relações com os países parceiros e para o reforço da credibilidade e visibilidade de Portugal” (MDN, 2020a, p. 1). Nesta redefinição, embora um dos propósitos fosse a inclusão do multilateralismo, este tipo de cooperação continua a estruturar-se, essencialmente, com base em acordos bilaterais (MDN, 2020a). Para além dos projetos técnico-militares, a política de CDD passa a incluir os aspetos ligados à segurança marítima e “[...] toda a atividade que o MDN desenvolve com aqueles países [...]” (MDN, 2020a, p. 13).

Segundo L. Pires (entrevista presencial, 19 de outubro de 2020), a diferença da CTM para a CDD baseia-se na partilha de missões de soberania através da “colocação de meios, forças, recursos e unidades ao dispor daquilo que é também a atividade de cada Estado”, enquanto que, a CTM, “apenas inclui a assistência e preparação de forças locais para executarem as suas missões”.

2.1.2. Fiscalização marítima conjunta

Em relação ao mar, as ações que visam alcançar a segurança podem subdividir-se em várias atividades (MDN, 2015, p. 3.4). Este trabalho foca, essencialmente, o combate às ameaças transnacionais à segurança marítima, alcançadas pelas missões de reconhecimento, vigilância, fiscalização e patrulhamento marítimo, efetuadas pela Força Aérea (FA) e Marinha Portuguesa.

De acordo com a *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), “The primary objective of

reconnaissance and surveillance operations is to provide timely collection from sensors and other collectors” (2014, p. 3.2). Por definição, o reconhecimento, é uma “Missão levada a cabo para obter, através da observação visual ou por outros métodos de deteção, informações de atividades, recursos características [...] de uma determinada área”, com carácter singular ou não sistemático (MFA 500-11, 2012, p. 1.2). Já a vigilância marítima envolve a “Observação sistemática da superfície e sub-superfície marítima por todos os meios e métodos disponíveis com o objetivo principal de localizar, identificar, determinar o movimento de navios, submarinos e outras embarcações” (MFA 500-11, 2012, p. 1.2).

Na recolha de informação, quando os dados obtidos são devidamente analisados, tornam-se informações validadas ou *Intelligence*. Quando estas informações são usadas no apoio direto ao planeamento e execução de operações, dão origem ao termo ISR (*Intelligence Surveillance and Reconnaissance*) (NATO, 2019, p. 1.24).

A diferença das missões de reconhecimento/vigilância para o patrulhamento baseia-se no facto da última possibilitar o emprego de armamento (H. Ferreira, entrevista por *email*, 11 de dezembro de 2020).

Quanto à fiscalização, define-se por “ato ou efeito de fiscalizar, de averiguar se algo ou alguém se comporta como previsto” (Porto Editora, s.d.). No mar, inclui as atividades de verificar o cumprimento das obrigações legais, através de ações que podem incluir o reconhecimento, a vigilância ou o patrulhamento.

A fiscalização marítima conjunta com os PALOP, visa fiscalizar áreas acordadas sob soberania ou jurisdição destes países, com unidades ou equipas mistas.

2.1.3. Economia do mar

Relativamente à economia, não existe um consenso único quanto à sua definição e o objeto da matéria que a sua atividade ocupa. Bannock, Baxter e Rees consideram que a “Economia é a ciência relacionada com os aspetos do comportamento social, e com as instituições, que utilizam recursos escassos para produzir e distribuir bens e serviços, por forma a satisfazer as necessidades humanas” (1987, p. 140). Por sua vez, “[...] os processos que têm lugar para a obtenção de produtos, bens e/ou serviços destinados a cobrir as necessidades e desejos em uma sociedade em particular” designam-se por atividades económicas (QueConceito, 2019, para. 1). Neste âmbito, existe uma série de atividades económicas que podem ser divididas por atividades ou setores, de acordo com a essência da sua tarefa.

As atividades relacionadas com a economia do mar visam utilizar e explorar os oceanos, através de um conjunto de atividades que incluem:

atividades tradicionais como a pesca, a aquicultura e as indústrias de processamento; a extração de petróleo e gás offshore; o transporte marítimo de carga e de passageiros; as instalações portuárias e a logística; as infraestruturas e obras marítimas; a construção naval e reparação; o fabrico de estruturas marítimas; o turismo de cruzeiros, o turismo costeiro, a náutica de recreio, o desporto e a cultura; e o ensino, formação e investigação científica. Inclui também as atividades emergentes como as energias renováveis do oceano (eólica, ondas e marés); a biotecnologia marinha (biocombustíveis, recursos genéticos, farmacêuticos); a mineração em águas profundas; a defesa das áreas marítimas, a segurança de pessoas e de bens, a vigilância marítima, entre outras. (Economia Azul, s.d.)

2.2. Modelo de análise

A presente investigação foi direcionada pelo modelo de análise refletido no Quadro 1.

Quadro 1 – Modelo de análise

Objetivo Geral	Melhorar a CDD com os PALOP no âmbito da fiscalização conjunta de espaços marítimos				
Objetivos Específicos	Questão Central	Como melhorar a CDD com os PALOP no âmbito da fiscalização conjunta de espaços marítimos?			
	Questões Derivadas	Conceitos	Dimensões	Indicadores	Técnicas de recolha de dados
OE1 Caracterizar a CDD no âmbito da fiscalização marítima conjunta com os PALOP	QD1 Como se caracteriza a CDD no âmbito da fiscalização marítima conjunta com os PALOP?	Cooperação no Domínio da Defesa	Missões de CDD	Missões de cooperação e assistência militar	Análise documental e entrevistas semiestruturadas
				Missões de segurança cooperativa	
		Fiscalização marítima conjunta	Capacidades de reconhecimento/vigilância marítima de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe	Organização/doutrina	
				Meios aéreos navais	
				Infraestruturas	
				Capacidade logística	
			Ameaças à segurança marítima das ZEE de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe	Atividades ilícitas à segurança marítima	
			Capacidades de reconhecimento/vigilância marítima das FFAA portuguesas	P-3 Orion	
				C-295	
				UAS	
				NRP Zaire	
OE2 Analisar os efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia do mar	QD2 Quais os efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia do mar	Economia do mar	Economia do mar	Relações bilaterais no domínio da economia do mar com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe	

3. Metodologia e método

Expõe-se, neste capítulo, a metodologia e o método que pautam esta investigação.

3.1. Metodologia

Metodologicamente, este estudo caracteriza-se por um raciocínio indutivo, assente numa estratégia de investigação qualitativa, com reforço quantitativo e num desenho de pesquisa do tipo estudo de caso.

3.2. Método

3.2.1. Participantes e procedimentos

A investigação incluiu 13 participantes (Quadro 2).

Quadro 2 – Entrevistados que integraram a investigação

Cargo	Titular
Fundador do Observatório da Língua Portuguesa	Sr. Francisco Ramos
Subdiretor-Geral da Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN)	Brigadeiro-General Lemos Pires
Chefe de Divisão da Direção de Serviços da África Subsariana da Direção-Geral de Política Externa (DGPE)	Dra. Joana Fisher
Diretor Técnico em Cabo Verde para a CDD	Capitão-de-mar-e-guerra Pedro Ribeiro
Presidente da UAVision	Eng. Nuno Simões
Chefe de Divisão de Recursos Externos da Direção-Geral de Recursos Naturais Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)	Dra. Isabel Teixeira
Diretora-Geral da Direção-Geral de Política do Mar (DGPM)	Dra. Helena Vieira
Chefe do Centro de Reconhecimento Vigilância e Informações da FA	Capitão Lorindo Garcia
Comandante da Missão do Navio da República Portuguesa (NRP) Zaire, em São Tomé	Primeiro-tenente Rosinha
Oficial do Núcleo UAS (Unmanned Aircraft Systems) da FA	Major Paula Gonçalves
Comandante da Esquadra 502	Capitão Carlos Fialho
Comandante da Esquadra 601	Major Hélder Ferreira
Chefe da Missão de Assessoria Naval do Brasil em São Tomé	Capitão-de-fragata da Marinha do Brasil Rafael Monteiro

Procedimento. Foi estabelecido um contacto com os participantes por *email* com a intenção da entrevista. Após a manifestação de disponibilidade foi enviado um guião da entrevista semiestruturada. Foram salvaguardadas garantias de anonimato e confidencialidade das respostas, de que todos os entrevistados abdicaram.

3.2.2. Instrumento de recolha de dados

Foram construídos 13 guiões diferentes de entrevistas semiestruturadas, adaptados aos diferentes especialistas e domínios de estudo.

3.2.3. Técnica de tratamento de dados

Para a análise qualitativa recorreu-se à técnica de análise documental e de análise de conteúdo (categorias *a priori*, conforme Fachada, 2019) para a informação obtida das entrevistas efetuadas.

Para a análise quantitativa examinou-se o número e custos das missões da CDD.

4. Apresentação dos dados e discussão dos resultados

Neste capítulo são estudadas e respondidas as questões de investigação.

4.1. Caracterização das missões de fiscalização marítima conjunta no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa

Para caracterizar as missões de fiscalização marítima conjunta, começou por fazer-se um enquadramento da CDD. De seguida fez-se uma análise situacional das áreas em estudo e finalmente, às capacidades de vigilância marítima da FA e do NRP *Zaire*.

4.1.1. Enquadramento das missões de Cooperação no Domínio da Defesa

As missões de fiscalização marítima conjunta em Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, inserem-se nos projetos da CDD, como área estratégica do reforço bilateral entre Portugal e os PALOP (MDN, 2020a).

As orientações que definem as políticas de atuação portuguesa nos domínios de cooperação com os PALOP, encontram-se consubstanciadas nos documentos estruturantes, onde se incluem: o Programa do Governo, o CEDN, a Visão Estratégica para a Cooperação Portuguesa, o Plano Estratégico de Cooperação Portuguesa 2014-2020, a Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030 e os Planos Estratégicos de Cooperação bilaterais.

Face às orientações estabelecidas, o Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), juntamente com o Instituto Camões e o Ministério da Defesa Nacional (MDN), definem as diretivas de cooperação bilaterais, em coordenação com a DGPE e DGPDN. Os objetivos para a CDD resultam dos acordos bilaterais, que têm origem nos Programas Estratégicos de Cooperação assinados com os PALOP, que, por sua vez, dão origem aos Programas-Quadro. Estes últimos, definem detalhadamente as atividades de cooperação bilateral no domínio da defesa (Instituto-Camões, 2016).

Existem duas vertentes de atuação relativamente à CDD com os PALOP. A primeira, de natureza mais técnica, desenvolve-se através de ações de capacitação e assistência técnico-militar, enquanto que, a segunda, inclui missões de apoio direto ao exercício da soberania, como a fiscalização marítima.

Por conseguinte importa tipificar estas duas facetas da CDD através dos documentos estruturantes que compõem as estratégias total e geral militar.

Relativamente às opções estratégicas definidas para os PALOP, o CEDN estabelece a necessidade de valorizar a cooperação militar e de segurança no quadro da CPLP (2014).

Ao nível das opções estratégicas de defesa militar, o Conceito Estratégico Militar (CEM) estabelece os cenários de emprego das FFAA (2014). As missões de assistência técnico-militar da CDD enquadram-se nos cenários de Cooperação e assistência militar (C6). Estas missões incluem “[...] ações de formação e de treino no âmbito da Cooperação Militar, e de Assistência Militar [...]” e “[...] missões no âmbito da Reforma do Setor de Segurança de países terceiros [...]” (MDN, 2014b, pp. 5-7). Neste âmbito, Portugal coopera com todos os PALOP, através dos projetos definidos bilateralmente pelos repetitivos Programas-quadro (CDD, 2020).

Já as missões de fiscalização marítima conjunta inserem-se nos cenários de Segurança cooperativa (C4), mais concretamente no subcenário “Operações e missões no âmbito de acordos bilaterais” operacionalizadas por Forças Nacionais Destacadas (FND) (MDN, 2014a, p.23). Estas ações estão tipificadas no Manual de Missões das Forças Armadas, através das missões M4.5, “[...] a fim de contribuir para a promoção da paz e da segurança internacional, incluindo a segurança de linhas de comunicação estratégicas [...]” (MDN, 2014b, p. 6).

Na conceção destas operações encontram-se os tratados de fiscalização marítima conjunta, assinados bilateralmente entre Portugal e os Governos de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe. O acordo com Cabo Verde prevê a utilização de meios navais e aéreos, enquanto que com São Tomé e Príncipe, está previsto apenas o uso de meios navais, embora Portugal, contribua também com meios aéreos. Ambos os acordos preveem que o chefe da equipa de fiscalização seja um elemento do país soberano, legítimo para efetuar atividades de fiscalização no âmbito do Direito Internacional e do Direito Interno aplicáveis aos espaços marítimos (Resolução da Assembleia da República n.º 97/2014, 2014; Resolução da Assembleia da República n.º 100/2018, 2018).

A Figura 1 resume a contextualização da CDD.

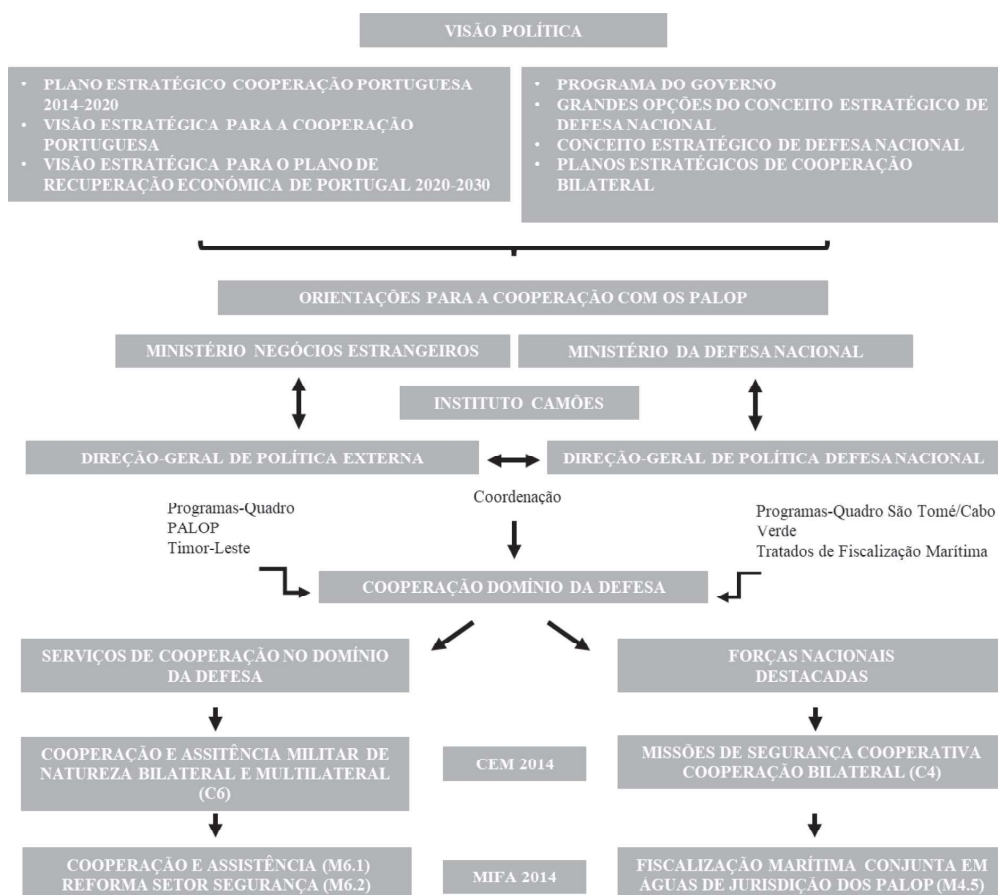


Figura 1 – Enquadramento das missões de CDD

4.1.2. As missões de fiscalização marítima conjunta nos cenários de segurança cooperativa

Nas prioridades políticas e orientações para o planeamento de defesa militar é estabelecido pelo CEDN que Portugal deve ter FFAA capazes para projetar “[...] com capacidades que permitam um empenhamento autónomo ou integrado em forças multinacionais [...]” (2013, p. 50). Consequentemente Portugal projeta forças em cenários de segurança cooperativa, no quadro das suas alianças ou em compromissos bilaterais/multilaterais (MDN, 2014a).

Desde 2014, verificou-se que as missões das FFAA portuguesas realizadas de forma regular, inseriram-se no âmbito de quatro contextos principais, nomeadamente, na NATO, na União Europeia (UE), na Organização das Nações Unidas (ONU) e em missões de cooperação bilateral, como ilustrado na Figura 2. Estas últimas, concretizaram-se pelas ações de fiscalização conjunta, nos espaços marítimos sob jurisdição ou soberania de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, inseridas nos projetos de CDD.

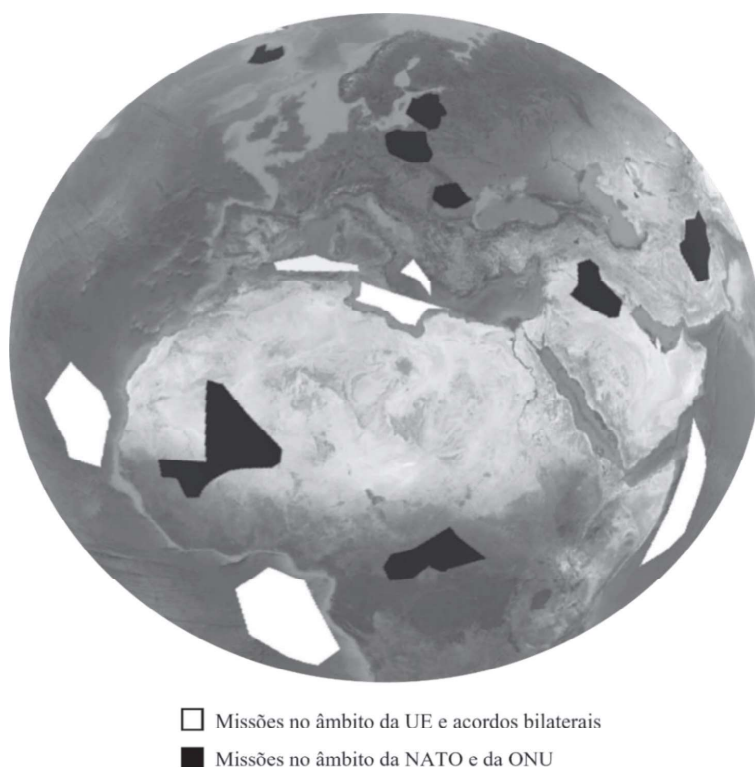


Figura 2 – Projeção em cenários C4
Fonte: Adaptado a partir de Google (2020).

Especificamente, estas missões têm a participação dos seguintes meios navais: um navio patrulha, permanentemente em São Tomé e Príncipe; a Iniciativa Mar Aberto, com meios navais da Marinha Portuguesa, que ocorre anualmente e tem como objetivo contribuir para o “[...] esforço internacional de capacitação dos países do Golfo da Guiné em matéria de

segurança marítima e combate às atividades ilícitas no mar” (Marinha, 2017). Relativamente aos meios aéreos, Portugal emprega a aeronave P-3, da Esquadra 601, uma vez por ano em São Tomé e Príncipe, no âmbito do exercício Obangame². Em Cabo Verde, a mesma Esquadra, atua duas vezes por ano, no contexto do exercício Saharan Express³ e no regresso Obangame. A Figura 3 espelha as missões de fiscalização marítima conjunta, de 2014 a 2020.

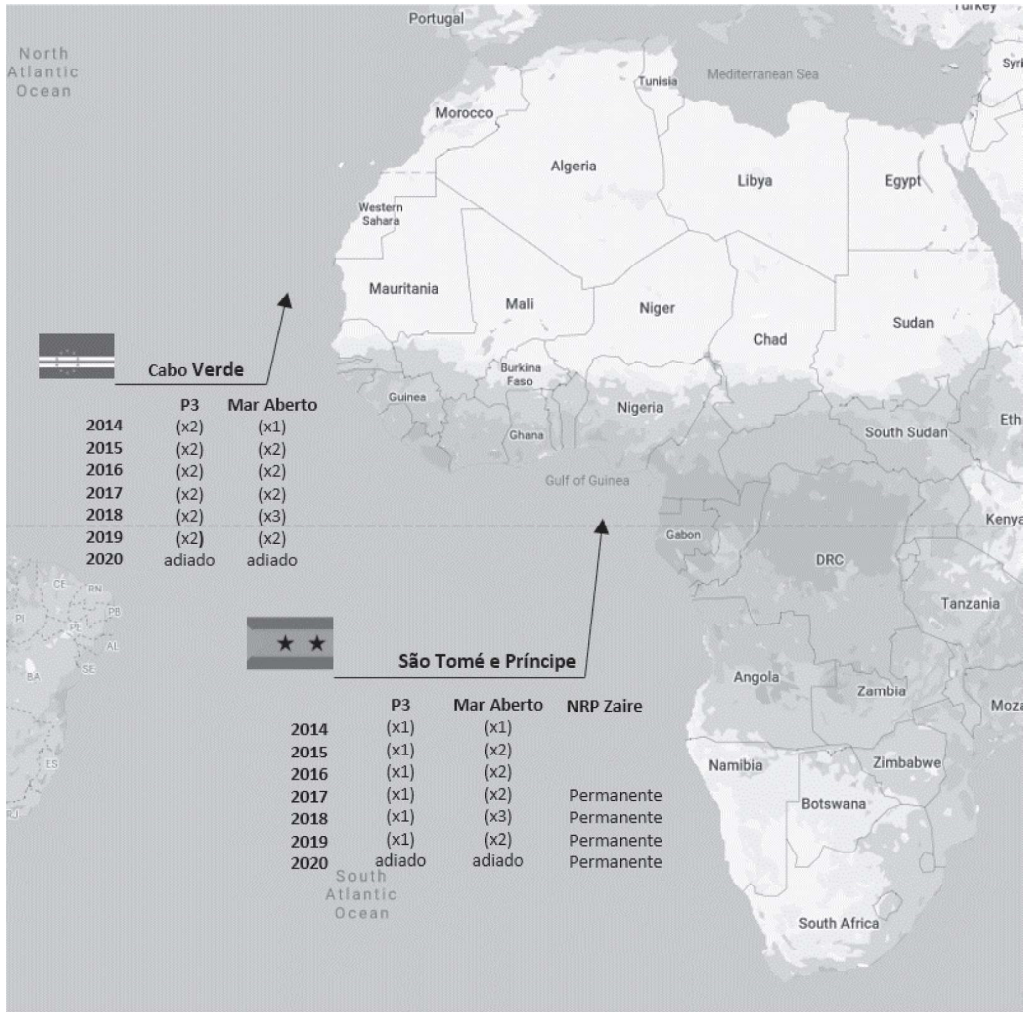


Figura 3 – Fiscalização marítima conjunta
 Fonte: Adaptado a partir de Google Maps (2020).

Relativamente ao orçamento para a CDD, as atividades de cooperação e assistência militar, atribuídos aos serviços de CDD, dispõem, desde 2014, de uma verba anual de cerca

² Exercício da *US Africa Command* para melhorar a segurança no Golfo da Guiné (US Africa Command, s.d.).
³ Exercício de fiscalização marítima em Cabo Verde (FAP, 2014).

de 5.6 milhões de euros (Saldanha, 2020). Quanto ao valor disponível para as missões de fiscalização marítima conjunta, tendo como referência o ano de 2019, contabilizou-se as parcelas das missões do Mar Aberto que incluem a fiscalização conjunta, a missão do NRP *Zaire* e as missões do P-3 com estes dois países, totalizando 5.3 milhões de euros provenientes de um orçamento de 60 milhões de euros destinados às FND (EMGFA, 2019).

Verificou-se, desde 2014, um aumento no orçamento disponível para as FND e missões de fiscalização marítima conjunta (MDN, 2020b). A Figura 4 ilustra os orçamentos acima explanados.

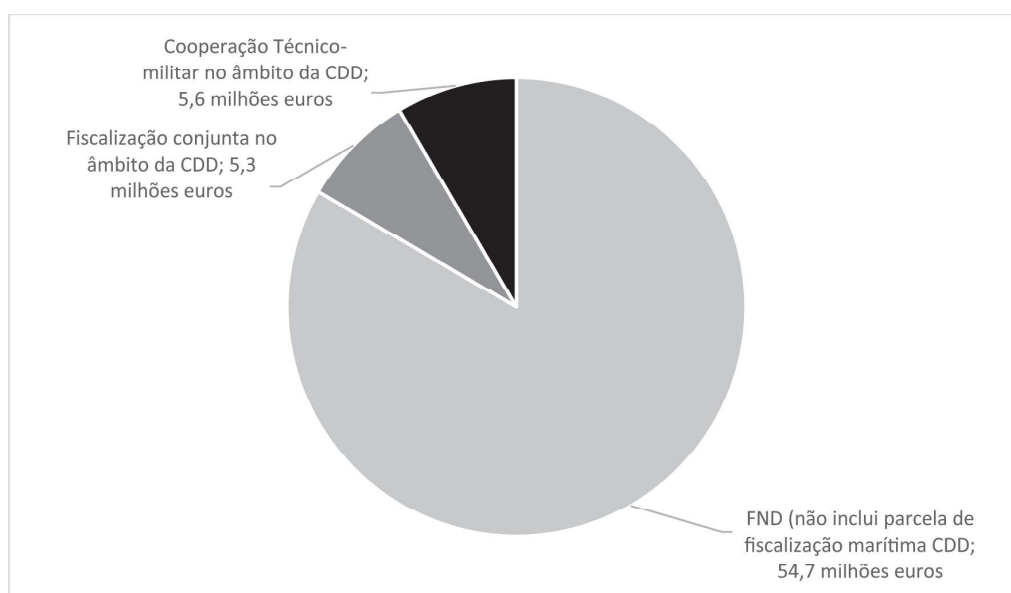


Figura 4 – Orçamento missões C4 e C6

4.1.3. Análise das capacidades de vigilância marítima de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe

Para se apurar as vulnerabilidades face ao risco da insegurança marítima, fez-se uma análise às capacidades dos países em estudo, usando como referência o modelo de análise de capacidades militares, estabelecida no CEM. Os elementos escolhidos englobam a componente de organização/doutrina, infraestruturas/logística, pessoal/treino e meios aeronavais, “[...] elementos que se articulam de forma harmoniosa e complementar e que contribuem para a realização de um conjunto de tarefas operacionais ou efeito que é necessário atingir [...]” (MDN, 2014a, p. 38).

4.1.3.1. Capacidades de Cabo Verde

Cabo Verde possui uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 801.936 km², com uma distância entre ilhas de 170 M⁴.

⁴ Milha Náutica = 1.852 metros.

Existe atualmente alguma capacidade naval de vigilância marítima, nomeadamente um navio patrulha (Guardião de 500 toneladas) e duas lanchas ribeirinhas (150 toneladas das quais apenas uma se encontra operacional) (P. Ribeiro, entrevista por *email*, 26 de novembro de 2020). No entanto, o país “[...] não tem capacidade para fiscalizar de forma contínua e efetiva” (Asemana, 2019). Esta afirmação é defendida por P. Ribeiro (*op. cit.*), ao referir que deveria de existir um pré posicionamento de meios navais em mais do que uma ilha (por exemplo Mindelo e Praia), para aumentar a sua capacidade de resposta. Esta limitação pode-se agravar pelo facto do Guardião, o único meio com capacidade de atuar em toda a área marítima, necessitar “[...] de uma manutenção urgente que implicará a sua docagem, fruto do seu uso massivo” (Almeida, 2020, para. 1).

Os meios aéreos de vigilância marítima constituem-se por uma aeronave Dornier-228, que, por motivos logísticos, encontra-se inoperacional desde 2017 e não se vislumbra a sua operacionalidade até final de 2021. Atualmente, a falta de meios aéreos, representa a maior lacuna na vigilância marítima do país (P. Ribeiro, *op. cit.*). Neste âmbito, L. Garcia (entrevista presencial, 28 de outubro de 2020) refere que, se Cabo Verde conseguir solucionar o problema da falta de meios aéreos próprios, para evacuações médicas entre ilhas, prevê-se uma melhoria significativa nas suas capacidades, uma vez que liberta capacidade sobrança para operar e manter a aeronave Dornier-228 para esta função.

Relativamente às infraestruturas que garantam o apoio logístico à componente naval e aérea, o país harmoniza aeroportos e portos navais suficientes. As infraestruturas portuárias são boas no Mindelo, Praia e Sal; suficientes no Fogo, Sto. Antão, Boavista e S. Nicolau; e reduzidas (cais em mau estado) no Maio e Brava (P. Ribeiro, *op. cit.*).

Para a análise da capacidade logística teve-se em conta as funções de reabastecimento, manutenção e reparação básica, para meios navais do tipo navio de patrulha oceânico e meios aéreos (NATO, 2018). Ao nível da manutenção, Cabo Verde tem alguma capacidade naval sobrança, nomeadamente a CABNAV⁵, mas falta capacidade logística para manter os seus meios aéreos (P. Ribeiro, *op. cit.*).

Em relação ao pessoal e treino, L. Garcia e P. Ribeiro referem que existem equipas com formação adequada, especialmente ao nível de Oficiais e Sargentos, que tentam tirar o máximo proveito das oportunidades de treino com outras Forças (*op. cit.*).

Relativamente à capacidade de organização e doutrina os mesmos autores classificaram-na como razoável, sendo baseada na que existe nas FFAA portuguesas e, também, com cada vez maior influência do Brasil.

4.1.3.2. Capacidades de São Tomé e Príncipe

São Tomé e Príncipe possui uma ZEE de 165.377 km², das quais, 34.540 km² pertencem a uma zona de desenvolvimento mútua com a Nigéria (JDZ TREATY, 2001; Marine Conservation Institute, 2020).

Os meios navais para alto mar são inexistentes e a patrulha, para além das 6 M, só é possível através do NRP *Zaire* (G. Rosinha, entrevista por *Zoom*, 6 de novembro de 2020).

⁵ Estaleiros Navais de Cabo Verde.

Quanto às infraestruturas, os aeroportos em São Tomé e no Príncipe são capazes de suportar a operação de meios aéreos. O porto naval, em São Tomé, não é de águas profundas, o que obriga ao transbordo da carga marítima. A agravar esta situação, apenas dispõe de um cais, num porto pequeno, o que dificulta a operação por falta de espaço. Para mitigar esta circunstância, foi instalada uma boia de amarração como solução de recurso, com energia elétrica a partir de terra, que permite a presença do navio NRP *Zaire* sem ocupar o cais (G. Rosinha, *op. cit.*).

Ao nível organizacional e doutrinal, existe falta de legislação e regulamentação adequada à fiscalização de atividades no mar. O facto de a Guarda Costeira ser relativamente recente faz com que falte ainda um conceito de operação instituído (G. Rosinha, *op. cit.*; L. Garcia, *op. cit.*).

Ao nível de pessoal, a maioria do efetivo advém do Exército e está pouco vocacionada para a parte marítima. Quanto à formação, dependem muito do exterior, com pessoal formado em diversos países, o que resulta numa falta de uniformização (L. Garcia, *op. cit.*).

A capacidade logística de manutenção é inexistente e, a título de exemplo, “não existe capacidade de manutenção para o NRP *Zaire*, sendo preciso recorrer a outros países para este efeito” (G. Rosinha, *op. cit.*).

Face às lacunas apresentadas, o país tem contado com o apoio internacional, não só de Portugal, mas também de outros países com interesse estratégico na região, como o Brasil. Segundo R. Monteiro (entrevista por *email*, 15 de novembro de 2020), o Brasil, que tem interesses económicos e securitários na região, coopera com São Tomé no sentido de capacitar a sua Guarda Costeira, através de assessoria organizacional, apoio logístico e formação de pessoal. O mesmo entrevistado considera necessário a presença de meios aéreos e deixa em aberto uma possível cooperação multilateral com Portugal neste domínio.

4.1.4. Análise das ameaças à segurança marítima de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe

Dado que os problemas securitários só fazem sentido tendo em conta as ameaças, na análise das componentes da ameaça tiveram-se em conta: a capacidade da ameaça, como potencial de causar danos; a intenção da ameaça em causar danos; e a possibilidade da ameaça em explorar as vulnerabilidades de um agente alvo (Ministry of Defence, 2015, p. 3-9).

4.1.4.1. Ameaças em Cabo Verde

A Marinha Portuguesa não possui relatórios oficiais das atividades ilícitas praticadas nesta ZEE. Existem, no entanto, algumas atividades que são detetadas casualmente e percecionadas pelos efeitos indiretos que causam grande impacto na economia, no capital humano e social.

P. Ribeiro (*op. cit.*) refere que existem vários ilícitos de pesca e que, apesar de se conhecerem os acordos de pesca com a UE, desconhece-se o que diz respeito às atividades das embarcações chinesas, que são os que mais pescam na ZEE e que têm a maior frota, conforme se vai vendo nos portos.

O narcotráfico é outra atividade que só é detetada indiretamente. “Nos últimos 18 meses, deram à costa, em cinco ocasiões diferentes, fardos de droga abandonados no mar” (P. Ribeiro, *op. cit.*).

O tráfico humano e recentemente a imigração ilegal, são atividades comuns com destino à Europa. Quanto à pirataria, desconhece-se qualquer caso (P. Ribeiro, *op. cit.*).

Os relatórios de missão da Esquadra 601 confirmam estas atividades e reportam, esporadicamente, operações de tráfico de armas (H. Ferreira, *op. cit.*).

4.1.4.2. Ameaças em São Tomé e Príncipe

No caso de São Tomé e Príncipe, a situação é mais grave, por se encontrar numa zona suscetível a atividades ilegais. De acordo com a Divisão de Informações do Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais do Comando Naval (CADOP), os principais constrangimentos são: o narcotráfico; a pirataria; a pesca ilegal; o contrabando marítimo, sobretudo combustível; a imigração ilegal e a poluição marítima (2020).

Em relação ao Golfo da Guiné, só no terceiro trimestre de 2020, “[...] foram registados 23 ataques e 31 elementos raptados. Totalizando, em 2020, 106 ataques e 100 elementos raptados” (CADOP, 2020, p. 1). Na avaliação da ameaça constata-se que, embora estas ocorrências se centrem muito na ZEE da Nigéria, nos restantes espaços marítimos vizinhos a ameaça é mais baixa, mas crescente. Prova disso foi o ataque de pirataria que ocorreu em 2020, 80 M a Noroeste da ilha de São Tomé, que teve como consequência o rapto de catorze tripulantes de um navio mercante. O NRP *Zaire* foi ativado para dar resposta a esta situação (Marinha, 2020).

De acordo com G. Rosinha, a presença de meios aéreos seria uma grande vantagem no combate às atividades ilícitas no mar. Estes meios permitiriam reduzir o esforço de fiscalização dos meios navais, que seriam vetorizados diretamente no sentido das atividades ilícitas, tornando a atividade mais eficiente (*op. cit.*).

O Quadro 3 sintetiza a análise situacional nas duas zonas em estudo.

Quadro 3 – Análise situacional

	CABO VERDE	SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE
Área ZEE	• 801.936 km ²	• 165.377 km ² (34.540 km ² comum com a Nigéria)
Organização Doutrina	• Razoável	• Fraca
Meios aéreos	• 1x Dornier 228 (inoperacional)	• Inexistente
Meios navais	• 1x Navio patrulha • 2x lanchas ribeirinhas (1x operacional)	• ≥ 6 M inexistentes • NRP Zaire (CDD)
Infraestruturas	• Suficiente para operação	• Suficiente para meios aéreos • Sofrível para meios navais
Logística	• Suficiente para meios navais • Insuficiente para manutenção de meios aéreos	• Sem capacidade de suporte de manutenção
Pessoal/treino	• Suficiente	• Insuficiente
Ameaças	• Pesca ilegal • Narcotráfico • Tráfico humano • Imigração ilegal • Tráfico de armas	• Narcotráfico • Pirataria • Pesca ilegal • Contrabando marítimo • Imigração ilegal • Poluição marítima

4.1.5. Capacidades de reconhecimento/vigilância marítima das FFAA portuguesas

De seguida será feita uma análise das capacidades de reconhecimento/vigilância marítima da FA e do NRP Zaire.

4.1.5.1. Aeronave P-3 Orion

A aeronave P-3, operada pela Esquadra 601 da FA, tem por missão primária executar operações de patrulhamento marítimo e de deteção, localização, seguimento e ataque a submarinos e meios de superfície (EMFA, 2020a).

A FA dispõe de uma frota de cinco aeronaves embora a disponibilidade média tenha sido, de 2014 a 2020, inferior a duas aeronaves (H. Ferreira, *op. cit.*).

Tipicamente, no âmbito da segurança marítima, este meio é utilizado em missões de maior alcance e autonomia, que podem ir ao limite da FIR⁶ de Santa Maria (L. Garcia, *op. cit.*).

Os seus sensores permitem efetuar missões com todo o tipo de meteorologia e tem capacidade para atuar num raio de ação de 1.300 M, em missões de vigilância marítima (H. Ferreira, *op. cit.*).

A aeronave P-3 costuma ser empregue várias vezes no exterior de Portugal, no âmbito dos compromissos internacionais e em missões de segurança cooperativa, nos quais se incluem os espaços marítimos de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe. Porém, dada a conjuntura pandémica, não foram efetuadas missões de fiscalização conjunta em 2020.

Quanto ao custo de operação, apresenta um valor estimado de 12.348,10 euros⁷ por hora de voo (EMFA, 2020b). De acordo com L. Pires (*op. cit.*), o principal fator que limita o emprego desta aeronave no exterior resume-se ao seu elevado custo. Para melhor entendimento deste argumento, em 2019, o destacamento do P-3 em São Tomé, de duas semanas, teve um encargo de 1.008.392 euros (EMFA, 2020b).

4.1.5.2. Aeronave C-295

A aeronave C-295, operada pela Esquadra 502, é tipicamente empregue em missões multiobjectivo, que incluem operações militares de vigilância marítima, operações de apoio a entidades civis, como o SIFICAP⁸, controlo da imigração irregular, monitorização do tráfego marítimo e poluição marítima. Normalmente emprega-se esta plataforma em missões de médio alcance, que incluem o espaço estratégico de interesse nacional permanente⁹ (L. Garcia, *op. cit.*).

A FA dispõe de cinco aviões com capacidade de vigilância marítima, no entanto, devido a limitações de equipamento, apenas três estão disponíveis para esta missão (C. Fialho, entrevista presencial, 3 de dezembro de 2020). Segundo L. Garcia (*op. cit.*), a capacidade sobrança da FA em utilizar estas aeronaves em missões meramente de reconhecimento/

⁶ Flight Information Region – Região de informação de voo oceânico de responsabilidade portuguesa (NAV, 2018).

⁷ Valor para FND, em 2020. Para outras entidades fatura-se 4.841,87 euros.

⁸ Sistema de Fiscalização e Controlo das Atividades da Pesca da DGRM.

⁹ O espaço sob a “[...] zona económica exclusiva e a zona que resultar do processo de alargamento da plataforma continental” (Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2003, 2003).

vigilância marítima, é algo limitada, devido ao empenhamento da plataforma em missões do *Frontex*¹⁰ e ao compromisso da FA com outras missões de apoio a entidades civis, como a DGRM. Quando a Esquadra não está empenhada em missões no âmbito do *Frontex*, cerca de 6 meses por ano, usa a sua capacidade sobranante para qualificar tripulações nas missões que lhe estão atribuídas. Como resultado, atualmente, a limitação para destacar para o exterior, passa não pela falta de meios, mas pela escassez de pilotos qualificados, sobretudo na vertente de Comandante (C. Fialho, *op. cit.*).

Em missões de reconhecimento/vigilância marítima, pode atuar num raio de ação de 450 M e os seus sensores permitem operar em condições com todo o tipo de meteorologia ou luminosidade (C. Fialho, *op. cit.*).

Por hora de voo, tem um custo estimado de 5.237,38¹¹ euros (EMFA, 2020b). As capacidades de vigilância marítima são semelhantes às do P-3, com as seguintes diferenças: não efetua patrulhamento; menor autonomia; ao contrário do P-3, tem a capacidade de identificar poluição marítima por intermédio de sensores, que validam e qualificam o tipo de poluição detetada.

Na Figura 5 é possível comparar as diferenças de alcance de raio de ação destes dois meios.

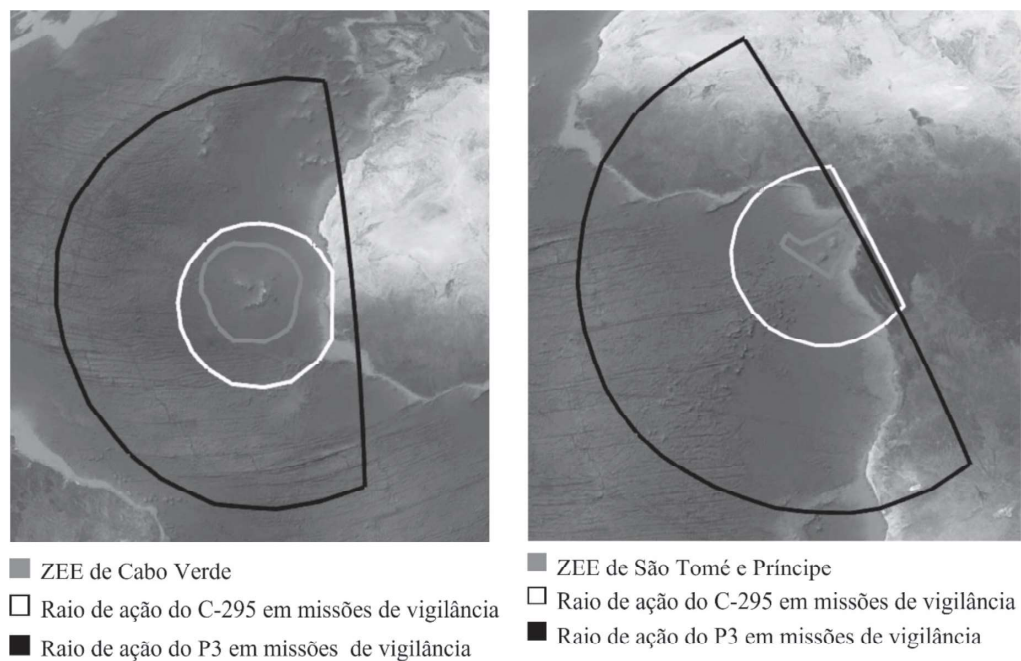


Figura 5 – Raio de ação C-295 vs P-3
Fonte: Adaptado a partir de Google Earth (2020).

¹⁰ Agência Europeia da guarda de fronteiras e costeira da UE (Frontex Agency, 2020).

¹¹ Valor para FND, em 2020. Para outras entidades fatura-se 2.466,29 euros.

4.1.6. Meios não tripulados

Os UAS (*Unmanned Aircraft Systems*) são uma capacidade relativamente recente da FA, que ainda se encontra em fase de desenvolvimento. Estes meios reforçam o Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais (DECIR), de junho a setembro, estando nos restantes meses no ano disponíveis para “[...] ações de vigilância ambiental, fiscalização, cadastro e outras que se venham a considerar necessárias [...]” (Resolução do Conselho de Ministros n.º 38-A/2020, 2020).

Para o reconhecimento/vigilância marítima têm uma autonomia aproximada de seis horas e podem efetuar missões até uma distância de 60 M. Quanto aos sensores, podem efetuar missões com todo o tipo de luminosidade, mas apenas em condições de boa meteorologia (P. Gonçalves, entrevista por *Zoom*, 4 de novembro de 2020).

Para estes sistemas operarem, necessitam de uma base de apoio composta por uma equipa de cinco pessoas, sistema de C2 (Comando e Controlo), onde se incluem antenas e computadores, contentor de operações, geradores e algum material de apoio. Para um destacamento no exterior de Portugal, todo o material necessário à sua operação pode ser transportado por uma aeronave do tipo C-295 (P. Gonçalves, *op. cit.*).

Tomando como exemplo a ZEE de São Tomé e Príncipe, com uma antena em cada ilha, o sistema cobre, sensivelmente, 55% da ZEE, tal como ilustrado na Figura 6.



Figura 6 – Raio de ação UAS

Fonte: Adaptado a partir de Google Earth (2020).

Atualmente, a FA, dispõe de 12 UAS classe I (< 150 kg). O seu custo de operação ainda não está estabelecido pela Divisão de Recursos (DivRec) do Estado-Maior da FA (EMFA), por ser um meio recente. No entanto e usando como referência o modelo *Activity Based Costing* (ABC) desenvolvido por Novais (2017, pp. Apd D-1-Apd D-4) para o cálculo do custo da hora de voo dos UAS, estimou-se um valor de 813 euros, tendo como exemplo dois sistemas de UAS, a operarem 540 horas numa FND de 90 dias em São Tomé e Príncipe. (Direção de Abastecimento e Transportes, 2020; Resolução do Conselho de Ministros n.º 38-A/2020, 2020).

Segundo P. Gonçalves (*op. cit.*), embora seja uma capacidade operacional recente, que ainda necessite de melhorias, representa, atualmente, uma mais-valia no domínio da segurança marítima.

4.1.6.1. NRP Zaire

O NRP *Zaire* é um navio patrulha que compreende um conjunto de missões de “fiscalização marítima, a repressão do contrabando, a busca e salvamento, o controlo da poluição no mar e o apoio às populações e organismos civis” (Marinha, 2020).

Em 2013, foi alvo de reparação, com um custo de 3.997.500 euros, com o propósito de prolongar o seu ciclo de vida e permitir a operação em São Tomé (Despacho 9130/2013).

O navio está destacado em São Tomé desde janeiro de 2018 e tem como objetivo a capacitação da Guarda Costeira do país, através da experiência de embarque e operação num navio do tipo patrulha, e a fiscalização marítima conjunta. Presentemente, é o único meio no país que permite fiscalizar para além das 6 M da costa.

É um navio que conta com radares de navegação e visão noturna para o seu espectro de ação, embora dependa muito do alcance visual para aquisição de alvos (P. Rosinha, *op. cit.*). Segundo Ribeiro, em 2000 horas de operação já “[...] percorreu mais de dezoito mil milhas, durante as quais realizou vinte missões de fiscalização conjuntas e sete vistorias a navios, de que resultou a identificação de duas presumíveis infrações” (2019, para. 10).

Não está prevista uma data para o fim desta FND, no entanto, a intenção final, será o navio transitar para a Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe. O navio efetua cerca de 1.000 hora por ano e para a sua operação, no ano de 2019, teve um orçamento de cerca de 1.5 milhões de euros (EMGFA, 2019).

4.1.7. Síntese conclusiva e resposta à QD1

Pelo referido e em resposta à QD1, *Como se caracteriza a CDD no âmbito da fiscalização marítima conjunta com os PALOP?* aferiu-se que:

- A política de CDD com os PALOP tem duas linhas de atuação; a primeira, que remete à génese da CTM, inclui ações de assistência técnica e capacitação, que se inserem nos cenários de emprego da cooperação e assistência militar, coordenados pelos serviços de CDD; a segunda vertente, respeita às missões de segurança cooperativa, que ocorrem ao nível bilateral com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, com missões de fiscalização marítima conjunta, através de FND.
- Em cenários de segurança cooperativa, as missões de fiscalização marítima conjunta

com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe são um dos quatro vetores de projeção das FFAA portuguesas no exterior.

- Quanto às capacidades de fiscalização marítima, no caso de Cabo Verde, verificou-se que possui alguma aptidão, embora condicionada pela dispersão de ilhas e limitações logísticas para operar meios aéreos.
- Em relação a São Tomé e Príncipe, a situação é mais grave, pela falta de capacidades a todos os níveis e pelo facto de se inserir numa zona mais propícia a ameaças vindas do mar. O exercício da soberania na sua ZEE só é possível através da presença do NRP Zaire não tendo, o país, recursos logísticos para a sua operação e manutenção.
- Nas duas áreas em estudo são necessários meios aéreos, sobretudo em São Tomé, no auxílio à fiscalização marítima.
- Relativamente aos meios aéreos, Portugal recorre ao P-3 e ao C-295 para o exercício da vigilância/reconhecimento marítimo. Quanto à capacidade sobrança de emprego destes dois meios, o P-3 é limitado pelo seu elevado custo de operação e o C-295, atualmente, quando não participa no Frontex, é usado para qualificação de tripulações.
- Os UAS são um meio operacional que representam uma mais-valia nas capacidades de vigilância/reconhecimento. As suas vantagens passam pelo baixo custo de operação e versatilidade. Como desvantagens, são aparelhos de classe I, com um alcance reduzido e limitado em termos de sensores.

4.2. Efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia marítima

Neste subcapítulo, são analisados o estado atual das relações económicas marítimas com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe e os efeitos das missões militares na economia marítima.

4.2.1. Caracterização da cooperação bilateral no domínio da economia do mar com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe

A cooperação bilateral económica do mar visa regulamentar vários aspetos das relações económicas relacionadas com a atividade marítima entre dois países.

Relativamente a Cabo Verde, a cooperação neste âmbito é estruturada através do Memorando Específico de Cooperação no Domínio da Economia Marítima, assinado em 2018. Neste documento, são identificadas as áreas de cooperação, tendo em conta os compromissos internacionais da Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável (MNE, 2017). Essencialmente, esta cooperação prevê a assistência técnica portuguesa em setores da economia marítima de Cabo Verde, como a pesca, ordenação da orla marítima, náutica de recreio e atividades marítimo-turísticas (MNE, 2018).

Também neste âmbito, a Comissão Bilateral Permanente, que ocorre no quadro da Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, é o fórum onde a cooperação nesta área é analisada. Na última reunião, em 2019, as partes reconheceram que embora haja vontade em aprofundar a cooperação, os progressos têm sido ténues (H. Vieira, entrevista por *email*, 27 de outubro de 2020). Da parte de Cabo Verde foi manifestado a intenção de aprofundar a cooperação na área das pescas. Portugal, através da DGPM, manifestou

abertura para colaborar com Cabo Verde, destacando a visita técnica ocorrida em 2019 de uma delegação a Cabo Verde, para analisar a viabilidade em cooperar em áreas como a inspeção de navios, formação técnica e controlo de tráfego marítimo e ainda formação de estágios profissionais (H. Vieira, *op. cit.*).

Relativamente a São Tomé e Príncipe não existe nenhum instrumento bilateral que regule a cooperação no domínio da economia marítima. Em 2019, ocorreu uma reunião entre os Ministros das Infraestruturas dos dois países, tendo resultado no estabelecimento de um protocolo de cooperação para o apoio no âmbito do transporte marítimo (H. Vieira, *op. cit.*).

No âmbito das pescas, Portugal, como Estado membro da UE, está impedido de negociar diretamente com Cabo Verde e São Tomé, recorrendo, para este efeito, aos acordos da UE ratificados com os países do Sul (Regulamento 2019/952, 2019; Regulamento 2019/2219, 2019).

Economicamente, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, ocupam uma posição pouco relevante no contexto das trocas comerciais portuguesas, pelas suas dimensões e fragilidades macroeconómicas. Contudo, Portugal continua a ser o principal parceiro económico destes dois países, através do comércio de maquinaria, produtos agrícolas e alimentares, vestuário e calçado (AICEP, 2020).

Embora a pouca importância destes dois países no contexto económico nacional, Portugal possui vários interesses estratégicos nestas regiões, relacionados com a economia marítima (J. Fisher, entrevista por *Zoom*, 21 de outubro de 2020). Realça-se o facto de a economia do mar ter cada vez mais peso no contexto económico português, estimando-se representar, em 2020, cerca de 5% do Produto Interno Bruto (Mar 2020, 2019).

4.2.2. Os efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia marítima

Relativamente às prioridades que orientam a recuperação económica portuguesa, a Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030 refere que “Portugal deve desenvolver ferramentas (diretas e indiretas) para o combate à pesca ilegal, ao trabalho forçado nos navios e aos tráfegos ilícitos, com uma liderança da Marinha Portuguesa, devendo a ação estender-se até ao Golfo da Guiné” (2020, p. 102). Também Ribeiro refere que “Portugal possui interesses de natureza política e económica no Golfo da Guiné, dos quais resultam preocupações securitárias marítimas [...]” numa relação entre as estratégias gerais militar e económica (2020, para. 1).

A designação em 2020 de um representante especial para a segurança marítima no Golfo da Guiné, o embaixador João Real, representa a importância que cada vez mais a política externa portuguesa atribui ao tema. Portugal tenciona afirmar-se como coprodutor de segurança marítima mundial, numa região onde tem diversos interesses económicos (J. Fisher, *op. cit.*).

Estrategicamente, o instrumento militar, pode ter a função de apoio aos objetivos da política externa, através dos efeitos desejados provocados num sistema (Ladeiro, 2020).

Segundo a doutrina NATO, um efeito, define-se por “change in the state of a system (or system element), that results from one or more actions, or other causes”. Derivado dos objetivos securitários e económicos da política externa “effects bridge the gap between

objectives and actions by describing what changes in a system are required” (NATO, 2013, p. A-3). Seguidamente serão assinalados alguns dos efeitos das ações em estudo no domínio da economia do mar.

De acordo com J. Fisher (*op. cit.*), o Golfo da Guiné e a ZEE de Cabo Verde são zonas estratégicas de grande interesse económico para Portugal, dadas às ligações comerciais importantes que aprovisionam o nosso país. No seu conjunto, são áreas de grande importância para o tráfego marítimo global em que, só na região do Golfo da Guiné, semanalmente, passam cerca de 20 navios de bandeira portuguesa (Cravinho, 2019).

No Golfo da Guiné, em 2020, verificou-se um aumento de 40% da atividade de pirataria, face a 2019 (ICC, 2020). Esta situação faz com que “os armadores tenham que negociar resgates, o preço dos seguros aumente e, consequentemente, toda a atividade se torna mais onerosa” (J. Fisher, *op. cit.*). Por outro lado, este cenário, representa uma ameaça à segurança alimentar e energética dos países.

Outras atividades ilícitas, como o narcotráfico e a imigração ilegal, influenciam negativamente a segurança humana e demográfica dos países, com consequências na economia. As FFAA portuguesas, através da CDD, podem ajudar a mitigar esta realidade (J. Fisher, *op. cit.*).

Relativamente às atividades de pesca verificou-se, na última década, um afastamento das empresas portuguesas da região do Golfo da Guiné devido às ações de pirataria. Portanto, se existir um melhoramento das condições de segurança, podemos assistir a um regresso desta atividade (I. Teixeira, entrevista por *Zoom*, 27 de outubro de 2020). Por outro lado, a falta de vigilância, levou a um incremento da pesca ilegal, com um valor estimado de dois mil milhões de dólares por ano, só na zona do Golfo da Guiné (TheGuardian, 2018). Esta expolição ilegal e descontrolada representa uma séria ameaça à segurança ambiental e alimentar destes países (I. Teixeira, *op. cit.*).

Segundo L. Pires (*op. cit.*) as missões portuguesas de CDD possibilitam trocas comerciais importantes. O mesmo menciona que a presença militar no Golfo da Guiné oferece uma maior tranquilidade aos empresários portugueses que investem naquela região. Destaca ainda que “se a presença militar portuguesa for credível, através de relações duradouras, é natural que se considere que a atividade empresarial portuguesa também o seja”. Por outro lado, estas relações contínuas possibilitam novas parcerias regionais, uma vez que, “se formos credíveis com São Tomé, é natural que os países mais próximos também nos considerem fiáveis”, o que possibilita novas oportunidades de negócio (L. Pires *op. cit.*).

Tomando como exemplo a tecnologia de UAS, “Atualmente existe um enorme interesse dos PALOP” nas empresas portuguesas e a colaboração com as CDD pode ajudar a divulgar e a expandir estas atividades para novos mercados (N. Simões, entrevista por *email*, 20 de dezembro de 2020). No entanto, não existe nenhuma coordenação para a *UAVision* se fazer representar nestas missões (N. Simões, *op. cit.*).

Embora as relações económicas com os dois países em estudo sejam diminutas, F. Ramos salienta que a CDD faz parte de um plano mais abrangente, que toma partido dos laços culturais e históricos de Portugal em África (entrevista por *Zoom*, 21 de outubro de 2020). De facto, existe um grande potencial estratégico na língua portuguesa e na CPLP, que pode

ser aproveitado através da cooperação, para promover a atividade empresarial portuguesa em África. Assim, no que se refere às relações económicas com os PALOP, “Portugal tem a vantagem da língua e das relações de amizade, comparativamente com outros países como a Rússia e China, que investem cada vez mais em África” (F. Ramos, *op. cit.*). Falta, no entanto, efetivar muito deste potencial económico, que pode ser impulsionado pela cooperação militar.

Portanto, as ações no domínio militar geram efeitos diretos e indiretos na economia marítima e vice-versa, através da implementação de um sistema seguro.

A Figura 7 sintetiza alguns dos efeitos das ações de fiscalização marítima.

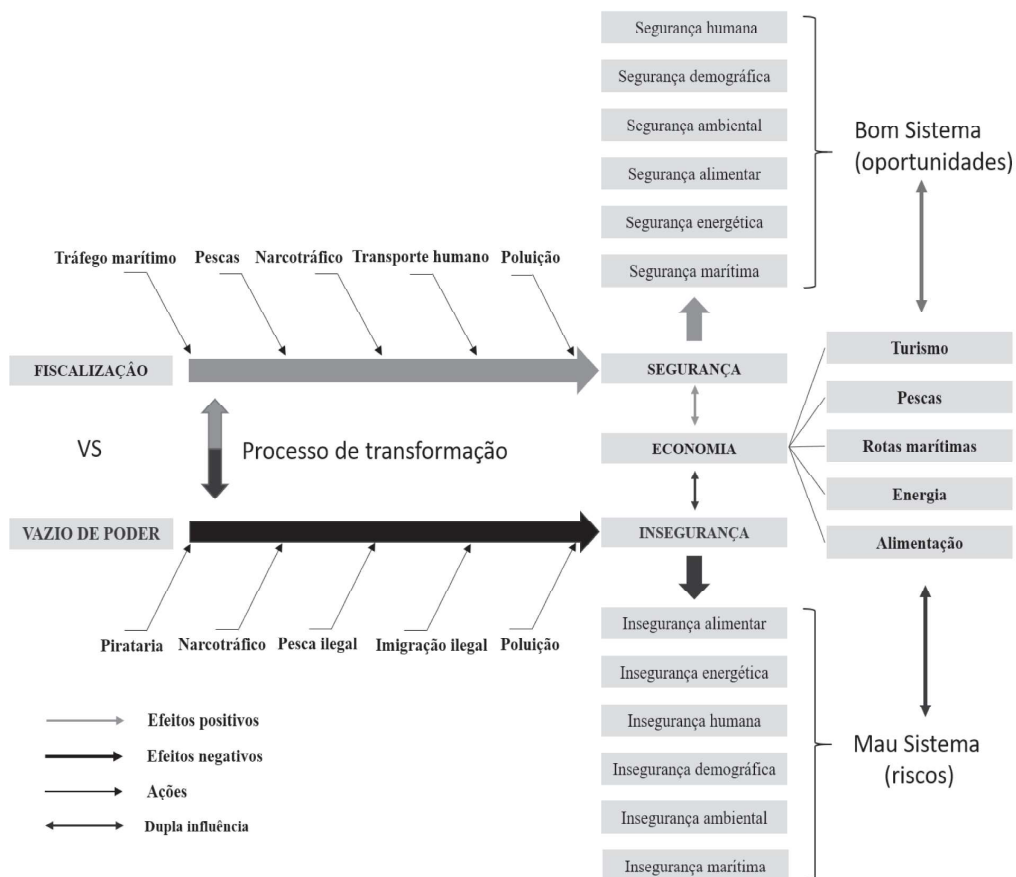


Figura 7 – Efeitos da fiscalização marítima

4.2.3. Síntese conclusiva e resposta à QD2

Em resposta à QD2, *Quais os efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia do mar?* aferiu-se que:

– Os instrumentos de cooperação no domínio da economia do mar com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe são fracos e as relações económicas bilaterais neste domínio são pouco significativas, no contexto comercial português. Porém, existe nestas zonas um interesse estratégico relacionado com as atividades económicas marítimas.

– Verificou-se que existe um grande potencial nas missões de fiscalização marítima conjunta. Estas ações de cariz securitário geram efeitos positivos diretos na economia marítima, nomeadamente; na proteção das linhas de comunicação marítimas, com consequências na segurança energética e alimentar dos PALOP e de Portugal; apoio à fiscalização das atividades de pesca, com consequências na segurança alimentar; controlo da poluição marítima, com consequências na segurança ambiental; controlo da imigração ilegal, com efeitos na segurança demográfica; fiscalização do narcotráfico, com consequências para a segurança humana. Adicionalmente, a CDD, credibiliza a atividade empresarial portuguesa em África. Como resultado, as missões em estudo contribuem para um sistema mais seguro, que potencia as atividades da economia marítima.

4.3. Resposta à QC

Em resposta à QC, *Como melhorar a CDD com os PALOP no âmbito da fiscalização conjunta de espaços marítimos*, conclui-se que:

- Portugal deve procurar soluções logísticas que auxiliem Cabo Verde a operar meios aéreos no âmbito da vigilância marítima;
- Também deve considerar a implementação de meios aéreos em São Tomé e Príncipe, no auxílio à fiscalização marítima;
- À semelhança do que está estabelecido com Cabo Verde, o memorando de fiscalização marítima conjunta com São Tomé e Príncipe deve incluir meios aéreos;
- Face às limitações de capacidades de São Tomé e Príncipe, Portugal deve procurar prolongar a sua presença militar no arquipélago, até porque, o país, não tem capacidade logística para operar e manter futuramente o NRP Zaire, tal como está previsto. Adicionalmente, aferiu-se que é do interesse da política externa portuguesa manter uma presença militar constante no Golfo da Guiné.
- Devem ser desenvolvidos instrumento mais robustos de cooperação bilateral no domínio da economia do mar com os PALOP, que possibilitem a dinamização das atividades económicas neste âmbito.
- Portugal deve promover a participação das empresas nacionais nas missões de CDD, através de uma estreita coordenação entre as DGPE e DGPDN, como forma de dinamizar as atividades da economia do mar. Uma possibilidade seria, por exemplo, envolver as empresas portuguesas de UAS nas atividades da CDD, como o Mar Aberto, que se fariam representar como uma opção mais barata num mercado onde faltam recursos para adquirir e operar meios aéreos convencionais para a vigilância marítima.

Existem duas possibilidades viáveis para projetar meios aéreos para São Tomé e Príncipe, que devem ser consideradas de forma conjunta ou isoladas. A primeira, seria com recurso aos UAS, numa solução mais barata, que permitiria cobrir cerca de 55% da ZEE do país. A segunda opção passaria pelo destacamento de um C-295, embora só fosse possível nos meses em que Portugal não estivesse comprometido com o *Frontex*. Existe, atualmente, a limitação de pilotos Comandantes, que poderia condicionar esta via. Portugal poderia considerar um destacamento rotativo com outros países com interesse estratégico na região, por exemplo o Brasil, efetivando assim uma cooperação multilateral para a CDD no seio da

CPLP. Um destacamento rotativo de curta duração seria compatível com o nível de ambição estabelecido no CEM, em que, a FA, deve ter a “Capacidade para projetar e sustentar até três destacamentos aéreos de pequena dimensão, para participação nos esforços de segurança e defesa coletiva por períodos de curta duração (2014, p. 37).

5. Conclusões

Num mundo cada vez mais globalizado e interdependente existem cada vez mais desafios para a segurança dos Estados, uma vez que, as ameaças, são tendencialmente mais multifacetadas e imprevisíveis originando crises múltiplas que se contagiam interna e externamente. Esta realidade torna-se ainda mais evidente, no contexto dos oceanos, pelo facto da sua vastidão e impermanência humana dificultarem o exercício da soberania no mar. Por conseguinte, estas zonas, são facilmente alvo de atividades ilícitas que acarretam diversas consequências negativas para os países.

O Atlântico é uma zona de interesse estratégico para Portugal, nomeadamente no domínio económico e securitário. É também nesta zona onde estão concentrados a maior parte dos PALOP que, de uma forma geral, carecem de meios apropriados para exercerem a sua soberania no combate às atividades ilícitas no mar. Consequentemente, Portugal, tem cooperado com os PALOP através de ações de fiscalização marítima conjunta, mais concretamente com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, através do seu programa de CDD.

A importância estratégica dos espaços marítimos dos PALOP no Atlântico, face aos riscos provenientes das atividades ilícitas que acarretam consequências diretas e indiretas na economia marítima, justificam a importância de uma análise às opções de cooperação no âmbito da segurança marítima.

Metodologicamente, este estudo caracteriza-se por um raciocínio indutivo, assente numa estratégia de investigação qualitativa, com reforço quantitativo e num desenho de pesquisa do tipo estudo de caso. Ao nível da recolha de dados caracteriza-se na análise documental e no desenvolvimento de entrevistas semiestruturadas e respetiva análise de conteúdo.

A fim de aferir o OG e a respetiva QC, força motriz desta investigação, foram elencados dois OE, operacionalizados em duas QD.

Neste âmbito, para responder à QD1 e consequentemente ao OE1, *Caracterizar a CDD no âmbito da fiscalização marítima conjunta com os PALOP*, foram enquadradas as missões da CDD nos cenários de atuação das FFAA. Fez-se ainda uma análise situacional dos cenários de atuação e foram analisados os meios militares considerados pertinentes para a investigação. Assim e tendo como referência a análise documental e as várias entrevistas semiestruturadas para o efeito conclui-se que:

- A política de CDD com os PALOP prevê missões de cooperação e assistência militar (C6) e missões de segurança cooperativa (C4);
- As missões de fiscalização marítima conjunta inserem-se nas missões de segurança cooperativa, em que Portugal coopera bilateralmente com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, no auxílio ao exercício da sua soberania no mar;
- Estas missões são um dos quatro principais vetores estratégicos de projeção das FFAA portuguesas no exterior, através de FND;

- Cabo Verde possui alguma capacidade de vigilância marítima, embora condicionado pela vasta dispersão do seu arquipélago e pelas limitações de capacidade logística que impossibilitam a operação de meios aéreos;

- São Tomé e Príncipe carece de capacidades de vigilância marítima a todos os níveis e o exercício da soberania, para além das 6 M, só é possível através do NRP *Zaire*. Urge a colocação de meios aéreos no auxílio à fiscalização marítima;

- Quanto às ameaças, verificou-se que ambos os países estão sujeitos a atividades ilícitas que colocam em causa a segurança marítima, embora, no caso de São Tomé e Príncipe, a situação seja mais grave, por se encontrar numa zona propícia a atividades de pirataria;

- Em relação aos meios aéreos, Portugal recorre às aeronaves P-3 e C-295 para o exercício da vigilância/reconhecimento marítimo. Quanto às limitações de projeção para o exterior destes meios, o P-3, tem um elevado custo de operação enquanto que, o C-295, está limitado pelo envolvimento nas missões do *Frontex* e pelo reduzido número de pilotos Comandantes;

- Os UAS da FA são uma capacidade operacional recente que representam uma mais-valia no âmbito da segurança marítima. É um meio versátil, fácil de projetar e com baixo custo de operação. Como desvantagens, são aparelhos de classe I, com um alcance reduzido e limitado em termos de sensores.

A fim de responder à QD2 e consequentemente OE2, *Analisar os efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia do mar*, foi caracterizado o atual estado das relações bilaterais no domínio da economia do mar, entre Portugal e os dois PALOP em estudo e os efeitos que as missões de fiscalização marítima conjunta poderão ter nas atividades económicas marítimas.

Tendo em consideração a análise documental e a análise de conteúdo às várias entrevistas semiestruturadas dos especialistas na área, conclui-se que:

- Existe uma fraca cooperação bilateral económica no domínio do mar com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe;

- As atividades económicas marítimas com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe ocupam uma posição pouco relevante no contexto do comércio externo português embora, Portugal, seja o principal parceiro económico destes dois países, em atividades que pouco se relacionam com a economia do mar;

- Embora as diminutas trocas comerciais relacionadas com a economia marítima, existe um interesse estratégico português nas ZEE dos PALOP em estudo, de cariz securitário e económico, face às atividades e potencial de atividades económicas que derivam destas zonas;

- As missões de fiscalização marítima conjunta da CDD produzem efeitos positivos nas atividades económicas marítimas. Mais concretamente: na proteção das linhas de comunicação marítimas, com consequências na segurança energética e alimentar dos PALOP e de Portugal; no apoio à fiscalização das atividades de pesca, com consequências na segurança alimentar dos PALOP e ainda no combate às atividades ilegais, que contribuem negativamente para a economia do mar.

Face ao exposto, em resposta à QC e ao correspondente OC: *melhorar a CDD com os*

PALOP no âmbito da fiscalização conjunta de espaços marítimos, aferiu-se que:

- O apoio a Cabo Verde no âmbito da segurança marítima deve passar por uma solução logística que auxilie a operação de meios aéreos, por forma a dar mais autonomia ao país neste domínio;
- Portugal deve considerar a implementação de meios aéreos permanentes em São Tomé e Príncipe no apoio à missão de vigilância marítima, com recurso aos UAS ou aeronave C-295. Tendo em conta as limitações destes meios e o nível de ambição estabelecido pelo CEM para os destacamentos aéreos em esforços de segurança cooperativa, deve-se ponderar uma cooperação multilateral de meios aéreos, no seio da CDD;
- Da análise situacional a São Tomé e Príncipe aferiu-se que dificilmente o país se tornará autónomo, num futuro próximo, no domínio da vigilância marítima da sua ZEE. Sendo a zona do Golfo da Guiné uma região de interesse estratégico para Portugal, a Marinha Portuguesa deve manter a presença militar naval de fiscalização marítima conjunta com São Tomé e Príncipe.
- É necessário desenvolver os instrumentos de cooperação bilateral no domínio da economia marítima com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, no sentido de impulsionar as atividades neste âmbito.
- Portugal deve promover a participação das empresas nacionais relacionadas com a economia marítima nas missões de CDD.

Decorrentes desta investigação, são considerados *contributos para o conhecimento* um entendimento situacional das áreas marítimas definidas, face às ameaças, capacidades disponíveis e necessidades no âmbito da segurança marítima. Um melhor aproveitamento dos recursos disponíveis das FFAA, para uma afirmação estratégica de Portugal como coprodutor de segurança mundial, através da CDD com os PALOP. Uma melhor compreensão dos efeitos e potenciais económicos gerados pelas missões da CDD.

Este trabalho teve como **limitação** a indisponibilidade do Centro de Análise Estratégica da CPLP, para uma entrevista relativa ao tema, o que demonstra a inoperacionalidade da mesma. Lamenta-se, também, a falta de resposta aos pedidos de entrevista efetuados às embaixadas de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe.

Quanto a **estudo futuros** considera-se pertinente aprofundar a viabilidade das empresas portuguesas explorarem as atividades económicas marítimas resultantes da cooperação bilateral com os PALOP.

Recomenda-se, ao nível da estratégia geral militar, em coordenação com o MNE, MDN e respetivas Direções-Gerais, no âmbito da CDD, uma FND em São Tomé e Príncipe com meios aéreos, com a possibilidade de envolver outros países, consubstanciada numa parceria estratégica de cooperação bilateral ou multilateral. Consequentemente, à Divisão de Operações do EMFA, um estudo acerca da exequibilidade de um destacamento de meios aéreos em São Tomé e Príncipe. À DivRec do EMFA, o cálculo do custo da hora de voo dos UAS.

Referências Bibliográficas

- Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP). (2020). Mercado Cabo Verde [Página *online*]. Disponível em <https://myaicep.portugalexporta.com/mercados-internacionais/cv/cabo-verde>
- Almeida, S. (2020). Navio-patrolha “Guardião” necessita de manutenção urgente. Disponível em <https://expressodasilhas.cv/pais/2020/09/22/navio-patrolha-guardiao-necessita-de-manutencao-urgente/71435>
- Asemana. (2019). Cabo Verde com notáveis fragilidades na guarda costeira, dizem especialistas. Disponível em <https://www.asemana.publ.cv/?Cabo-Verde-com-notaveis-fragilidades-na-guarda>
- Bannock, G., Baxter, R. E., & Rees, R. (1987). *Dicionário de Economia*. (Ferreira, M. L., Sotomayor, A. M., Trad.). Lisboa: Artes Gráficas, Lda.
- Bernardino, L.M.B. (2016). *Uma Nova Visão Estratégica da Defesa para a CPLP*. Lisboa: Instituto Universitário de Lisboa.
- Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais do Comando Naval (CADOP). (2020). *Análise da situação de segurança no Golfo da Guiné (3.º Trimestre)*. Alfeite: Autor.
- Carlos, J. (2015). CPLP pretende estreitar cooperação na proteção dos mares. Disponível em <https://www.dw.com/pt-002/cplp-pretende-estreitar-coopera%C3%A7%C3%A3o-na-prote%C3%A7%C3%A3o-dos-mares/a-18507491>
- Cooperação no Domínio da Defesa (CDD). (2020). *Programas-quadro PALOP*. Lisboa: Autor.
- Costa, A. (2020). *Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030*. Lisboa.
- Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). (2007). *Estratégia da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa para os Oceanos*. Disponível em <https://oceano.cplp.org/media/1134/estrategia-da-cplp-formatada.pdf>
- Cravinho, J. (2019). Iniciativa Mar Aberto. Disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=iniciativa-mar-aberto-foi-um-grande-sucesso>
- Decreto-Lei n.º 238/96, de 13 dezembro (1996). *Estatuto dos militares em ações de cooperação técnico-militar concretizadas em território estrangeiro*. Diário da República, 1.ª série, 288, 4445-4447. Lisboa: Cooperação Técnico-Militar. Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/188492>
- Despacho n.º 9130/2013, de 12 de julho (2013). *Acordo referente à prestação serviços de reparação e manutenção naval do NRP “ZAIRE”*. Diário da República, 2.ª Série, 148, 24246. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional - Marinha - Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada. Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/2653174>
- Direção de Abastecimento e Transportes. (2020). *Informação para custo de FND em São Tomé e Príncipe*. (Informação). Lisboa: Autor.
- Economia Azul. (s.d.). Economia Azul: A nova economia do mar [Página *online*]. Disponível em <https://www.economiaazul.pt/economia-azul-economia-do-mar>
- Estado-Maior da Força Aérea (EMFA). (2020a). Esquadra 601 “Lobos” [Página *online*]. Disponível em <https://www.emfa.pt/esquadra-43-esquadra-601-lobos>
- Estado-Maior da Força Aérea (EMFA). (2020b). *Preço da Hora de voo por frota da FA*. Alfragide: Divisão de Recursos.

- Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA). (2019). *Ficha de Financiamento ao Desenvolvimento Ano de Reporte 2019*. Lisboa: Divisão de Recursos.
- Fachada, C. P. A. (2019). *O piloto aviador: traços disposicionais, características adaptativas e história da vida [Perceptions of risky flight behavior among air force pilots]*. Sesimbra: Sumário colorido.
- Força Aérea Portuguesa (FAP). (2014). Força Aérea em exercício multinacional em Cabo Verde [Página online]. Disponível em <https://www.emfa.pt/noticia-517-forca-aerea-em-exercicio-multinacional-cabo-verde>
- Frontex Agency. (2020). Vision Mission and Values [Página online]. Disponível em <https://frontex.europa.eu/about-frontex/vision-mission-values/>
- Governo da República Portuguesa. (2019). Iniciativa Mar Aberto [Página online]. Disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=iniciativa-mar-aberto-foi-um-grande-sucesso>
- Governo de Portugal. (2013). Conceito estratégico de Defesa Nacional. Disponível em https://www.defesa.gov.pt/pt/comunicacao/documentos/Lists/PDEFINTER_DocumentoLookupList/10_Conceito-Estrategico-de-Defesa-Nacional.pdf
- Internacional Chamber of Commerce (ICC). (2020). IMB Piracy & Armed Robbery Map 2020. Disponível em <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>
- Instituto-Camões. (2016). Memorando de Entendimento entre os Governos da República Portuguesa e República de Cabo Verde Relativo ao Programa Estratégico de Cooperação para o Quinquénio 2016-2020. Disponível em https://www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao/me_ptcv_jan2016.pdf
- Instituto-Camões. (2016). Programa Estratégico de Cooperação Portugal - São Tomé e Príncipe 2016-2020. Disponível em https://www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao/PEC_STP_2016-2020.pdf
- JDZ TREATY. (2001). Treaty between The Federal Republic of Nigeria and The Democratic Republic of São Tomé e Príncipe on the Joint Development of Petroleum and other Resources in respect of Areas of the Exclusive Economic Zone of the two states. Disponível em <https://web.archive.org/web/20100202064636/http://www.nigeriasaotomejda.com/PDFs/treaty.pdf>
- Ladeiro, B. F. S. (2020). EM 01. *Instrumento Militar*. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- Lei Constitucional n.º 1/97 de 20 de setembro (1997). *Alterações à Constituição*. Diário da República, 1.ª Série, 218, 5130-5196. Lisboa: Assembleia da República. Disponível em <https://dre.pt/web/guest/legislacao-consolidada/-/lc/337/202002171639/128274/element/diploma#128274>
- Mar 2020. (2019). A economia do mar representa 5% do PIB em 2020 empregará 140 mil pessoas. Disponível em <http://www.mar2020.pt/noticias/a-economia-do-mar-representa-5-do-pib-e-em-2020-empregara-140-mil-pessoas/>
- Marcondes, D., & Almeida, A. R. (2019, dezembro). Globalização Segurança e Defesa no Atlântico Sul. *Nação e Defesa* (154), pp. 69-88. Disponível em https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/32224/4/SILVAAntonioRuyAlmeida_MARCONDESDanilo_Globaliza%C3%A7%C3%A3oseguran%C3%A7aedefesanoAtl%C3%A2nticoSul_ND_154_p_69_88.pdf
- Marine Conservation Institute [Página online]. (2020). exclusive economic zones. Disponível em <https://mpatlas.org/countries/STP>

- Marinha. (2020). NRP Zaire participa em ação contra a pirataria no Golfo da Guiné [Página *online*]. Disponível em <https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/NRP-Zaire-participa-em-acao-contra-a-pirataria-no-Golfo-da-Guine.aspx>
- Marinha. (2017). Mar Aberto [Página *online*]. Disponível em <https://www.facebook.com/MarinhaPortuguesa/photos/a-iniciativa-mar-aberto-surge-como-parte-do-contributo-de-portugal-para-o-esfor%C3%A7o/1420092964678549/>
- Ministério da Defesa Nacional (MDN). (2014a). *Conceito Estratégico Militar 2014*. Lisboa.
- Ministério da Defesa Nacional (MDN). (2014b). *Missão das Forças Armadas*. Lisboa.
- Ministério da Defesa Nacional (MDN). (2015). *Conceito Estratégico Naval*. Lisboa.
- Ministério da Defesa Nacional (MDN). (2016). *Anuário Estatístico da Defesa Nacional*. Lisboa.
- Ministério da Defesa Nacional (MDN). (2020a). Cooperação no Domínio da Defesa [Página *online*]. Lisboa. Disponível em <https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/cdd>
- Ministério da Defesa Nacional (MDN). (2020b). *Nota Explicativa OE 2020*. Lisboa.
- Manual da Força Aérea (MFA) 500-11. (2012). *Conceito de Operação para o Reconhecimento e Vigilância*. Alfragide: Divisão de Operações.
- Ministry of Defence. (2015). Allied Joint Doctrine for Force Protection - Allied Joint Publication 3.14. Disponível em https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/454616/20150804-AJP_3_14_Force_Protection_Secured.pdf
- Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE). (2006). *Uma Visão Estratégica para a Cooperação Portuguesa*. Lisboa: Textype.
- Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE). (2017). Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 2030. Lisboa. Disponível em https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/15771Portugal2017_PT_REV_FINAL_28_06_2017.pdf
- Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE). (2018). *Memorando Específico de Cooperação*. Lisboa.
- North Atlantic Treaty Organization (NATO). (2013). *Allied Command Operations Comprehensive Operations Planning Directive COPD INTERIM V2.0*. NATO Standardization Office.
- North Atlantic Treaty Organization (NATO). (2014). *AJP-3.3.3 Allied Joint Doctrine for Air-Maritime Coordination*. NATO Standardization Office.
- North Atlantic Treaty Organization (NATO). (2017). *ALP 4.1 Multinational Maritime Force Logistics*. NATO Standardization Office.
- North Atlantic Treaty Organization (NATO). (2018). *AJP-4 Allied Joint Doctrine for Logistics*. NATO Standardization Office.
- North Atlantic Treaty Organization (NATO). (2019). *AJP-3 Allied Joint Doctrine for the Conduct of Operations*. NATO Standardization Office.
- North Atlantic Treaty Organization (NATO). (2020). *AJP-4 Allied Air Forces Doctrine For Logistics*. NATO Standardization Office.
- Navegação Aérea de Portugal (NAV). (2018). Espaço aéreo sob responsabilidade de Portugal [Página *online*]. Disponível em https://www.nav.pt/en/nav-portugal-newhp_en/air-navigation-services-1/airspace/santa-maria-fir

- Novais, H. S. (2017). *Custo da Hora de Voo de Veículos Militares Não Tripulados: Aplicação do Modelo ABC*. (Trabalho de Investigação Individual). Instituto Superior Militar [IUM]. Lisboa.
- Porto Editora. (s.d.). Infopédia Dicionários Porto Editora [Página online]. Disponível em <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/fiscaliza%C3%A7%C3%A3o>
- QueConceito. (2019). Conceito de atividade económica. Disponível em <https://queconceito.com.br/atividade-economica>
- Regulamento 2019/2219 de 24 de outubro (2019). *Repartição das possibilidades de pesca ao abrigo do Protocolo de participação de Parceria no domínio da Pesca entre a UE e São Tomé e Príncipe*. jornal Oficial da União Europeia, L333/31-L333/32. Bruxelas: Conselho da União Europeia.
- Regulamento 2019/952 de 17 de maio (2019). *Repartição das possibilidades de pesca ao abrigo do Protocolo de Aplicação do Acordo de Parceria no domínio da Pesca entre a Comunidade Europeia e a República de Cabo Verde (2019-2024)*. Jornal Oficial da União Europeia, L154/31-L154/32. Bruxelas: Conselho da União Europeia.
- República Portuguesa. (2017). *Governo reformula cooperação técnico-militar para melhor envolver parceiros estratégicos*. Disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=20170222-mdn-cooperacao>
- República Portuguesa. (2014). *Conceito estratégico de Cooperação Portuguesa 2014-2020*. Disponível em https://www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao/160208B_ConceitoEstrategico_bilingue.pdf
- Resolução da Assembleia da República n.º 100/2018. (2018). *Protocolo Adicional ao Tratado entre a República Portuguesa e a República de Cabo Verde no Domínio da Fiscalização Conjunta de Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição da República de Cabo Verde*. Diário da República, 1º Série, 70, 1560-1561. Lisboa: Decreto do Presidente da República n.º 106/2014.
- Resolução da Assembleia da República n.º 97/2014. (2014). *Acordo de cooperação entre a República Portuguesa e a República de São Tomé e Príncipe no domínio da fiscalização conjunta de espaços marítimos sob soberania ou jurisdição da República Democrática de São Tomé e Príncipe*. Diária da República, 1º Série, 224, 5892-5895. Lisboa: Decreto do Presidente da República n.º 106/2014. Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/58940161>
- Resolução da Assembleia da República n.º 52/2009. (2009). *Tratado entre a República Portuguesa e a República de Cabo Verde no Domínio da Fiscalização Conjunta de Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição da República de Cabo Verde*. Diário da República, 1º Série, 146, 4886-4889. Lisboa: Assembleia da República.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 196/2005. (2005). *Uma Visão Estratégica para a Cooperação Portuguesa*. Diário da república, 1º Série-B, 244, 7180-7201. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros. Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/464205>
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 38-A/2020. (2020). *Despesa com a aquisição de sistemas aéreos não tripulados para vigilância aérea no âmbito do Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais*. Diário da República, 1º Série, 96, 30(2)-30(3). Lisboa. Presidência do Conselho de Ministros. Disponível em <https://dre.pt/home/-/dre/134021984/details/maximized>

- Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2003. (2003). *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*. Diário da República, 1º Série-B, 16, 279-287. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros. Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/172728>
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 72/2009. (2009). *Estratégia Nacional Sobre Segurança e Desenvolvimento*. Diário da República, 1º Série, 165, 5603-5608. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros.
- Ribeiro, S. (2019). O NRP Zaire e a segurança marítima de São Tomé e Príncipe. Disponível em <https://www.publico.pt/2019/12/27/politica/opiniao/nrp-zaire-seguranca-maritima-sao-tome-principe-1898366>
- Saldanha, J. (2020). Orçamento anual CDD. (Informação). Lisboa: Serviços de Cooperação no Domínio da Defesa.
- Santos, L. A., & Lima, J. M. (2019). *Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação*. Lisboa: IUM.
- Soeiro, J. M. (2016). *Política de segurança e Defesa para a Europa*. (Tese de Dissertação de Mestrado em Diplomacia e Relações Internacionais). Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Lisboa.
- TheGuardian. (2018). GOG nations worried about loss of \$2 billion yearly to illegal fishing. Disponível em <https://guardian.ng/business-services/gog-nations-worried-about-loss-of-2-billion-yearly-to-illegal-fishing/>
- US Africa Command. (s.d.). Obangame Express. Disponível em <https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>