

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR
2020/2021**



III

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

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL
REPUBLICANA.**

**João Miguel da Mata Soeiro
CAP/PILAV**



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

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

CAP/PILAV João Miguel da Mata Soeiro

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-FA 2020/21

Pedrouços 2021



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

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

CAP/PILAV João Miguel da Mata Soeiro

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-FA 2020/21

Orientador: TCOR/ADMAER Pedro Dinis Capinha Maio

Pedrouços 2021



Declaração de compromisso Antiplágio

Eu, **João Miguel da Mata Soeiro**, declaro por minha honra que o documento intitulado **A Cooperação Bilateral Militar e Económica no Domínio do Mar e Defesa com os PALOP** corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida, enquanto auditor do **Curso de Promoção a Oficial Superior – Força Aérea 2020/21** no Instituto Universitário Militar, e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, **1 de fevereiro de 2021**

João Miguel da Mata Soeiro



Agradecimentos

Ao meu orientador, Tenente Coronel Pedro Maio, um especial apreço e agradecimento pela orientação prestada ao longo do projeto.

A todos os entrevistados, pelo tempo e dados disponibilizados, que foram de vital importância para a realização deste trabalho.

Agradeço aos camaradas que diretamente contribuíram para a realização desta investigação, nomeadamente, o Capitão Nuno Jardim e o Capitão António Calixto.

À minha segunda casa e família, os ferozes Falcões de Monte Real, que me tornaram mais forte e capaz ao longo dos últimos anos.

À minha família, por serem parte daquilo que sou hoje.

Por fim e não menos importante, à Sara, pela compreensão e apoio durante o curso e ao meu filho, nascido em 2020, que embora ainda não me dê noites tranquilas, é a grande alegria da minha vida.



Índice

1. Introdução	1
2. Enquadramento teórico e conceptual	4
2.1. Revisão da literatura e conceitos estruturantes	4
2.1.1. A Cooperação no Domínio da Defesa	4
2.1.2. Fiscalização marítima conjunta	5
2.1.3. Economia do mar	6
2.2. Modelo de análise	7
3. Metodologia e método	8
3.1. Metodologia	8
3.2. Método	8
3.2.1. Participantes e procedimentos	8
3.2.2. Instrumento de recolha de dados	8
3.2.3. Técnica de tratamento de dados	8
4. Apresentação dos dados e discussão dos resultados	10
4.1. Caracterização das missões de fiscalização marítima conjunta no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa	10
4.1.1. Enquadramento das missões de Cooperação no Domínio da Defesa	10
4.1.2. As missões de fiscalização marítima conjunta nos cenários de segurança cooperativa	12
4.1.3. Análise das capacidades de vigilância marítima de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe	15
4.1.3.1. Capacidades de Cabo Verde	15
4.1.3.2. Capacidades de São Tomé e Príncipe	17
4.1.4. Análise das ameaças à segurança marítima de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe	18
4.1.4.1. Ameaças em Cabo Verde	18
4.1.4.2. Ameaças em São Tomé e Príncipe	18
4.1.5. Capacidades de reconhecimento/vigilância marítima das FFAA portuguesas	20
4.1.5.1. Aeronave P-3 <i>Orion</i>	20



4.1.5.2.	Aeronave C-295	20
4.1.5.3.	Meios não tripulados	22
4.1.5.4.	NRP <i>Zaire</i>	24
4.1.6.	Síntese conclusiva e resposta à QD1	24
4.2.	Efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia marítima	25
4.2.1.	Caracterização da cooperação bilateral no domínio da economia do mar com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe	25
4.2.2.	Os efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia marítima	27
4.2.3.	Síntese conclusiva e resposta à QD2	30
5.	Conclusões	32
	Referências Bibliográficas	37

Índice de Apêndices

Apêndice A —	Modelo de análise	Apd A-1
Apêndice B —	Guiões de entrevistas semiestruturadas	Apd B-1
Apêndice C —	Cálculo da hora de voo dos UAS	Apd C-1

Índice de Figuras

Figura 1 -	Enquadramento das missões de CDD	12
Figura 2 -	Projeção FFAA em cenários C4	13
Figura 3 -	Fiscalização marítima conjunta	14
Figura 4 -	Orçamento missões C4 e C6	15
Figura 5 -	Raio de ação C-295 vs P-3	22
Figura 6 -	Raio de ação UAS	23
Figura 7 -	Tráfego marítimo nas ZEE de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe	28
Figura 8 -	Efeitos da fiscalização marítima	30
Figura 9 -	Quadro com fórmulas da Fase III para cálculo da hora de voo	Apd C-2

Índice de Quadros

Quadro 1 -	Análise situacional	19
------------	---------------------------	----



Quadro 2 – Custos com material/alojamento e apoio..... Apd C-3

Quadro 3 – Custos com pessoal..... Apd C-3

Quadro 4 – Cálculo da hora de voo do UAS para FND Apd C-4



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. Foram recomendadas opções que possibilitam 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



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 áreas 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. Recomendations 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 militar 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 [...]” (Bernardido, 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 eficaz (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 e capacidades 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, força motriz de toda a pesquisa, 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?

No auxílio à resposta para a QC foram estabelecidas duas questões derivadas (QD):

QD1: Como se caracteriza a CDD no âmbito da fiscalização marítima conjunta com os PALOP?



QD2: Quais os efeitos das missões de fiscalização marítima conjunta no domínio da economia do mar?

Estruturalmente o trabalho é composto por cinco capítulos. O primeiro capítulo é o presente. O segundo, refere-se ao enquadramento teórico e conceptual diretores da investigação. O terceiro, destina-se à metodologia e método orientadores deste trabalho. O quarto, é dedicado à apresentação dos dados, discussão dos resultados e resposta às QD. O quinto e último capítulo, tem como objetivo fazer um apanhado geral da investigação, responder à QC, avaliar os resultados obtidos, elencar os contributos para o conhecimento, indicar os fatores que limitaram a investigação, propor estudos futuros e enumerar algumas recomendações.



2. Enquadramento teórico e conceptual

Neste capítulo apresentam-se o estado da arte, os conceitos base e a metodologia do estudo.

2.1. Revisão da literatura e conceitos estruturantes

2.1.1. A 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, 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” (entrevista presencial, 19 de outubro de 2020).

2.1.2. Fiscalização marítima conjunta

Para contextualizar a fiscalização marítima conjunta começou por enquadrar-se a segurança marítima.

O estado de insegurança, assume que existe uma determinada ameaça, que é constituída por uma certa capacidade, intenção hostil e oportunidade. Por conseguinte, o risco, que advém da ameaça, só se torna efetivo se existir uma certa vulnerabilidade, cujas consequências possam causar um impacto negativo. Para mitigar o risco, há que monitorizar a ameaça, através de um conjunto de capacidades e ações que a anulem (Fernandes, 2020).

Em relação ao mar, as ações que visam alcançar a segurança podem subdividir-se em: busca e salvamento marítimo; cartografia náutica e aviso à navegação; previsão ambiental; fiscalização dos espaços marítimos e proteção dos recursos; apoio no combate a ilícitos marítimos; apoio em estado de sítio ou de emergência e apoio em ações de proteção civil (MDN, 2015, p. 3.4).

Este trabalho foca, essencialmente, o combate às ameaças transnacionais, tais como a pirataria, a imigração ilegal, o narcotráfico e a exploração ilegal dos recursos marinhos.

A segurança marítima, no âmbito militar, é alcançada pelas missões de reconhecimento, vigilância, fiscalização e patrulhamento marítimo, efetuadas pela Força Aérea (FA) e Marinha Portuguesa.

De acordo a *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), os objetivos da vigilância e do reconhecimento são providenciar informação em tempo útil (1998). 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).

A NATO define que “*The primary objective of reconnaissance and surveillance operations is to provide timely collection from sensors and other collectors.*” (2014, p. 3.2). Portanto, quando os dados obtidos são analisados, tornam-se informações validadas ou *Intelligence*. Estas informações, quando usadas em apoio às operações, dão origem ao termo ISR (*Intelligence Surveillance and Reconnaissance*) que significa “*integrated intelligence and operations capabilities, which synchronizes and integrates the planning and operations of all collection capabilities with processing, exploitation, and dissemination of the resulting information in direct support of planning and execution of operations*” (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).

Já a 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, a fiscalização 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 Apêndice

A.



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

A este nível serão explanados os participantes, o procedimento, o instrumento de recolha de dados e as técnicas de tratamento de dados.

3.2.1. Participantes e procedimentos

Participantes: O estudo incluiu 13 participantes: o fundador do Observatório da Língua Portuguesa, Francisco Ramos; O Subdiretor-Geral da Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN), Brigadeiro-General Lemos Pires; a Chefe de Divisão da Direção de Serviços da África Subariana da Direção-Geral de Política Externa (DGPE), Joana Fisher; o Diretor Técnico em Cabo Verde para a CDD, Capitão-de-mar-e-guerra Pedro Ribeiro; O Presidente da *UAVision*, Nuno Simões; a Chefe de Divisão de Recursos Externos da Direção-Geral de Recursos Naturais Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), Isabel Teixeira; a Diretora-Geral da Direção-Geral de Política do Mar (DGPM), Helena Vieira; o Chefe do Centro de Reconhecimento Vigilância e Informações da FA, Capitão Lorindo Garcia; o Comandante da Missão do Navio da República Portuguesa (NRP) *Zaire*, em São Tomé, Primeiro-tenente Rosinha; a Major Paula Gonçalves, pertencente ao Núcleo UAS (*Unmanned Aircraft Systems*); o Capitão Carlos Fialho, Comandante da Esquadra 502; o Major Hélder Ferreira, Comandante da Esquadra 601; o Capitão-de-Fragata da Marinha do Brasil e Chefe da Missão de Assessoria Naval do Brasil em São Tomé, Rafael Monteiro.

Procedimento: foi estabelecido um contacto com os participantes por *email* com a intenção da entrevista. Após a manifestação de disponibilidade foi enviado o guião da entrevista semiestrutura (Apêndice B).

3.2.2. Instrumento de recolha de dados

Foram construídos guiões de entrevistas semiestruturadas.

3.2.3. Técnica de tratamento de dados

A metodologia qualitativa teve como objetivo, conforme Fachada (2019), a identificação de categorias à *priori* e permitir, conforme Silvestre e Araújo que “[...]”



categorias emergem dos dados [...]”, por forma a “[...] ter uma percepção mais completa de uma realidade mais restrita (2011, pp. 172-206).

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



4. Apresentação dos dados e discussão dos resultados

Neste capítulo são estudadas e respondidas as QD.

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 analisaram-se as capacidades e ameaças de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe, no contexto da segurança marítima. Finalmente foi feita uma análise das capacidades de fiscalização 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 vários 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 a estratégia 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 repetivos 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 [...]” (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.

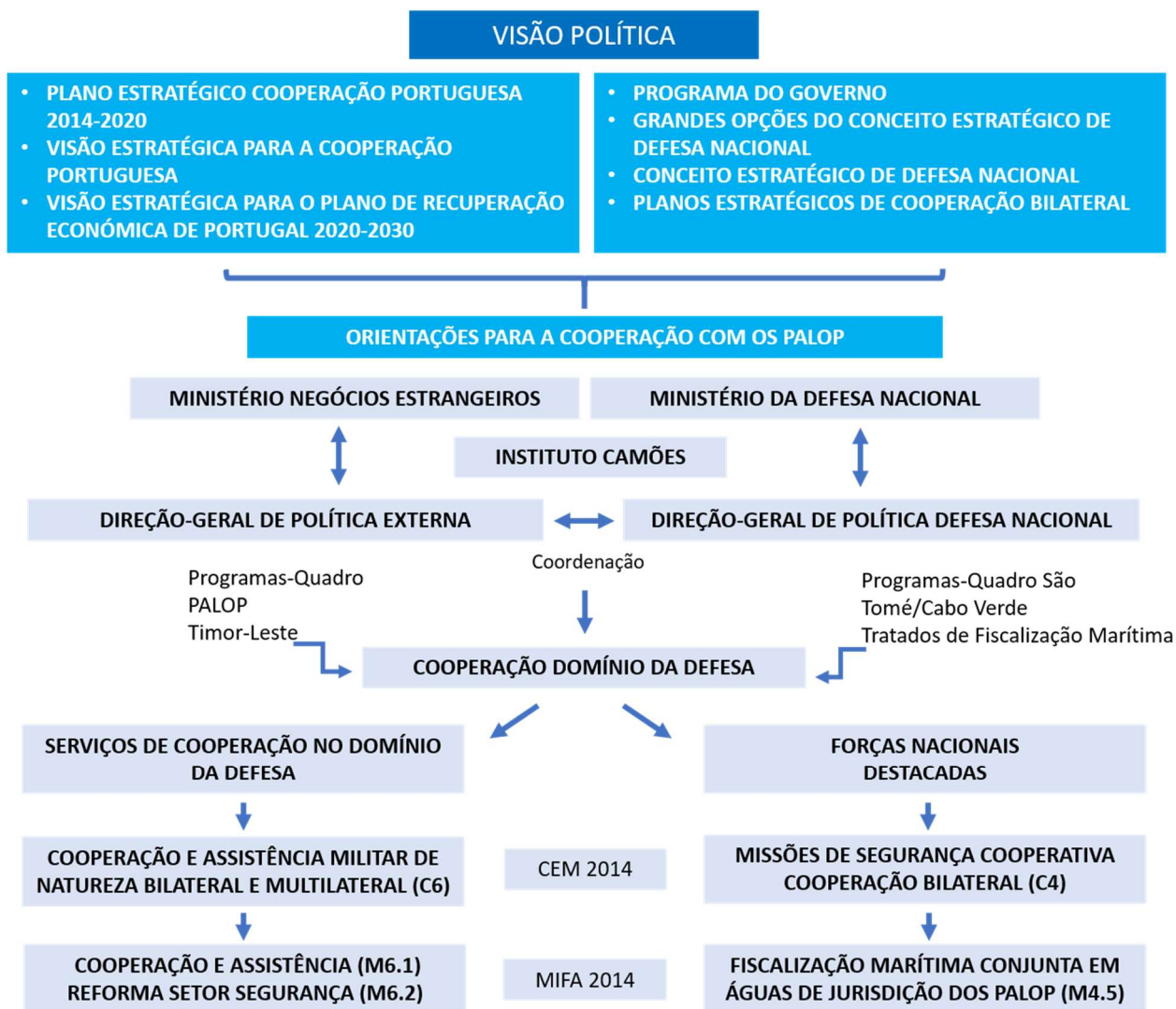


Figura 1 - Enquadramento das missões de CDD

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.

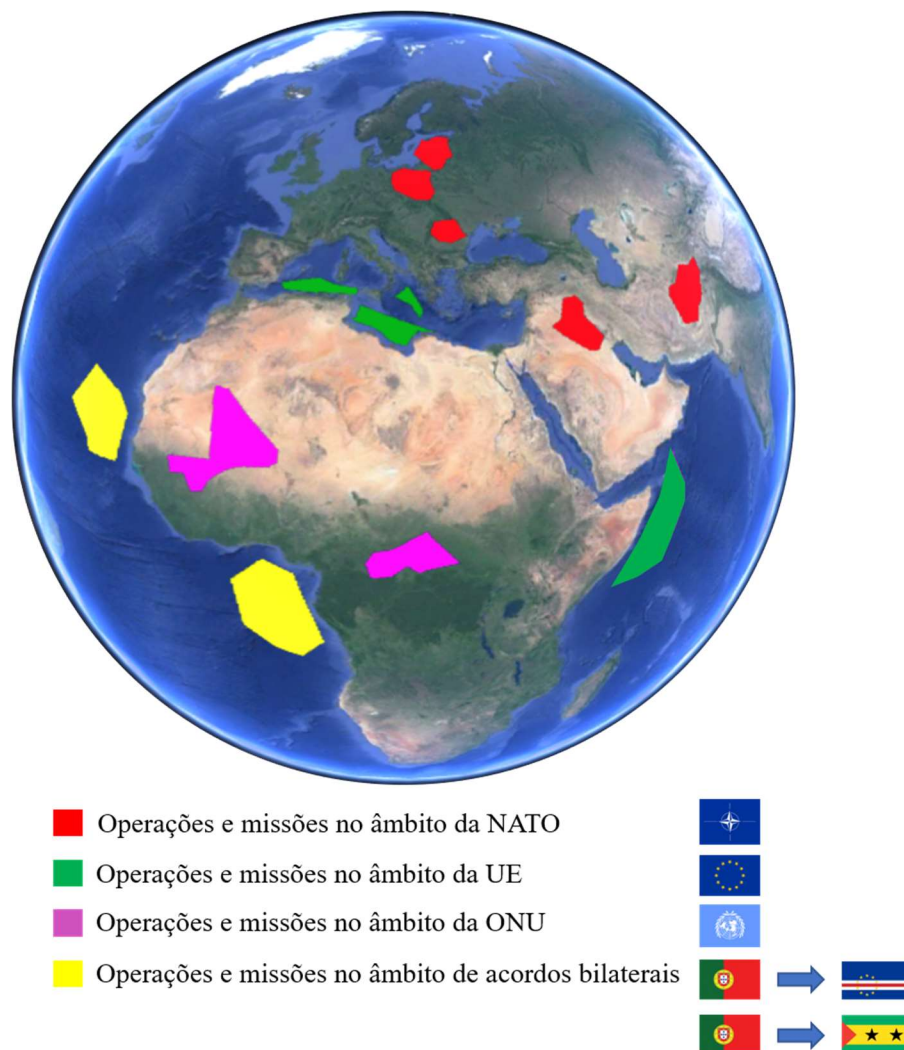


Figura 2 - Projeção FFAA em cenários C4

Fonte: Adaptado a partir de Google Earth (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 Obangame¹. Em Cabo Verde,

¹ Exercício da *US Africa Command* para melhorar a segurança no Golfo da Guiné (US Africa Command, s.d.).



a mesma Esquadra, atua duas vezes por ano, no contexto do exercício Saharan Express² e no regresso Obangame. A Figura 3 espelha as missões de fiscalização marítima conjunta, de 2014 a 2020.

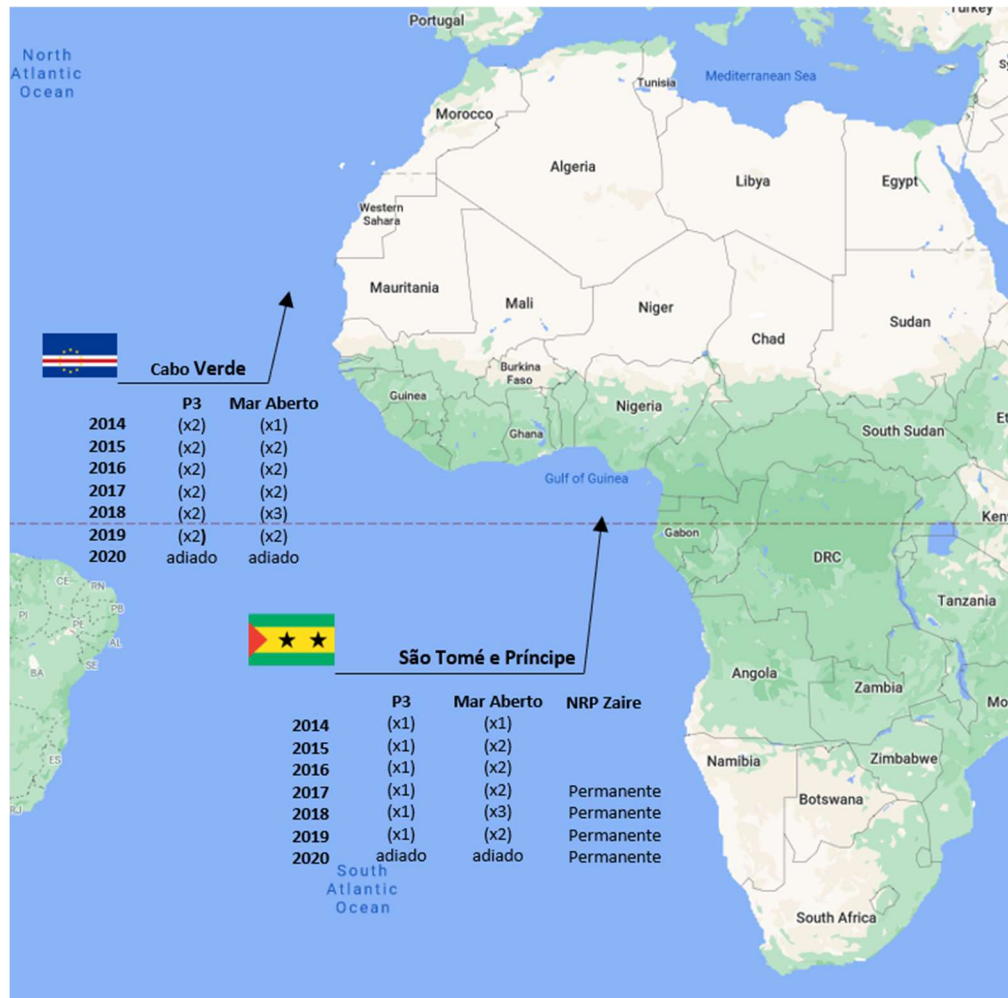


Figura 3 - Fiscalização marítima conjunta

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 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).

² Exercício de fiscalização marítima em Cabo Verde (FAP, 2014).

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.

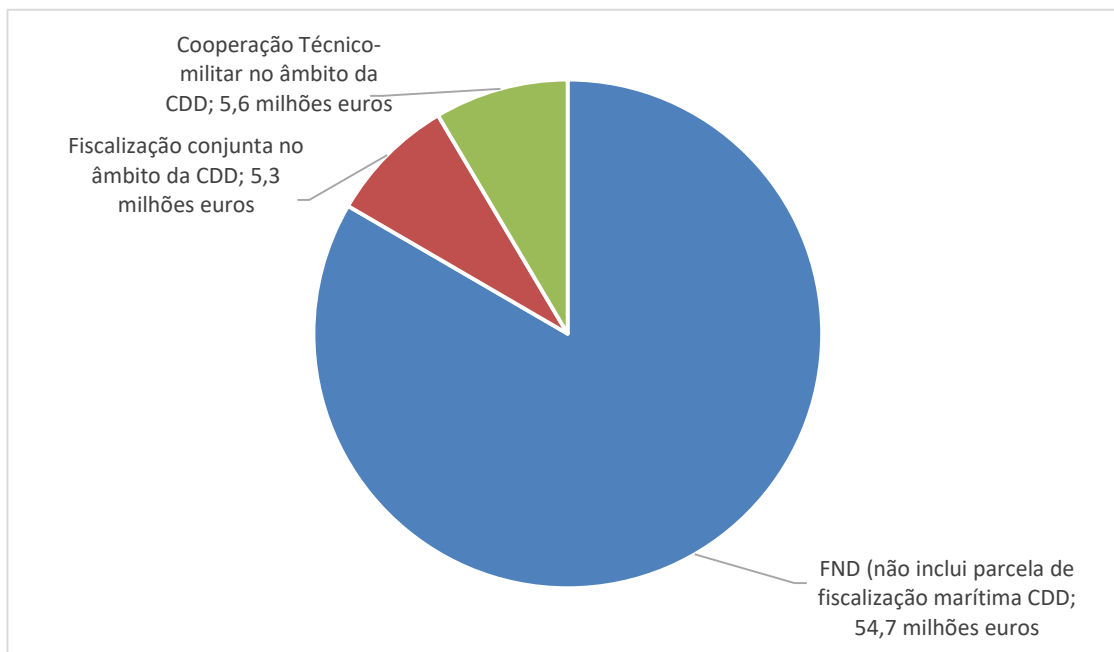


Figura 4 - Orçamento missões C4 e C6

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 M³.

Existe atualmente alguma capacidade naval de vigilância marítima, nomeadamente um navio patrulha (Guardião de 500 toneladas) e duas lanchas ribeirinhas (150 toneladas das

³ Milha Náutica = 1.852 metros.



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 Guardiã, 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 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 (entrevista presencial, 28 de outubro de 2020).

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 CABNAV⁴, 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 Estaleiros Navais de Cabo Verde.



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 (Marine Conservation Institute, 2020) (JDZ TREATY , 2001).

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).

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. (L. Garcia, *op. cit.*) (G. Rosinha, *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, 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 (entrevista por *email*, 15 de novembro de 2020). 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 1 sintetiza a análise situacional nas duas zonas em estudo.

Quadro 1 - Análise situacional

	CABO VERDE	SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE
Área ZEE	<ul style="list-style-type: none">801.936 km²	<ul style="list-style-type: none">165.377 km² (34.540 km² comum com a Nigéria)
Organização Doutrina	<ul style="list-style-type: none">Razoável	<ul style="list-style-type: none">Fraca
Meios aéreos	<ul style="list-style-type: none">1x Dornier 228 (inoperacional)	<ul style="list-style-type: none">Inexistente
Meios navais	<ul style="list-style-type: none">1x Navio patrulha2x lanchas ribeirinhas (1x operacional)	<ul style="list-style-type: none">≥ 6 M inexistentesNRP Zaire (CDD)
Infraestruturas	<ul style="list-style-type: none">Suficiente para operação	<ul style="list-style-type: none">Suficiente para meios aéreosSofrível para meios navais
Logística	<ul style="list-style-type: none">Suficiente para meios navaisInsuficiente para manutenção de meios aéreos	<ul style="list-style-type: none">Sem capacidade de suporte de manutenção
Pessoal/treino	<ul style="list-style-type: none">Suficiente	<ul style="list-style-type: none">Insuficiente
Ameaças	<ul style="list-style-type: none">Pesca ilegalNarcotráficoTráfico humanoImigração ilegalTráfico de armas	<ul style="list-style-type: none">NarcotráficoPiratariaPesca ilegalContrabando marítimoImigração ilegalPoluição 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 FIR⁵ 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 euros⁶ 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 SIFICAP⁷, controlo da imigração irregular, monitorização do tráfego marítimo e poluição marítima. Normalmente emprega-se esta plataforma em missões

⁵ Flight Information Region – Região de informação de voo oceânico de responsabilidade portuguesa (NAV, 2018).

⁶ Valor para FND, em 2020. Para outras entidades fatura-se 4.841,87 euros.

⁷ Sistema de Fiscalização e Controlo das Atividades da Pesca da DGRM.



de médio alcance, que incluem o espaço estratégico de interesse nacional permanente⁸ (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/vigilância marítima, é algo limitada, devido ao empenhamento da plataforma em missões do *Frontex*⁹ 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 sobrança 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 5.237,38¹⁰ 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;

⁸ 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).

⁹ Agência Europeia da guarda de fronteiras e costeira da UE (Frontex Agency, 2020).

¹⁰ Valor para FND, em 2020. Para outras entidades fatura-se 2.466,29 euros.

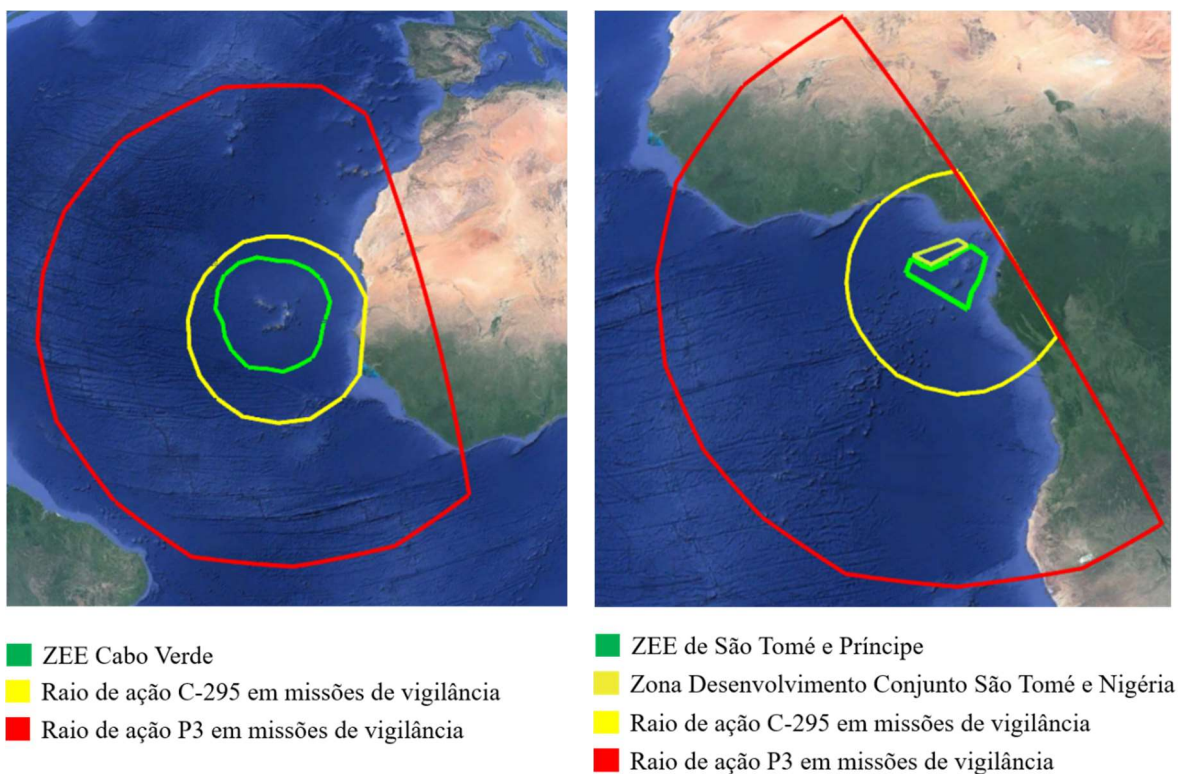


Figura 5 - Raio de ação C-295 vs P-3

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

4.1.5.3. 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).

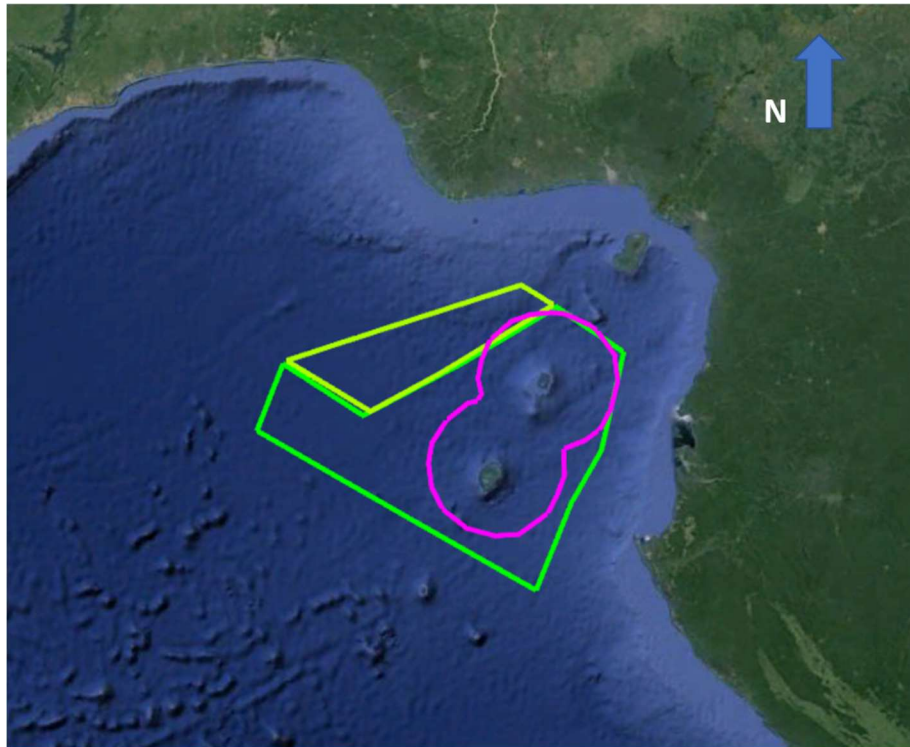
Para o reconhecimento/vigilância marítima têm uma autonomia aproximada de seis horas e podem efetuar missões até uma distância de 60 M. Quanto aos sensores, podem efetuar missões com todo o tipo de luminosidade, mas apenas em condições de boa meteorologia (P. Gonçalves, entrevista por *Zoom*, 4 de novembro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



- ZEE São Tomé e Príncipe
- Zona Desenvolvimento Conjunta São Tomé e Nigéria
- Raio de ação UAS com antenas C2 na ilha de São Tomé e na ilha do Príncipe (55% da ZEE)

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) para o cálculo do custo da hora de voo dos UAS¹¹, estimou-se um valor de 813 euros para uma FND, o que é substancialmente mais barato, comparativamente com os meios tripulados.

¹¹ Apêndice C – Cálculo da hora de voo dos UAS para FND em São Tomé e Príncipe.



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

4.1.5.4. 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 espetro 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).

4.1.6. 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.

Em relação 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 tráficos 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). Ora, vejamos, alguns dos efeitos das ações em estudo no domínio da economia do mar.

Segundo 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). A Figura 7 exhibe as ligações marítimas nas áreas em estudo.

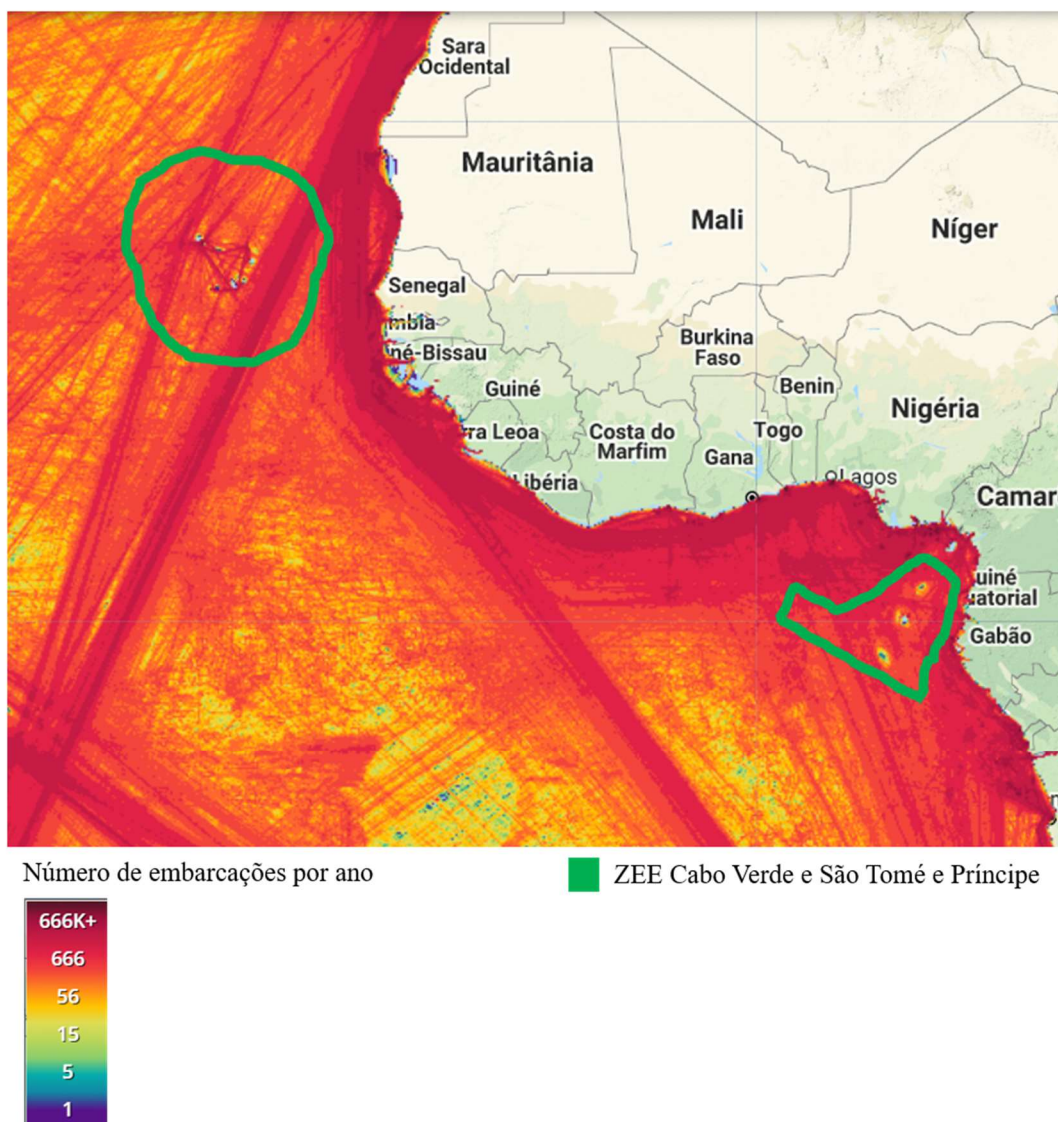


Figura 7 - Tráfego marítimo nas ZEE de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe

Fonte: Adaptado a partir de MarineTraffic (2020).

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, conseqüentemente, 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 conseqüências 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 pela via da cooperação, para promover a atividade empresarial portuguesa em África. Por conseguinte, 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.



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.



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 cada vez mais multifacetadas e imprevisíveis originando crises múltiplas que se contagiam. 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 conseqüentemente 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:

Portugal deve procurar soluções logísticas, com recurso à sua indústria nacional, que auxiliem Cabo Verde a operar meios aéreos e tornar-se autónomo na 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 passar a incorporar meios aéreos;

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, apesar de, no verão, estes meios serem usados no auxílio ao combate a incêndios. 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, como por exemplo o Brasil, efetivando assim uma cooperação multilateral para a CDD. 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);

Face às limitações de capacidades de São Tomé e Príncipe, Portugal deve procurar prolongar o máximo possível 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 numa região de interesse estratégico, como o 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.

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 abrangência da temática, nas áreas militar e económica, não sendo fácil conciliar e aprofundar os dois domínios, face às limitações de dimensão do estudo. Por conseguinte e tendo em conta o âmbito do curso, optou-se por aprofundar a vertente militar e consequentes impactos na dimensão económica.

No que respeita a estudo futuros considera-se pertinente aprofundar a viabilidade das empresas portuguesas explorarem as atividades económicas marítimas resultantes da cooperação bilateral com os PALOP.

Resultante do TII 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.

Consequente das recomendações anteriores, à Divisão de Operações do EMFA, um estudo acerca da exequibilidade de um destacamento de meios aéreos em São Tomé e Príncipe.

Recomenda-se à DivRec do EMFA, o cálculo do custo da hora de voo dos UAS.

“Os assuntos do mar constituem um domínio estratégico para o desenvolvimento dos Estados membros, bem como da própria CPLP” (CPLP, 2007, p. 4).



Referências Bibliográficas

- 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.
- Bernardido, L. (2016). *Uma Nova Visão Estratégica da Defesa para a CPLP*. Lisboa: Instituto Universitário de Lisboa.
- CADOP - Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais do Comando Naval. (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-estretiar-coopera%C3%A7%C3%A3o-na-prote%C3%A7%C3%A3o-dos-mares/a-18507491>
- CDD. (2020). *Programas-quadro PALOP*. Lisboa: Autor
- Costa, A. (2020). *Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030*. Lisboa.
- 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 acções de cooperação técnico-militar concretizadas em território estrangeiro*. Diário da República, 1º série, 288, 4445-4447. Lisboa: Cooperação Técnico-Militar. Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/188492>
- Despacho 9130/2013. (2013). *Acordo referente à prestação serviços de reparação e manutenção naval do NRP "ZAIRE"*. Diário da República, 2º 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>
- EMFA. (2020a). Esquadra 601 "Lobos" [Página online]. Disponível em <https://www.emfa.pt/esquadra-43-esquadra-601-lobos>
- EMFA. (2020b). *Preço da Hora de voo por frota da FA*. Alfragide: DIVREC.
- EMGFA. (2019). *Ficha de Financiamento ao Desenvolvimento Ano de Reporte 2019*. Lisboa: DIVREC.
- Fachada, C. (2019). *O piloto aviador: traços disposicionais, características adaptativas e história da vida*. Sesimbra: Sumário colorido .
- 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>
- Fernandes, J. (2020). SIC 04. *A Conflitualidade Contemporânea*. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- 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
- 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 , 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, 1ª 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 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. (dezembro de 2019). 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%A7/1420092964678549/>
- MDN. (2014a). *Conceito Estratégico Militar 2014*. Lisboa.



- MDN. (2014b). *Missão das Forças Armadas*. Lisboa.
- MDN. (2015). *Conceito Estratégico Naval*. Lisboa.
- MDN. (2016). *Anuário Estatístico da Defesa Nacional*. Lisboa.
- MDN. (2020a). *Cooperação no Domínio da Defesa* [Página *online*]. Lisboa. Disponível em <https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/cdd>
- MDN. (2020b). *Nota Explicativa OE 2020*. Lisboa.
- MFA 500-11. (2012). *Conceito de Operação para o Reconhecimento e Vigilância*. Alfragide: DIVOPS.
- 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
- MNE. (2006). *Uma Visão Estratégica para a Cooperação Portuguesa*. Lisboa: Textype.
- MNE. (2017). *Objetivos de Desenvolvimentos Sustentável 2030*. Lisboa. Disponível em https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/15771Portugal2017_PT_REV_FINAL_28_06_2017.pdf
- MNE. (2018). *Memorando Específico de Cooperação*. Lisboa.
- NATO. (1998). *ATP-61 Reconnaissance and Surveillance Support to Allied Joint Operations*. NATO Standardization Office.
- NATO. (2013). *Allied Command Operations Comprehensive Operations Planning Directive COPD INTERIM V2.0*. NATO Standardization Office.
- NATO. (2014). *AJP-3.3.3 Allied Joint Doctrine for Air-Maritime Coordination*. NATO Standardization Office.
- NATO. (2017). *ALP 4.1 Multinational Maritime Force Logistics*. NATO Standardization Office.
- NATO. (2018). *AJP-4 Allied Joint Doctrine for Logistics*. NATO Standardization Office.
- NATO. (2019). *AJP-3 Allied Joint Doctrine for the Conduct of Operations*. NATO Standardization Office.
- NATO. (2020). *AJP-4 Allied Air Forces Doctrine For Logistics*. NATO Standardization Office.
- 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. (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/opiniaio/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.
- Silvestre, H., & Araújo, J. (2011). *Metodologia para a Investigação Social.* Lisboa: Escolar Editora.
- 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>



Apêndice A — Modelo de análise

Tema	A Cooperação Bilateral Militar e Económica no Domínio do Mar e Defesa com os PALOP					
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	Técnica 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 aplicável 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		
				Meios navais		
				Infraestruturas		
				Capacidade logística		
				Pessoal/treino		
				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 <i>Orion</i>
C-295						
UAS						
				NRP <i>Zaire</i>		



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	Análise documental aplicável e entrevistas semiestruturadas
				Efeitos das missões de CDD no domínio da economia marítima	



Apêndice B — Guiões de entrevistas semiestruturadas

Guião da entrevista semiestruturada para o fundador do Observatório da Língua Portuguesa, Francisco Ramos

1. Como avalia o potencial das relações bilaterais entre Portugal e os PALOP no domínio da economia?
2. Qual é o potencial económico das ZEE dos PALOP?
3. Considera que existe um potencial na língua portuguesa como fator dinamizador das relações bilaterais económicas no domínio do mar com os PALOP? Em que medida?
4. Quais os efeitos e potencial da cooperação bilateral militar portuguesa com os PALOP no domínio da economia marítima?

Guião da entrevista semiestruturada para o Subdiretor-Geral da Direção-Geral de Política de Defesa Nacional, Brigadeiro General Lemos Pires

1. Em relação à antiga CTM o que mudou com a CDD?
2. Considera que a CDD pode ajudar a projetar as atividades económicas marítimas portuguesas em África? Como?
3. Quais os interesses securitários de Portugal nas ZEE de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe?
4. Como é feita a ligação entre a CDD com os objetivos estratégicos da política externa portuguesa?
5. Quais são os efeitos da CDD no domínio da economia marítima para Portugal e os PALOP?
6. Face aos interesses securitários portugueses e às limitações dos PALOP no domínio da segurança marítima, considera que Portugal deveria empregar com mais frequência os meios aéreos da FA, em missões no âmbito da CDD?

Guião da entrevista semiestruturada para a Chefe de Divisão da Direção de Serviços da África Subsariana da Direção-Geral de Política Externa, Joana Fisher

1. Como analisa o potencial estratégico das missões da CDD como instrumento de política externa?



2. Qual é o potencial estratégico para a política externa portuguesa das missões de vigilância marítima com os PALOP? Consegue enumerar algumas oportunidades derivadas destas missões de cooperação?
3. Qual é a importância da segurança marítima nas ZEE de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe para Portugal?
4. Quais os interesses securitários e económicos de Portugal nas ZEE de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe?
5. Quais são os benefícios diretos para Portugal em contribuir para a segurança marítima destas regiões?
6. Considera que existem vantagens para Portugal em procurar soluções multilaterais no âmbito da CDD para a segurança marítima dos PALOP?

Guião da entrevista semiestruturada para o Diretor Técnico em Cabo Verde para o projeto de Cooperação no Domínio da Defesa, Capitão-de-mar-e-guerra Pedro Ribeiro

1. Como caracteriza a capacidade de vigilância marítima de Cabo Verde para a sua ZEE? (nomeadamente quais são as capacidades do país em termos de meios aeronavais, prontidão de meios, infraestruturas e capacidade logística, pessoal e respetivo treino).
2. Quais são as principais necessidades de Cabo Verde para se tornar capaz e independente para efetuar vigilância marítima na sua ZEE de forma sistemática?
3. Quais são as atividades ilícitas detetadas na ZEE de Cabo Verde?
4. Na sua opinião, qual é a relevância das missões de fiscalização marítima conjunta efetuadas pela FA e Marinha Portuguesa, para a segurança marítima de Cabo Verde?
5. Como pode Portugal auxiliar Cabo Verde a tornar-se mais eficiente no âmbito da segurança marítima?

Guião da entrevista semiestruturada para o Presidente da *UAVision*, Nuno Simões

1. Qual é o volume de negócios da *UAVision* com o exterior e quais os mercados internacionais onde se fazem mais representar?
2. Que tipo de UAS a *UAVision* desenvolve no âmbito da vigilância marítima e a classe?
3. Considera que a recente aquisição de UAS classe I por parte da FA pode ser uma forma de a *UAVision* se expandir para novos mercados?



4. Existiu até agora algum contacto por parte da Direção-Geral de Política Externa ou de Defesa Nacional, para a *UAVision* incorporar uma missão externa das FFAA, como por exemplo o Mar Aberto, como forma de representação da empresa?

Guião da entrevista semiestruturada para a Chefe de Divisão de Recursos Externos da Direção-Geral de Recursos Naturais Segurança e Serviços Marítimos, Isabel Teixeira

1. Tendo em conta as ZEE de Cabo Verde e São Tomé quais são as potencialidades dos recursos marítimos e restrições à sua exploração?
2. Como pode Portugal tirar partido desses recursos? Temos empresas com dimensões, capacidades e interesses na região?
3. Quais são as limitações das empresas portuguesas para atuar nas ZEE de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe?
4. Como pode a insegurança afetar a exploração das atividades relacionadas com a economia do mar com os PALOP?
5. Considera que Portugal pode tirar partido de uma estreita relação bilateral com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe?

Guião da entrevista semiestruturada para A Diretora-Geral de Política do Mar, Helena Vieira

1. Como se caracteriza a atual cooperação bilateral no domínio da economia do mar com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe?
2. Quais são as oportunidades de investimento para Portugal no domínio da economia marítima com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe?
3. Como é que a insegurança nas ZEE de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe pode afetar a cooperação bilateral no domínio da economia do mar?
4. Considera suficientes os meios de cooperação bilateral existentes com Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, no domínio da economia marítima?

Guião da entrevista semiestruturada para o Chefe do Centro de Reconhecimento Vigilância e Informações da FA, Capitão Lorindo Garcia

1. Quais são as capacidades de vigilância marítima da FA e o seu modo de emprego?



2. Quais as principais diferenças entre as aeronaves P-3 e C-295, no enquadramento da vigilância marítima?
3. Os UAS são uma capacidade operacional ao dispor da vigilância marítima?
4. Qual é o critério usado para o uso de meios aéreos na CDD?
5. Quais são as principais atividades ilícitas reportadas pela aeronave P-3 nas missões de CDD?
6. Quais são as limitações dos PALOP no âmbito da segurança marítima?

**Guião da entrevista semiestruturada para O Comandante da Missão do NRP *Zaire*,
em São Tomé, Primeiro-tenente Rosinha**

1. Qual é a missão do *Zaire* e há quanto tempo dura esta missão?
2. Quais são as capacidades no âmbito da fiscalização marítima do NRP *Zaire*?
3. Que meios navais e aéreos possui São Tomé e Príncipe no domínio da vigilância marítima?
4. Como avalia as capacidades logísticas, organizacionais, de treino e doutrina de São Tomé e Príncipe, no âmbito da segurança marítima?
5. Ao nível naval, o que precisa São Tomé e Príncipe para se tornar independente no âmbito da vigilância marítima?
6. Como é que se baseia a operação do NRP *Zaire*?
7. Qual é o procedimento que efetuam quando encontram atividades ilícitas no mar?
8. Quais as principais dificuldades à vossa operação?
9. Como é que a vossa atividade poderia ser complementada, através de outros meios ou recursos?

**Guião da entrevista semiestruturada para A Major Paula Gonçalves, pertencente ao
Núcleo UAS**

1. Considera que os sistemas *UAS* já estão devidamente operacionais para a missão de vigilância marítima?
2. Para vigilância marítima, qual a autonomia, alcance e capacidade dos UAS?
3. O que é necessário para os UAS operarem num destacamento, a nível de C2, pessoal, material de apoio, etc.?
4. Qual o suporte logístico necessário para destacar este sistema para outro país?



Guião da entrevista semiestruturada para O Capitão Carlos Fialho, Comandante da Esquadra 502

1. Qual é a missão da Esquadra?
2. Quantas aeronaves equipadas para a vigilância marítima estão disponíveis?
3. Quais são as limitações atuais da Esquadra para operar e destacar no estrangeiro?
4. Quais as capacidades da aeronave C-295 para a missão de vigilância marítima?

Guião da entrevista semiestruturada para O Major Hélder Ferreira, Comandante da Esquadra 601

1. Qual é a missão da Esquadra?
2. Qual é a diferença das missões de reconhecimento/vigilância para a missão de patrulhamento marítimo?
3. Quantas aeronaves têm disponíveis?
4. Quais são as capacidades do P-3 para a missão de vigilância marítima?
5. Quais são as atividades ilícitas detetadas nas missões de CDD?

Guião da entrevista semiestruturada para O Capitão-de-Fragata da Marinha do Brasil e Chefe da Missão de Assessoria Naval do Brasil em São Tomé, Rafael Monteiro

5. Quais são as ambições do Brasil para a segurança no Atlântico Sul?
6. Qual é o empenhamento do Brasil na segurança do Golfo da Guiné? (meios, missões, destacamentos ou outra forma de cooperação)?
7. Que tipo de cooperação militar tem o Brasil com São Tomé e Príncipe, no âmbito da segurança marítima?
8. Quais são as capacidades de meios aéreos que o Brasil possui para o reconhecimento/vigilância marítima?
9. Vê alguma vantagem em o Brasil se juntar ou aprofundar a cooperação com Portugal, no combate às atividades ilícitas à segurança marítima no Golfo da Guiné?
10. O que precisa a Comunidade de Países de Língua Oficial Portuguesa (CPLP) para efetivar a sua dimensão de defesa? Como é que o Brasil pode ajudar neste processo?



Apêndice C — Cálculo da hora de voo dos UAS para um destacamento em São Tomé e Príncipe

Para efeitos de estudo foi feita uma estimativa do custo da hora de voo dos UAS da FA, para um hipotético destacamento em São Tomé e Príncipe, no âmbito da CDD.

Foi usado como referência, para o cálculo da hora de voo, o modelo *Activity Based Costing* desenvolvido por Novais (2017), que abarca os custos associados às várias fases do ciclo de vida de um UAS, numa ótica que atente às várias atividades que concorrem para a sua missão.

Neste modelo, são abordadas quatro fases: a fase I, referente aos custos de investigação e desenvolvimento; a fase II, relativa ao investimento inicial do ciclo de vida; a fase III, que se refere aos custos da operação e manutenção; e a fase IV, que concerne aos custos de remoção do ciclo de vida.

Para efeitos do estudo em questão, não foram consideradas as fases I e II, pelo facto do equipamento ter sido adquirido, ao invés de desenvolvido pela FA. Também se exclui a fase IV, por não existirem dados referentes à remoção deste sistema.

Para o cálculo do custo de atividades, o modelo apresenta a limitação de depender do valor de várias variáveis pelo que, o valor aferido, serve apenas como uma estimativa de estudo no âmbito deste TII. Este estudo teve o apoio da Direção de Abastecimentos e Transporte da FA, nomeadamente da Sub-repartição de combustíveis, lubrificantes e químicos (2020).

No Figura 9 encontram-se as fórmulas para o cálculo da hora de voo referentes à fase III, que foram usadas como referência.



Atividades	Fórmulas	Observações
A1.1	$[(0,33 \times \text{Els. da tripulação}) - (A2.4.1 + A2.4.4 + 2.4.5)]$	<p>O FC “Com.” constante da fórmula da atividade A2.4.4 refere-se a <i>link</i> de dados (e.g. SATCOM).</p> <p>O valor do FC “Inv. mil” a considerar para efeito do cálculos do custo da atividade A5.3 deverá ser o da respetiva depreciação.</p>
A1.2	(Formação)	
A1.3	$[(0,33 \times \text{Els. da tripulação}) - (A2.4.1 + A2.4.4 + 2.4.5)]$	
A1.4	$[(0,33 \times \text{Els. da tripulação}) - (A2.4.1 + A2.4.4 + 2.4.5) + \text{Cél. Ap. Mis.} - (A2.4.1 + A2.4.4 + A2.4.5)]$	
A2.1	$0,3 \times \text{Sar} \times 1 \text{ el.} \times \left(\frac{N.º \text{ Missões ISR do RPAS}}{N.º \text{ Missões ISR}} \right)$	
A2.2	$[(3 \text{ hrs.} \times \text{Ofi} \times 1 \text{ el.}) + (2 \text{ hrs.} \times \text{Sar} \times 1 \text{ el.}) \times N.º \text{ missões RPAS}]$	
A2.3	$\text{Sar} \times 1 \text{ el.} \times \left(\frac{N.º \text{ Missões do RPAS}}{N.º \text{ Missões FA}} \right)$	
A2.4.1	$[(1 \text{ hr.} \times \text{Ofi} \times 1 \text{ el.}) + (2 \text{ hrs.} \times \text{Sar} \times 1 \text{ el.}) \times N.º \text{ missões RPAS}]$	
A2.4.2	$[(\text{Sar} \times 1 \text{ el.}) + (\text{Pra} \times 4 \text{ els.}) \times \left(\frac{N.º \text{ Missões RPAS}}{N.º \text{ Missões UB}} \right)]$	
A2.4.3	$[(\text{Ofi} \times 2 \text{ els.}) + \text{Sar}] \times \left(\frac{N.º \text{ HV RPAS}}{N.º \text{ HV frotas da UB}} \right)$	
A2.4.4	$[(N.º \text{ tripulantes} + (\text{Sar} \times 1 \text{ el.})) \times \text{HV}] + \text{Comb.} + \text{Com.}]$	
A2.4.5	$[(1 \text{ hr.} \times N.º \text{ tripulantes}) + (3 \text{ hrs.} \times \text{Sar} \times 1 \text{ el.}) \times N.º \text{ missões RPAS}]$	
A2.5	$[(1 \text{ hr.} \times \text{Ofi} \times 1 \text{ el.}) + (2 \text{ hrs.} \times \text{Sar} \times 1 \text{ el.}) \times N.º \text{ missões RPAS}]$	
A2.6	$[(2 \text{ hrs.} \times \text{Ofi} \times 1 \text{ el.}) + (2 \text{ hrs.} \times \text{Sar} \times 1 \text{ el.}) \times N.º \text{ missões RPAS}]$	
A3.1	$[(\text{Els. da manutenção} \times N.º \text{ hrs registado}) + \text{Lub.} + \text{Quím.} + \text{Peças} + \text{Fer. e ut.} + \text{Cons. de bens}]$	
A3.2		
A3.3		
A3.4		
A3.5		
A3.6		
A3.7		
A3.8		
A3.9		
A3.10		
A3.11		
A4.1	$[(0,1 \times \text{Els. da gestão de frota}) + \text{Ass. téc.} + \text{Pub. téc.}]$	
A4.2	$(0,2 \times \text{Els. da gestão de frota})$	
A4.3	$[(0,6 \times \text{Els. da gestão de frota}) + \left(\text{Els. do GA/DMSA} \times \left(\frac{N.º \text{ Proc. Aq. RPAS}}{N.º \text{ Proc. Aq. DMSA}} \right) \right)]$	
A4.4	$(0,1 \times \text{Els. da gestão de frota})$	
A5.1	$\text{Els. Esq. Adm.} \times \left(\frac{N.º \text{ Proc. Aq. RPAS}}{N.º \text{ Proc. Aq. UB}} \right)$	
A5.2	$\left[(\text{Els. Esq. Abast.} + \text{Els. C. Inf.}) \times \left(\frac{N.º \text{ Req. RPAS}}{N.º \text{ Req. UB}} \right) \right] + \left[(\text{Elet.} + \text{Limp.}) \times \left(\frac{\text{Ár. Oc. RPAS}}{\text{Ár. Tot. Oc.}} \right) \right] + \left[\text{Água} \times \left(\frac{\text{Els. Esq. Voo}}{\text{Els. UB}} \right) \right] + \text{Com.}]$	
A5.3	$\text{Inv. mil.} \times \left(\frac{N.º \text{ Req. RPAS}}{N.º \text{ Req. UB}} \right)$	

Figura 9 – Quadro com fórmulas da Fase III para cálculo da hora de voo

Fonte: Novais (2017).



Para o cálculo da hora de voo foram considerados os seguintes dados:

Uma FND, em São Tomé e Príncipe, de 90 dias;

Dois sistemas de UAS para operarem 540 horas, durante 90 dias;

Duas equipas de pessoal para operarem dois sistemas de UAS. Para operar este sistema, são necessários, no mínimo, cinco elementos, constituídos por um Major, um Capitão e três Sargentos. Todos os postos foram considerados no 1º escalão para pessoal não tripulante;

No cálculo da Fase III, as atividades A1.2, A1.3, A2.3, A2.4.2, A2.4.3, e A5.1 foram consideradas nulas, por não se aplicarem ou por não haver dados suficientes para aferir o seu resultado.

Para efeitos de custo de aquisição, é utilizado o seguinte valor: 311.037,05 euros, que tem como base o custo unitário do UAS da FA, equipamentos adquiridos e formação (Resolução do Conselho de Ministros n.º 38-A/2020, 2020).

O número de anos a considerar para a depreciação anual é de 6 anos. Assim, o valor da depreciação anual é de 51.839,58 euros, correspondendo a uma depreciação mensal de 4319,97 euros (Direção de Abastecimento e Transportes, 2020).

Os Quadros 2 e 3 são alusivos aos custos que foram considerados com pessoal, material alojamento e apoio, para o cálculo da hora de voo.

Quadro 2 - Custos com material/alojamento e apoio

N.º dias	90 dias
Horas de voo	540 horas
Consumo litro/hora	1 litro
Preço do combustível	1 euro/litro
Custo do hotel/alimentação por dia	100 euros/pessoa
N.º de missões	180
N.º veículos de apoio	2
Preço aluguer por veículo	30 euros
Horas de manutenção por dia	2 horas

Fonte: adaptado a partir de Direção de Abastecimento e Transportes (2020).

Quadro 3 – Custos com pessoal

N.º elementos	Custo individual por posto	Vencimento 3 meses agregado	Custo individual por hora de trabalho
1 Maj	6.361,97 euros	19.085,90 euros	26,5 euros
3 Cap	5.901,81 euros	53.116,32 euros	24,5 euros
2 SAJ	5.364,94 euros	32.189,62 euros	22,3 euros
1 ISAR	5.058,17 euros	45.523,56 euros	21,0 euros
Total 9	Total custo individual 22.686,89 euros	Totais custos agregados 149.915,40 euros	Total hora de trabalho 94,5 euros

Fonte: adaptado a partir de Direção de Abastecimento e Transportes (2020).



Os dados referentes à taxa de dedicação de pessoal direto e indireto por atividade e missão, foram retirados de Novais (2017, pp. Apd D-1-Apd D-4).

O Quadro 4 resume os cálculos dos custos das atividades da Fase III e permite chegar ao valor estimado de 813 euros por hora de voo (Total 438.918,69 ÷ 540 horas), para a FND em estudo.

Quadro 4 - Cálculo da hora de voo do UAS para FND

Fase III	
A1.1	3.726,35
A1.2	Não se aplica
A1.3	Não se aplica
A1.4	3.726,35
A2.1	9.656,89
A2.2	22.361,83
A2.3	Não se aplica
A2.4.1	4.048,29
A2.4.2	Não se aplica
A2.4.3	Não se aplica
A2.4.4	25.890,19
A2.4.5	15.807,25
A2.5	12.013,62
A2.6	15.634,66
A3	61.898,07
A4.1	14.991,54
A4.2	29.983,08
A.4.3	89.949,24
A.4.4	14.991,54
A5.1	Não se aplica
A5.2	88.320,00
A5.3	25.919,79
Total	438.918,69
Hora de voo	813 euros