



## Universidades Lusíada

Tebús, Carlos Luís, 1997-

### **A insegurança nas águas do Golfo da Guiné : participação de São Tomé e Príncipe e do navio da República Portuguesa “Zaire” na manutenção da segurança marítima**

<http://hdl.handle.net/11067/7877>

#### Metadata

**Issue Date** 2024

**Abstract** O mar ocupa um lugar central nas Relações Internacionais e nas questões de Estado. Os grandes problemas enfrentados pelos Estados no Golfo da Guiné transcendem as fronteiras nacionais, impactando a segurança regional e internacional. Este trabalho de investigação abordou a insegurança marítima no Golfo da Guiné, com foco na participação de São Tomé e Príncipe e do Navio da República Portuguesa “Zaire” na manutenção da segurança marítima. A região foi escolhida devido ao seu alto potencial de rec...

The sea occupies a central place in International Relations and State affairs. The major challenges faced by States in the Gulf of Guinea transcend national borders, impacting regional and international security. This research focused on maritime insecurity in the Gulf of Guinea, with a particular focus on the participation of São Tomé and Príncipe and the Portuguese Republic's ship "Zaire" in maintaining maritime security. The region was chosen due to its high potential for natural resources an...

**Keywords** Segurança internacional - Golfo da Guiné, Geopolítica - São Tomé e Príncipe, Geopolítica - Golfo da Guiné, Pirataria - Golfo da Guiné, São Tomé e Príncipe - Relações externas - Portugal, Portugal - Relações externas - São Tomé e Príncipe

**Type** masterThesis

**Peer Reviewed** No

**Collections** [ULL-FD] Dissertações

This page was automatically generated in 2025-04-01T19:37:36Z with information provided by the Repository



UNIVERSIDADE LUSÍADA

FACULDADE DE DIREITO

Mestrado em Segurança e Justiça

**A insegurança nas águas do Golfo da Guiné:  
participação de São Tomé e Príncipe e do navio da  
República Portuguesa “Zaire” na manutenção  
da segurança marítima**

**Realizado por:**  
Carlos Luís Tebús

**Orientado por:**  
Professor Doutor Pedro José Lopes Clemente

**Constituição do Júri:**

Presidente: Professor Doutor José Alberto Rodríguez Lorenzo González  
Orientador: Professor Doutor Pedro José Lopes Clemente  
Arguente: Professor Doutor José Francisco Lynce Zagalo Pavia

Dissertação aprovada em: 13 de março de 2025



U N I V E R S I D A D E L U S Í A D A

FACULDADE DE DIREITO

MESTRADO EM SEGURANÇA E JUSTIÇA

A insegurança nas águas do Golfo da Guiné:  
participação de São Tomé e Príncipe e do navio da  
República Portuguesa “Zaire” na manutenção  
da segurança marítima

Carlos Luís Tebús

Lisboa

Outubro 2024



U N I V E R S I D A D E L U S Í A D A

FACULDADE DE DIREITO

MESTRADO EM SEGURANÇA E JUSTIÇA

A insegurança nas águas do Golfo da Guiné:  
participação de São Tomé e Príncipe e do navio da  
República Portuguesa “Zaire” na manutenção  
da segurança marítima

Carlos Luís Tebús

Lisboa

Outubro 2024

Carlos Luís Tebús

A insegurança nas águas do Golfo da Guiné: participação  
de São Tomé e Príncipe e do navio da República  
Portuguesa “Zaire” na manutenção da segurança marítima

Dissertação apresentada à Faculdade de Direito da  
Universidade Lusíada para a obtenção do grau de Mestre em  
Segurança e Justiça.

Orientador: Professor Doutor Pedro José Lopes Clemente

Lisboa

Outubro 2024

## FICHA TÉCNICA

**Autor** Carlos Luís Tebús  
**Orientador** Professor Doutor Pedro José Lopes Clemente  
**Título** A insegurança nas águas do Golfo da Guiné: participação de São Tomé e Príncipe e do navio da República Portuguesa “Zaire” na manutenção da segurança marítima  
**Local** Lisboa  
**Ano** 2024

### CASA DO CONHECIMENTO DA UNIVERSIDADE LUSÍADA - CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO

TEBÚS, Carlos Luís, 1997-

A insegurança nas águas do Golfo da Guiné : participação de São Tomé e Príncipe e do navio da República Portuguesa “Zaire” na manutenção da segurança marítima / Carlos Luís Tebús ; orientado por Pedro José Lopes Clemente. - Lisboa : [s.n.], 2024. - Dissertação de Mestrado em Segurança e Justiça, Faculdade de Direito da Universidade Lusíada.

I - CLEMENTE, Pedro José Lopes, 1959-

LCSH

1. Segurança internacional - Golfo da Guiné
2. Geopolítica - São Tomé e Príncipe
3. Geopolítica - Golfo da Guiné
4. Pirataria - Golfo da Guiné
5. São Tomé e Príncipe - Relações externas – Portugal
6. Portugal - Relações externas - São Tomé e Príncipe
7. Universidade Lusíada. Faculdade de Direito - Teses
8. Teses - Portugal - Lisboa

1. Security, international - Guinea, Gulf of
2. Geopolitics - Sao Tome and Principe
3. Geopolitics - Guinea, Gulf of
4. Piracy - Guinea, Gulf of
5. Sao Tome and Principe - Foreign relations - Portugal
6. Portugal - Foreign relations - Sao Tome and Principe
7. Universidade Lusíada. Faculdade de Direito - Dissertations
8. Dissertations, academic - Portugal - Lisbon

LCC

1. DT615.63.P8 T43 2024

## **AVISO LEGAL**

O conteúdo desta dissertação reflete as perspectivas, o trabalho e as interpretações do autor no momento da sua entrega. Esta dissertação pode conter incorreções, tanto conceptuais como metodológicas, que podem ter sido identificadas em momento posterior ao da sua entrega. Por conseguinte, qualquer utilização dos seus conteúdos deve ser exercida com cautela. Ao entregar esta dissertação, o autor declara que a mesma é resultante do seu próprio trabalho, contém contributos originais e são reconhecidas todas as fontes utilizadas, encontrando-se tais fontes devidamente citadas no corpo do texto e identificadas na secção de referências. O autor declara, ainda, que não divulga na presente dissertação quaisquer conteúdos cuja reprodução esteja vedada por direitos de autor ou de propriedade industrial.

## **Agradecimentos**

Os agradecimentos vão para aqueles que contribuíram de forma direta ou indireta para que tornasse possível esse trabalho final.

Agradeço em primeiro lugar a Deus, pela vida e pela graça concedida na elaboração deste trabalho, e aos meus familiares, que sempre me incentivaram a continuar, a ser mais resiliente.

Os agradecimentos vão de seguida ao meu orientador, professor Doutor António Silva Ribeiro / professor Doutor Pedro José Lopes Clemente, meu orientador, pela disponibilidade em aceitar-me como seu orientado, e em especial ao senhor professor Doutor António Silva Ribeiro pela constante disponibilidade e pela simplicidade com que clareava as minhas dúvidas ao longo da elaboração deste trabalho, apesar de ser uma pessoa muito ocupada, mas que no entanto viu se obrigado a afastar por motivos de força maior.

À instituição, Universidade Lusíada de São Tomé e Príncipe e à Universidade Lusíada de Lisboa, mormente, à Fundação Atena e à Fundação Minerva pela credibilidade e acessibilidade oferecida no sentido de formar mais um jovem, que pretende contribuir para o desenvolvimento de São Tomé e Príncipe. Igualmente, a todo o seu pessoal docente e não docente (uma atenção especial, às funcionárias da mediateca pela paciência e pela atenção), pela oportunidade que me proporcionou na conclusão deste trabalho.

Os agradecimentos também são extensíveis a todos meus companheiros (as) de curso.

A todos, bem-haja!



## **Resumo**

O mar ocupa um lugar central nas Relações Internacionais e nas questões de Estado. Os grandes problemas enfrentados pelos Estados no Golfo da Guiné transcendem as fronteiras nacionais, impactando a segurança regional e internacional. Este trabalho de investigação abordou a insegurança marítima no Golfo da Guiné, com foco na participação de São Tomé e Príncipe e do Navio da República Portuguesa “Zaire” na manutenção da segurança marítima. A região foi escolhida devido ao seu alto potencial de recursos naturais e intenso tráfego marítimo, fatores que a tornam atrativa para atividades criminosas como o terrorismo transnacional, a imigração ilegal e o tráfico de drogas e armas. O objetivo foi compreender os fatores que contribuem para a insegurança na região e analisar como São Tomé e Príncipe e o Navio da República “Zaire” têm atuado para mitigá-la. A metodologia empregada combinou abordagens qualitativa e quantitativa, com base em análise documental. Os resultados indicam que grande parte dos problemas de insegurança no Golfo da Guiné está associada às fragilidades dos próprios Estados. Quanto à contribuição de São Tomé e Príncipe e do Navio da República Portuguesa “Zaire”, destaca-se a formação e capacitação de militares santomenses para operações de patrulha e fiscalização marítima, por meio de acordos de cooperação bilateral e multilateral. Como limitação do estudo, pode-se citar a dificuldade de acesso a determinados documentos, o que restringiu a profundidade da análise.

**Palavras Chaves:** Segurança Marítima, Golfo da Guiné; Pirataria Marítima; São Tomé e Príncipe; NRP “Zaire”.

## **Abstrat**

The sea occupies a central place in International Relations and State affairs. The major challenges faced by States in the Gulf of Guinea transcend national borders, impacting regional and international security. This research focused on maritime insecurity in the Gulf of Guinea, with a particular focus on the participation of São Tomé and Príncipe and the Portuguese Republic's ship "Zaire" in maintaining maritime security. The region was chosen due to its high potential for natural resources and intense maritime traffic, factors that make it attractive for criminal activities such as transnational terrorism, illegal immigration, and the trafficking of drugs and weapons. The objective was to understand the factors contributing to insecurity in the region and to analyze how São Tomé and Príncipe and the "Zaire" ship have been working to mitigate it. The methodology employed combined qualitative and quantitative approaches, based on document analysis. The results indicate that a large part of the insecurity problems in the Gulf of Guinea is associated with the vulnerabilities of the States themselves. Regarding the contribution of São Tomé and Príncipe and the Portuguese Republic's ship "Zaire," the training and capacity building of São Toméan military personnel for maritime patrol and surveillance operations stands out, through bilateral and multilateral cooperation agreements. As a limitation of the study, it can be mentioned the difficulty of accessing certain documents, which restricted the depth of the analysis.

**Keywords:** Maritime Security, Gulf of Guinea; Maritime Piracy; Sao Tome and Principe; NRP "Zaire".

## **Lista de Abreviaturas**

AC- Antes de Cristo

CEDEAO/ ECOWAS- Comunidade Económica dos Estados de África Ocidental

CENSAD- Comunidade dos Estados do Sahel-Sahara

COMESA- Mercado Comum de África Oriental e Austral

CGG- Comissão do Golfo da Guiné

CRP- Constituição da República Portuguesa

CPLP- Comunidade dos Países de Língua Oficial Portuguesa

CNUDM- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CTM- Cooperação Técnico Militar

CSM- Conhecimento Situacional Marítimo

CDD- Cooperação Domínio de Defesa

EMSA- Agência Europeia de Segurança Marítima

EUA- Estados Unidos de América

EAC- Comunidade dos Estados de África Oriental

EMIA- Estratégia Marítima Integrada de África

GdG- Golfo da Guiné

IGAD- Autoridade Intergovernamental para o Desenvolvimento

IMO- International Maritime Organization

IMB- International Maritime Bureau

INTERPOL- International Criminal Police Organization

MOWCA- Organização Marítima de África Ocidental e Central

NATO- Organização do Tratado Atlântico do Norte

NRP- Navio da República Portuguesa

OUA- Organização da Unidade Africana

PEIVD- Pequenos Estados Insulares em vias de Desenvolvimento

RDSTP- República Democrática de São Tomé e Príncipe

SOLAS- Convenção Internacional para Salvaguarda da vida Humana no Mar

SUA- Convenção para Supressão de Atos Ilícitos Contra Segurança Marítima

SADC- Comunidade de desenvolvimento de África Austral

STP- São Tomé e Príncipe

SAM- Sistema de Autoridade Marítima

URSS- União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

UA- União Africana

UNODOC- United Nations Office on Drugs and Crime

UNOCA- United Nations Regional Office for Central Africa

UNOWA- United Nations Office for West Africa

UE- União Europeia

WCO- World Customs Organization

ZEE- Zona Económica Exclusiva

## Sumário

Parte I .....	11
1.1 Apresentação do Objecto de Investigação.....	11
1.2 Justificação da relevância e actualidade do tema escolhido .....	13
1.3 Problema de Investigação.....	13
1.3.1 Hipóteses .....	13
1.4 Objectivo Geral .....	14
1.4.1 Objectivos específicos.....	14
1.5 Metodología a utilizar .....	14
1.6 Estrutura do Trabalho.....	16
Capítulo II Insegurança no Golfo da Guiné .....	17
2.1 Segurança Marítima .....	17
2.1.1 A evolução do conceito Segurança .....	17
2.1.2 Aspecto da segurança marítima.....	20
2.2 Caracterização do Golfo da Guiné .....	23
2.2.1 Aspecto Geográfico.....	24
2.2.2 Aspecto Político .....	25
2.2.3 Aspecto Económico.....	26
2.2.4 Aspecto Social.....	27
2.2.5 Aspecto Cultural.....	28
2.3 Relevância Geopolítica e Geoestratégica da região .....	29
2.3.1 Conceito Geopolítica.....	29
2.3.2 Conceito Geoestratégia .....	30
2.3.3 Relevância Geopolítica do GdG.....	31
2.3.4 Relevância Geoestratégica do GdG.....	31
2.4 Factores que favorecem a insegurança na região .....	33
Parte III Pirataria Marítima .....	37
3.1 Conceito, sua origem.....	37
3.1.1 Pirataria Moderna.....	39
3.1.2 Pirataria no Golfo da Guiné .....	40
3.2 As Implicações desta prática .....	43
3.3 As diferentes fases de actuação .....	44
3.4 As novas formas de operação.....	47
3.5 Pirataria segundo a IMO e a CNUDM .....	48
Parte IV Contribuição dos países regionais e de outros organismos internacionais .....	50

4.1 Comissão Golfo da Guiné .....	50
4.2 Arquitectura de Yaoundé .....	52
4.3 Estratégia Marítima Integrada de Africana 2050 .....	53
4.4 Contributos de outros organismos regionais ou Internacionais.....	55
4.4.1 União Europeia.....	55
4.4.2 CPLP (Comunidade dos Países da Língua Portuguesa) .....	55
4.4.3 Apoio da Organização da Nações Unidas (ONU).....	56
4.4.4 Outras iniciativas.....	57
Parte V Participação de São Tomé e Príncipe e de NRP “ Zaire” .....	57
5.1 São Tomé e Príncipe e a sua relação com Portugal.....	57
5.1.1 Contexto histórico de São Tomé e Príncipe .....	57
5.1.2 Aspecto Político .....	60
5.1.3 Aspecto Económico e Social.....	60
5.1.4 Principais recursos do país .....	61
5.1.5 Posicionamento de STP no Golfo da Guiné.....	63
5.1.6 Segurança Marítima em STP e estratégia implementada .....	64
5.2 Navio da República Portuguesa (NRP) “Zaire” .....	67
5.2.1 Portugal e a segurança marítima .....	67
5.2.2 NRP “Zaire” .....	68
5.3 Cooperação entre STP e o NRP “Zaire” .....	69
5.3.1 Cooperação.....	69
5.3.2 São Tomé e Príncipe e NRP “Zaire” .....	70
5.4 Acções desenvolvidas no âmbito dessa cooperação.....	73
5.5 As patrulhas e operação de busca e salvamento.....	74
5.6 As principais implicações resultante dessa cooperação .....	75
5.7 Novas perspectivas ou desafios referentes à cooperação .....	76
Parte VI Conclusões.....	77
6.1 Grandes linhas de procedimento seguido.....	77
6.1.1 Pergunta de Partida.....	77
6.1.2 Modelo de Investigação .....	77
6.1.3 Campo de Investigação .....	78
6.1.4 Comparação dos resultados.....	78
6.2 Contributos para o conhecimento.....	80
6.2.1 O que se sabe mais .....	80
6.2.2 O que se sabe de novo .....	81

6.2.3 Análise crítica e trabalhos futuros .....	81
6.3 Contributos de ordem prática .....	82
Referências.....	83
Documentos e diplomas jurídicos .....	87

## Parte I

### 1.1 Apresentação do Objecto de Investigação

A segurança marítima é uma grande preocupação, na medida em que, pelo mar circula 90% das mercadorias de que depende o bem estar da humanidade. Por isso, os Estados compartilham dos benefícios dos oceanos mais protegidos e seguros. Com as novas ameaças no mar, os mesmos Estados também repartem a responsabilidade de garantir a segurança e a proteção marítima (United Nations General Assembly, 2008, p. 14)<sup>1</sup>.

A segurança marítima, sempre esteve ligada à segurança económica, ambiental, humana e social, devido a sua interdependência recíproca, visto que, para que haja um mar saudável, há que ter em consideração a sua exploração sustentável, de modo que a sua má governança ou gestão não ponha em causa as outras formas de segurança.

Conforme refere Jorge Lourenço<sup>2</sup>, “Ao analisarmos a questão de segurança no contexto do mar, temos que ter presente o seu carácter multidimensional. Segurança face às ameaças de acções criminosas contra a segurança das pessoas, bens e recursos, segurança ambiental e da navegação face a acidentes de origem humana ou decorrentes de catástrofes naturais.”

Nestas circunstâncias, propomos-nos a realizar o presente trabalho de investigação, cujo tema é “ A insegurança nas águas do Golfo da Guiné: Participação de São Tomé e Príncipe e do Navio de República Portuguesa “Zaire” na manutenção da segurança marítima”.

A União Europeia (Council of the European Union, 2014), “considera o Golfo da Guiné como a área que abrange os 6.000 km de costa, desde o Senegal até Angola, incluindo os arquipélagos de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, (EU, 2014, p.1).

Compreende, deste modo, a área geográfica a sul do Deserto do Saara, incluindo os países africanos do Atlântico e os seus domínios marítimos desde Cabo-Verde, no Norte, até Angola, no Sul, consistindo em dezanove países litorais e arquipelágicos da África Ocidental e Central.

---

<sup>1</sup>[https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A\\_RE\\_S\\_63\\_111.pdf](https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_RE_S_63_111.pdf) 29/09/2023

<sup>2</sup>Lourenço, Jorge, A (2012) apud Cunha (2010) Segurança Marítima e Cooperativa: Perspectivas face as Novas Ameaças. Instituto Universitário de Lisboa e Academia Militar



O Golfo da Guiné é uma região rica em recursos naturais como petróleo, gás natural, minérios de ferro, ouro, diamante, cobalto, cobre, columbita-tantalita, urânio, crómio, estanho, manganês, níquel, platina, chumbo, carvão, bauxita, cacau, recursos florestais e pesca (Pavia 2016, pág. 158).

A região possui uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) que abrange cerca 3,3 milhões de quilómetros quadrados, o que implica um grande esforço de controlo e vigilância marítima. Os países da região com maior ZEE são Cabo-Verde, Guiné-Equatorial e Angola.

O nosso objeto de investigação é a questão da insegurança marítima verificada no Golfo da Guiné, não apenas por ser uma região com forte potencial em recursos naturais, mas também por ter um considerável tráfego marítimo. Por conta desses recursos e das trocas comerciais existentes, maioritariamente feitas por mar, esta região é extremamente cobiçada e propensa a práticas criminosas, tais como o terrorismo transnacional, a imigração ilegal, a pirataria marítima e o tráfico ilícito de armas e de estupefacientes, que têm sido grandes desafios à segurança internacional, por não haver mecanismos adequados de controle e vigilância na região.

Por ser uma questão muito abrangente, a investigação será focada numa análise da pirataria marítima, com ênfase para a origem do conceito, as implicações, as diferentes formas de atuação e novas formas de operação.

Também analisaremos as contribuições dos países regionais e de organismos internacionais. Nesta parte, apresentaremos algumas organizações que consideramos de maior relevância: a Comissão do Golfo da Guiné e a Arquitetura de Yaoundé. Na conclusão desta fase, será apresentada a estratégia africana integrada para os mares e oceanos 2050, apresentada pela União Africana.

No entanto, a participação de São Tomé e Príncipe, juntamente com o Navio da República Portuguesa (NRP) “Zaire”, que teve início em 2017, passou a ser um destaque na manutenção da segurança marítima. Sobre esse assunto, será feita uma caracterização de STP e da sua relação com Portugal, complementada com a descrição do NRP “Zaire”, e a explicação da cooperação entre os dois países, das ações desenvolvidas no âmbito dessa cooperação, da patrulha e operações de busca e salvamento, das principais implicações e das novas perspectivas ou desafios referentes a esse contributo. Por fim, serão apresentadas as conclusões desta investigação.

## 1.2 Justificação da relevância e actualidade do tema escolhido

O trabalho de investigação científica sobre “ A insegurança nas Águas do Golfo da Guiné: Participação de São Tomé e Príncipe e do Navio da República Portuguesa “Zaire” na manutenção da segurança marítima”, foi efectuado para compôr o requisito de obtenção do grau de mestre em Segurança e Justiça.

A escolha deste tema está relacionada com a crescente importância que o mar desempenha para o desenvolvimento económico dos países, quer seja ao nível do comércio, na relação de aproximação entre os povos de diferentes regiões do mundo, como meio de subsistência para populações que residem na zona litoral, bem como meio de transporte de ligação entre território. Em virtude dos recursos que o mar nos proporciona, a falta de meios de fiscalização capazes de efetuar a patrulha em operações de buscas e salvamentos, a emergência da pesca ilegal realizada dentro da zona pertencente à jurisdição santomense e os ataques a navios de transporte de mercadorias, o governo santomense, juntamente com o NRP “Zaire”, iniciou em 2017 a cooperação destinada a manter a segurança marítima.

Passados cinco anos desde o início desta cooperação, e tendo o NRP “Zaire” regressado a Lisboa e os últimos dias de Dezembro de 2023, afigura-se de maior permanência e actualidade, caracteriza o trabalho feito, e o seu resultado, identificando os benefícios para STP e para a segurança marítima na região.

## 1.3 Problema de Investigação

Em conformidade com a ideia apresentada anteriormente e preocupado em manter o objectivo da nossa investigação, entendermos que é necessário e oportuno elaborar a seguinte questão de partida: Quais os problemas de insegurança no Golfo da Guiné e em que medida São Tomé e Príncipe e o NRP “Zaire” contribuíram para a manutenção de segurança marítima na região?

### 1.3.1 Hipóteses

A insegurança na região gera diversos ilícitos, como pirataria, pesca ilegal e tráfico de drogas, que ameaçam a estabilidade dos países da região. A presença de São Tomé e Príncipe, com o apoio do NRP “Zaire”, emergiu como um fator relevante na mitigação desses problemas, atuando como agente dissuasor.

## 1.4 Objectivo Geral

O objectivo geral deste trabalho de investigação, é entender a insegurança marítima existente no Golfo da Guiné criada pela pirataria, e de que forma poderá repercutir na circulação de transporte marítimo, bem como no desenvolvimento dos países da região, realçando a contribuição de São Tomé e Príncipe e do NRP “Zaire” para a manutenção da segurança marítima.

### 1.4.1 Objectivos específicos

- a) Caracterizar a insegurança marítima na água do Golfo da Guiné;
- b) Identificar um quadro conceptual sobre a pirataria marítima;
- c) Realçar as contribuições dos países regionais e de organismos internacionais para o combate a pirataria marítima;
- d) Evidenciar a participação de São Tomé e Príncipe e do NRP “ Zaire” no combate a pirataria marítima;

## 1.5 Metodologia a utilizar

Em presença do tema escolhido, a definição da pergunta de partida foi uma tarefa que exigiu cuidada reflexão, de forma a revelar com clareza, precisão, concisão, realismo e pertinência, o que se procurava saber. Como corolário dessa reflexão, resultou como pergunta de partida: «Quais os problemas de insegurança no Golfo da Guiné e em que medida São Tomé e Príncipe e o NRP “Zaire” contribuíram para a manutenção de segurança marítima na região?». Esta questão será o fio condutor do trabalho de investigação individual, e servirá para dar indicações sobre novas leituras, contactos e métodos complementares exploratórios a utilizar para obter mais informação de qualidade sobre o tema.

Enfatiza-se este aspecto porque, na realidade, a abordagem ao tema terá de ser aperfeiçoada em resultado da interação verificada entre as três primeiras fases do método de investigação científica – pergunta de partida, exploração e problemática –, seguidas da construção do modelo de análise, da observação, da análise da informação e das conclusões.

Com base na pergunta de partida antes identificada, a investigação prosseguiu através da realização de novas leituras e, contactos exploratórios com docentes, investigadores, especialistas e peritos, possuidores de um conhecimento privilegiado da problemática da

insegurança marítima no Golfo da Guiné e da participação do NRP “Zaire” entre 2018 e 2023 numa missão destinada a apoiar São Tomé e Príncipe. Estes tiveram um carácter muito informal da troca de pontos de vista, destinado a conhecer a realidade por eles vividas, poupando o tempo de leitura e a facilitar a construção e a validação do modelo de análise ao tema em desenvolvimento.

Os métodos complementares exploratórios ajudarão a tomar contacto com a problemática da segurança marítima. Para isso, recorrer-se-á à observação diferida, feita a partir da investigação em documentos de STP e de Portugal, relativos à missão do NRP “Zaire”.

Para a identificação e explicitação da problemática referenciada na apresentação do objectivo da investigação, foram usados diversos critérios. Houve o cuidado de evitar que o gosto pessoal leve a empreender um estudo que, embora útil, seja intelectualmente vulgar. Com efeito, um trabalho de investigação individual realizado no âmbito do CEJEA, não pode ser um simples relatório de execução da missão do NRP “Zaire”. Deve, antes, constituir uma tarefa académica séria e fundamentada, que contribua para a aquisição de novos conhecimentos, que tenha um campo de estudo específico e uma terminologia própria, e encontre respostas para interrogações concretas a esclarecer, pela utilização conjugada de métodos científicos dedutivos e indutivos.

A motivação necessária para empreender um trabalho tão exigente, pela sua complexidade e pelo facto de ser realizado num curto espaço de tempo, impõe que se proceda dessa forma. Todavia, prevalecerá a exigência de resposta aos critérios académicos da Universidade Lusíada de Lisboa, onde a originalidade do pensamento e das ideias é uma preocupação muito marcante, para que do trabalho de investigação individual a realizar, resultem algumas novidades que possam ser apresentadas à comunidade científica.

Nestas circunstâncias, conforme indica o cronograma de atividades abaixo apresentado, entre Setembro de 2023 e Junho de 2024, neste período proceder-se-á entre os meses de Setembro a Novembro a escolha de um tema e de um orientador. Após essa etapa, segue-se à escolha da metodologia a ser utilizada, bem como à formulação da hipótese da questão de partida, inicialmente levantada, que decorrerá no mês de Dezembro.

De Janeiro a Fevereiro procederá à elaboração e submissão do projeto de investigação. Uma vez submetido o projeto, passamos para o momento da revisão de literatura e da coleta

e análise dos dados, para o mês de Novembro a Fevereiro de 2024. Findo aquele período, faremos a redacção dos resultados obtidos em Março.

Por fim, de Abril a Maio de 2024, será possível fazer a revisão e formatação deste trabalho de investigação, tirando as conclusões, desenvolvidas a partir da retrospectiva das grandes linhas do procedimento que foi seguido, e pormenorizadas apresentando os contributos para o conhecimento. Desta forma, apresentar-se-á a investigação efetuada na sua globalidade, habilitando o leitor com uma ideia do que foi feito, de como foi feito e de quais os resultados alcançados. O trabalho de investigação individual estará pronto para entrega em Junho de 2024, a fim de garantir uma margem de dias suficiente para a sua reprodução gráfica.

### 1.6 Estrutura do Trabalho

Este trabalho está distribuído em seis (6) partes ou capítulos: sendo a primeira parte reservada à introdução, onde será feita uma abordagem sobre o tema a ser investigado, a justificativa do mesmo e a sua relevância, o problema de investigação, os objectivos gerais e específicos, e a metodologia utilizada.

Na segunda parte abordaremos conceito de segurança marítima; a caracterização do Golfo da Guiné, sua relevância estratégica, e os factores que favorecem a insegurança na região. Quanto à terceira parte incidirá sobre o fenómeno “Pirataria”, a origem desse conceito, suas implicações, as diferentes formas de actuação, as novas formas de atuação, e sua análise segundo a CNUDM e a IMO.

No que concerne à quarta parte recairá sobre as contribuições dos países da região e de outros organismos internacionais e regionais ao nível da segurança, com ênfase para a Comissão Golfo da Guiné e a Arquitectura de Yaundé.

Relativamente a quinta parte será apresentado a participação de São Tomé e Príncipe e o Navio da República Portuguesa “Zaire”; começando por uma caracterização de São Tomé e Príncipe, da sua zona económica exclusiva (ZEE), principais dificuldades do país e sua relação com Portugal, em seguida será abordado o Portugal, a cooperação entre STP e Portugal ao nível de segurança marítima, as acções desenvolvidas no âmbito dessa cooperação, as patrulhas e operações de busca e salvamento, as principais implicações resultante dessa cooperação e as novas perspectivas. E quanto à última parte refere-se as principais conclusões.

## Capítulo II Insegurança no Golfo da Guiné

Este capítulo tem como objetivo apresentar conceitos chave para a compreensão da insegurança marítima na região do Golfo da Guiné. Inicialmente, será abordado o conceito de segurança marítima, seguido da caracterização da região, destacando sua relevância geopolítica e geoestratégica. Por fim, serão apresentados os principais fatores que contribuem para o fenômeno da insegurança na área.

### 2.1 Segurança Marítima

#### 2.1.1 A evolução do conceito Segurança

O conceito da segurança tem a origem no latim, *securitas*, *securitatis*, *securus*, que pode ser definida como a tranquilidade do espírito, a condição de uma pessoa estar livre de perigos, ou seja sem riscos (Elias 2011) [...] em consonância com Clemente (2015), estar afastado de todo mal, ausência de ameaças à cidadania.

Os estudos de Segurança Internacional começaram a focar e centralizar-se no conceito de segurança, adquirindo uma importância superior ao conceito de guerra, só depois da 2ª Guerra Mundial. Os governos ocidentais começaram a dar voz e importância às teorias dos estudos de segurança na década de 50 e 60.

Conforme a interpretação de Arnold Wolfers (1952) apud Piedade (2016), a segurança é concebida como um valor que uma nação busca alcançar em diferentes graus. Essa busca se configura como uma aspiração constante, com a ausência de ameaças sendo vista como a condição fundamental para a conquista de outros valores. Segundo Wolfers, esses valores podem se traduzir em bens materiais ou no controle das ações de outros atores (pág. 72).

A criação das Nações Unidas (1945), vem contribuir para a transformação do paradigma do conceito de Segurança, recentrando-o no indivíduo e não no Estado. No entanto, a Guerra Fria voltou a alterar o panorama das Teorias dos Estudos de Segurança Internacionais (Lourenço, 2019).

Durante a Guerra Fria o conceito de segurança era reservado apenas ao Estado, que era entidade orientadora e responsável pela segurança dos seus cidadãos. A segurança nacional era e continua a ser até aos dias de hoje o pilar de defesa da soberania, dos valores e interesses de um Estado íntegro (Piedade, 2016).

Após o término da Guerra Fria, iniciaram-se discussões a volta da reestruturação da temática de segurança, a segurança passou a ser difundida por outros setores, desviando do foco unicamente da ameaça militar.

Na década de 1980, Barry Buzan, no seu livro "People, States and Fear", propôs uma visão interdependente e relacional do conceito de segurança marítima. A teoria da "securitização", por ele elaborada, surgiu como uma das respostas à busca por soluções para os debates em torno dos Estudos de Segurança Construtivista no período pós-Guerra Fria. Motivada pelas transformações verificadas no cenário internacional, a teoria reconheceu que os Estados não constituíam como os únicos atores nas Relações Internacionais, nem como detentores exclusivos da capacidade de influenciar as condições de segurança em um determinado espaço e momento.

Findo aquele período, de conflito bipolar, verificaram várias discussões sobre a reestruturação da temática da segurança, e esta passou a ser difundida para outras vertentes e a dizer respeito a diferentes atores, desviando do foco meramente ameaça militar. Em 1983, Barry Buzan, propôs que interligasse o conceito de segurança com as áreas militar<sup>3</sup>, política<sup>4</sup>, económica<sup>5</sup>, social<sup>6</sup> e ambiental<sup>7</sup> (Piedade, 2016, pág. 73).

---

<sup>3</sup>Na dimensão militar: para a escola de Copenhaga, a segurança é a garantia de integridade territorial do Estado, as ameaças que representam uma maior preocupação para o Estado, sem dúvida, são as ameaças militares. Isto porque, elas podem ameaçar a existência de um Estado e de todos os componentes pertencentes ao mesmo (Fortes, 2014, p. 10).

<sup>4</sup> Dimensão política: o Estado é a principal entidade com a função de garantir a segurança e a proteção dos seus cidadãos, bem como o território em que os mesmos se encontram inseridos. Detém o poder de usar a violência e dos seus meios para garantir a segurança nacional, seja uma agressão interna ou externa. Pois, o Estado sendo uma entidade política, qualquer ameaça pode afetar a estabilidade organizacional do Estado. As ameaças políticas têm como objetivo atacar a legitimidade do poder de um Estado (Fortes, 2014 pág. 9).

<sup>5</sup> Dimensão económica: é entendida como a capacidade do Estado garantir o acesso aos bens vitais e os recursos não disponíveis no mercado interno, como também o escoamento dos produtos. A dimensão económica pode ser utilizada a todos os níveis de análises, criando uma ligação entre os diferentes níveis. Pois, a segurança económica é fundamental para a segurança de um Estado. (Fortes, 2014, p. 9)

<sup>6</sup> Dimensão social: de acordo com Buzan, a dimensão social inclui a proteção dos direitos, identidade nacional e cultural. A identidade nacional pode ser ameaçada por minorias étnicas ou religiosas que estão separadas pelo idioma e cultura. Os Estados internamente fracos, a fim de manterem a sua estabilidade nacional perseguem ou atacam esses grupos minoritários.

<sup>7</sup> Dimensão ambiental: é uma questão que tem atraído muita atenção, [...] consiste na necessidade do desenvolvimento económico sustentável, num mundo no qual a segurança tornou-se interdependente, e onde o stress ambiental é simultaneamente causa e efeito de tensão política e conflito militar. Sendo assim, é de suma importância uma maior consciencialização para o desenvolvimento sustentável e gestão cooperativa dos bens globais.[...]

O fim da Guerra Fria e a ascensão de uma nova ordem internacional, multipolar, trouxeram consigo uma profunda reavaliação do conceito de segurança. As questões de segurança militar e territorial, antes centrais no discurso internacional, cederam espaço para uma gama mais ampla de ameaças que afetaram diretamente o bem-estar das populações. Nesse contexto, surgiram os conceitos de "segurança humana" e "segurança global", que reconhecem a interdependência entre os diversos aspectos da vida humana e a necessidade de uma abordagem holística para a segurança (Alencar, 2015).

Durante os finais da Guerra Fria e o início do processo de globalização, a segurança no mar era exclusivamente militar, pois, as guardas das marinhas de guerra dos Estados Unidos estavam preocupadas com um possível confronto com a marinha soviética, isto é, baseava-se exclusivamente no controlo do mar com vista a manter a sua segurança e sobrevivência. Actualmente, isso é totalmente diferente, surgem novas ameaças que permitem uma abrangência de segurança no mar a todo o tipo de atividades, sendo que essas ameaças podem vir de todos os lados. Muitas atividades estão ligadas ao crime organizado, terrorismo, armas, drogas e tráfico de pessoas (Rodrigues, 2014).

Pode assim dizer, que os Estados deixaram de conseguir garantir a segurança, contendo as ameaças nas suas fronteiras, atuar sobre as ameaças onde elas se desenvolvem, por vezes em locais muito distantes do território do Estado, tornou-se uma necessidade. Não é possível suprir esta necessidade de atuação global de forma unilateral, com os Estados atuando isoladamente. A cooperação internacional ganhou maior relevância em termos de segurança, permitindo, assim, criar respostas para as novas ameaças que dificilmente seria possível com a intervenção unilateral dos Estados isolados” (Roboredo<sup>8</sup>, 2009).

Em virtude da necessidade de cooperarem mutuamente, foram elaboradas convenções, assinados e ratificados pelos Estados, com finalidade de criarem respostas às novas ameaças à segurança marítima. Assim como, a carta das Nações Unidas, carta das Nações Unidas sobre o direito no mar, Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no mar (SOLAS, ) entre outras (Germond, 2015).

---

<sup>8</sup> [https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1121/1/BE\\_Roboredo%202010.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1121/1/BE_Roboredo%202010.pdf) consultado em 09/10/2023



### 2.1.2 Aspecto da segurança marítima

Os oceanos representam uma fonte inestimável de benefícios para a humanidade, entre os quais se destacam três de maior relevância: fonte de riqueza (os oceanos fornecem uma ampla gama de recursos naturais que contribuem significativamente para a economia global. Isso inclui pesca, mineração, turismo, energia renovável e biotecnologia); vias de comunicação (os oceanos servem como importantes vias de transporte marítimo, conectando diferentes regiões do mundo e facilitando o comércio internacional. O transporte marítimo é fundamental para o escoamento da produção industrial, agrícola e energética, além de ser crucial para o turismo e a migração); meio de projeção de poder (os oceanos assumem um papel estratégico na geopolítica global, sendo utilizados pelas nações para projetar seu poder e influenciar outras nações. Isso se manifesta através da presença militar naval, da realização de manobras militares e da exploração de recursos marítimos) (Coutau-Bégarie 2007, citado por Lourenço, 2012).

No presente capítulo, após a análise do conceito de Segurança Marítima, serão apresentados alguns mecanismos que contribuem para o seu controle. Serão também descritas algumas práticas ilícitas que constituem ameaças ao espaço marítimo do Golfo da Guiné.

A segurança marítima é uma área complexa, que possui um conjunto de medidas e práticas com finalidade de garantir a segurança das operações e das actividades desenvolvidas nos oceanos e mares. Incide sobre questões de segurança física, bem como a proteção contra ameaças como a pirataria e terrorismo, e no âmbito operacional consiste em prevenir acidentes, a poluição e outros incidentes que possam ocorrer no espaço marítimo.

O mar tem se transformado num espaço de competição de interesses, com uma relevância jamais experimentada pela humanidade. Todos os países serão, direta ou indiretamente afetados nos seus interesses nacionais, e por isso irão desenvolver estratégias de segurança nacional, mais ou menos pacíficas, aparentemente privilegiando a cooperação à competição, para assegurar a sua existência e eventualmente a sua sobrevivência (Armando Correia, 2010)<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Citado por Conceição, 2020, pág. 19

Falar da segurança marítima, implica antes de mais abordar sobre a importância que este recurso tem e representa para o mundo. Os oceanos e os mares desempenham enorme importância para o transporte, meios de subsistência, alimentos e trocas de bens e serviços. A segurança marítima e a segurança nos oceanos e mares tornaram-se numa grande preocupação. Todos os Estados compartilham dos benefícios dos oceanos mais protegidos e seguros. Com as novas ameaças no mar, os mesmos Estados também compartilham a responsabilidade de garantir a segurança e a proteção marítima (Oceans, 2008).

Pode assim dizer que, a segurança marítima está cada vez mais ligada à economia e às questões ambientais, isso tem despertado nos Estados e em Organizações regionais e internacionais a adoção de políticas e regulamentos para garantir a segurança e boa governação no mar. Com a finalidade de mitigar as ameaças à segurança marítima e proteger os ambientes marinhos, uma vasta gama de acordos e tratados internacionais têm sido estabelecida em âmbitos global, regional, bilateral e nacional. Por exemplo, a carta das Nações Unidas, carta das Nações Unidas sobre o direito no mar, convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, e entre outras (Germond, 2015).

Ainda assim, não existe uma definição universalmente aceite para o termo “segurança marítima”. São várias abordagens e interpretações aceites para o termo, depende muito da perspectiva das ameaças que afetam um Estado direta ou indiretamente e que estejam ligadas às atividades nos mares e oceanos (Bueger, 2015)<sup>10</sup>.

Podemos, então, definir a segurança marítima como um conjunto de fatores institucionalizados com vista a inibir e colmatar as possíveis ameaças causadas pelas atividades ilícitas em mar, desde pesca ilegal, roubos de cargas, terrorismo marítimo, piratarias, desvios petrolíferos, entre outras que de per si, constituem ameaças à vida humana, aos bens e os recursos naturais (Pavia, 2016).

Para Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), considera a segurança marítima como tratando-se de uma política de proteção marítima, pesqueira e alimentar, que visa uma maior prevenção dos recursos marinhos e proteção do comércio marítimo internacional.

Nessa perspectiva, a União Europeia (2014) define a segurança marítima como uma condição do domínio marítimo global caracterizada pela plena aplicação do direito

---

<sup>10</sup> BUEGER, Christian (2015) “What is Maritime Security?” Forthcoming in Marine Policy, Cardiff University, Vol.53

internacional e nacional, pela garantia da liberdade de navegação e pela proteção integral de cidadãos, infraestruturas, transportes, meio ambiente e recursos marítimos ( pág. 49).

O conceito da segurança marítima pode ser entendida no sentido amplo e restrito. No sentido amplo representa uma resposta aos desafios tais como o terrorismo, a criminalidade, a pirataria e questões ambientais. Relativamente à vertente de proteção marítima ou maritime security pretende combater os atos ilícitos acima supracitados com vista a uma proteção de ações provocadas pelos homens; no entanto, a sua vertente de segurança marítima no sentido restrito, prende-se na procura constante de zelar pelas condições de navios e prevenção à poluição bem como a maior preservação dos recursos marinhos e pesqueiros no âmbito do comércio internacional.

A distinção destes dois termos encontram consagradas nas convenções SOLAS<sup>11</sup> e SUA<sup>12</sup>. Na primeira o termo relaciona-se com maritime safety<sup>13</sup> e na segunda, prende-se estritamente com maritime security<sup>14</sup>.

Assim sendo, os oceanos têm sido um importante centro de subsistência humana e fonte de recursos naturais vivos e não vivos desde tempos antigos. Estes coadjuvam-se na aproximação e na reciprocidade entre sociedades, por meio de vínculos políticos, sociais, económicos e financeiros. O controle dos oceanos é crucial para proteger as águas territoriais, as ZEE e manter desobstruídos os percursos de acesso aos portos. Outra valia

---

<sup>11</sup> Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), constitui um dos três pilares mais importantes dos instrumentos internacionais que regulam as questões relacionadas com a segurança marítima e a prevenção da poluição, sendo os outros dois a Convenção MARPOL e a Convenção STCW, sendo indubitavelmente a convenção mais importante no âmbito do transporte marítimo. <https://www.dgrm.pt/solas>

<sup>12</sup> A Convenção SUA , também conhecida como Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, foi adotada em 1988 pela Organização Marítima Internacional (OMI) para combater atos de pirataria, roubo à mão armada contra navios e outros crimes marítimos. A Convenção entrou em vigor em 1992 e atualmente conta com 192 Estados Partes. [https://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/convencao\\_supressao\\_atos\\_ilicitos\\_contra\\_seguranca\\_navegacao\\_maritima\\_e\\_protocolo.pdf](https://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/convencao_supressao_atos_ilicitos_contra_seguranca_navegacao_maritima_e_protocolo.pdf)

<sup>13</sup> Maritime safety: consiste em garantir a segurança da vida humana no mar, segurança da navegação e da proteção e preservação do ambiente marinho (Fortes, 2014).

<sup>14</sup> Maritime security: abrange todas as medidas direcionadas à proteção contra atos ilícitos e deliberados de indivíduos que podem perturbar ou impedir a atividade lícita no mar ou aproveitar do espaço marítimo para realização de atividades ilegais (Fortes 2014).

dos oceanos é o emprego nas comunicações a longa distância, através da aplicação dos cabos submarinos (Conceição, 2020, pág 20).

Com o fenómeno globalização, tem verificado um aumento do exercício das atividades no mar, e esta reciprocidade tem revigorado o seu valor estratégico. Como resultado desta conjuntura, advém um número crescente de ocorrências que não devem ser ignoradas e que contribuem para a disseminação de práticas perigosas, em ambiente marítimo. Mediante o surgimento de novas ameaças e dada a sua relevância, torna-se imperioso assegurar a segurança no mar (Conceição, 2020).

De acordo com Nações Unidas<sup>15</sup>, foram identificadas algumas ameaças á segurança marítima, tais como: a pirataria marítima e assalto à mão armada, actos terroristas, tráfico ilícito de armas e de estupefacientes, tráfico humano e contrabando, captura ilegal de pescado e crime ao ambiente marinho.

Como defendido pelo jurista holandês Hugo Grotius<sup>16</sup>(1583-1645), “mare liberum”, designava a liberdade de navegação dos mares, por ser uma superfície de uso internacional livre e que, portanto, poderia ser usado sem quaisquer limitações. No entanto, actualmente essa tese é condicionada devido a um conjunto de ameaças que se têm propagado por várias regiões do mundo, com ênfase para o Ocidente Africano, por grupos que atuam à margem da lei.

## 2.2 Caracterização do Golfo da Guiné

Para esta dissertação, uma exploração profunda da região em estudo, é fundamental. Sendo assim, neste sub-capítulo faremos uma abordagem histórica, em harmonia com questões geográficas, políticas, económicas, sociais e culturais.

Historicamente, o Golfo da Guiné<sup>17</sup> foi crucial para a penetração, avanço e consolidação da colonização europeia em África. Mesmo no pico das missões europeias de pacificação, o

---

<sup>15</sup> Relatório do Secretário-Geral da ONU sobre os oceanos e o direito marítimo (2008)

<sup>16</sup> Hugo Grotius (1583-1645) jurista holandês que lançou as bases do direito internacional e baseado no direito natural.

<sup>17</sup> O Golfo da Guiné inclui uma vasta região com 6.000 Km de costa desde o Senegal a Angola, e cobrindo a região da Comunidade Económica dos Estado da África Ocidental (CEDEAO) (Benim, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gambia, Gana, Guiné, Guiné Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra

Golfo da Guiné foi teatro económico, político, diplomático e militar das rivalidades entre os principais poderes europeus, que lutaram para ter acesso e controle sobre novos territórios (Krause & Hansen, 2015, citado por Piteira, 2021, pág 4).

O GdG é uma das regiões mais complexas de África e caracterizado por imensas particularidades. É um território que, ao longo dos anos, presenciou o estabelecimento de diferentes povos com comportamentos peculiares e que viu a proximidade do mar tornar-se numa matriz primordial da sua conduta. Pode-se declarar, inclusive, que o principal recurso da região passou a ser o mar, tendo este instituído e condicionado as relações entre os povos que o compartilham e tendo constituído um fator de relevância estratégica para os intervenientes externos (Conceição, 2020).

### 2.2.1 Aspecto Geográfico

A região Golfo da Guiné, apresenta contornos geográficos<sup>18</sup> imprecisões e uma delimitação política complexa, objecto de diversas interpretações, é falar de uma vasta extensão localizado no Oceano Atlântico, e de cuja definição em termos geográficos, e até mesmo de números de países é de todo discutível (Batista, 2016).

Para Freedom Onuoha<sup>19</sup>, não existe uma definição geográfica universalmente aceite sobre o Golfo da Guiné. A região é definida como parte do Oceano Atlântico no sudeste de África. Quase demasiado obtusa para ser um golfo, a região abrange mais de uma dúzia de países da parte Ocidental e Central de África (2012).

O GdG encontra localizado no cruzamento entre a linha do Equador e o meridiano de Greenwich, os rios mais importantes que deságuam na região são os seguintes: o rio Volta que atravessa Burquina Faso e o Gana, o rio Ogooué principal curso de água do Gabão e o Níger, que enquanto terceiro rio mais longo do continente africano atravessa cinco países: Guiné, Mali, Níger, Benim e Nigéria (Inês, 2023. pág.35).

---

Leoa e Togo) bem como a da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) (Angola, Burundi, Camarões, Chade, Gabão, Guiné Equatorial, República Centro Africana Ruanda, República Democrática do Congo, República do Congo, São Tome e Príncipe) European Union (2014).

<sup>18</sup> Os países da região litoral do GG, tem uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) que abrange cerca de 3,3 milhões de km<sup>2</sup>, sendo que no primeiro ranking está Cabo Verde, Angola e Guiné Equatorial. O mar territorial é de 208 milhões de km<sup>2</sup> e as reclamações da plataforma continental, até agora, apresentada pelas Nações Unidas representa uma área de 1,1 milhões de km<sup>2</sup>. ( Cabrita, 2016, pág 18)

<sup>19</sup> <https://studies.aljazeera.net/en/reports/2012/06/2012612123210113333.html>

Glossário Geológico (2001), citado por Veríssimo (2014), define o Golfo da Guiné como uma grande reentrância na costa ocidental de África, na parte Sul do Oceano Atlântico, naquilo que os europeus denominaram “Baixa Guiné” (pág. 151).

A região é rica em biodiversidade de recursos marinhos e florestais, especialmente peixes e madeira, porém, esses recursos sofrem com as explorações imprudentes nas estruturas reguladoras regionais ou nacionais que são fracas ou inexistentes para as suas extrações e exportações (Ukeje e Mvomo Ela, 2013, pág. 9).

### 2.2.2 Aspecto Político

A partilha do continente africano, motivou a sua remodelação política, social e económica.

Os Estados africanos na sua maioria adquiriram a independência durante o período da Guerra Fria. No entanto, esses Estados recém emancipados, optaram por aderir ao movimento de Não Alinhado<sup>20</sup>, contrário ao bloco político - ideológico existente na época (Estados Unidos de América vs URSS (União da República Socialista Soviética).

E essa vontade política foi consolidada com a criação da Organização da Unidade Africana (OUA) em 25 de maio de 1963, que mais tarde viera a transformar em União Africana (UA) em julho de 2002, cuja finalidade consistia em promover a unidade e solidariedade entre os Estados africanos independentes; coordenar e intensificar a cooperação para o desenvolvimento; defender a soberania, integridade territorial e independência dos Estados Africanos; erradicar o colonialismo e promover a cooperação internacional no quadro das Nações Unidas<sup>21</sup>, pese embora muitos Estados optaram pelas repúblicas, regime democrático multipartidário ou regime da ditadura.

Além deste organismo, a região conta com várias organizações regionais como a União do Magrebe Árabe (UMA); Comunidade Económica e de Desenvolvimento dos Estados da África Ocidental (CEDEAO/ECOWAS), a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC); Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC); a Autoridade Intergovernamental para o desenvolvimento (IGAD); a Comunidade dos

---

<sup>20</sup> Associação livre de países que, durante a guerra fria, não tinham nenhum compromisso formal com qualquer dos dois poderosos blocos antagónicos dirigidos pelos Estados Unidos e pela União Soviética.

[https://www.infopedia.pt/artigos/\\$movimento-dos-paises-nao-alinhados](https://www.infopedia.pt/artigos/$movimento-dos-paises-nao-alinhados)

<sup>21</sup> [https://www.infopedia.pt/artigos/\\$organizacao-de-unidade-africana-\(oua\)](https://www.infopedia.pt/artigos/$organizacao-de-unidade-africana-(oua))

Estados da África Oriental (EAC); e a Comunidade dos Estados do Sahel-Sahara (CENSAD); para além do Mercado Comum da África Oriental e Austral (COMESA) (Verissimo, 2014).

Mesmo assim, a região conta com alguns desafios relativamente sobre a questão de pirataria, problemas de governação, corrupção, confrontos étnicos, conflitos separatistas dos insurgentes, principalmente a pobreza, a deslocação interna e a migração (Gaspar, 2014).

### 2.2.3 Aspecto Económico

A prática de actividade comercial marcou os primeiros contactos com os árabes e muçulmanos, que ampliaram as trocas tradicionais do sal-gema obtido a norte no Saara, com o ouro provindo algures da região subsaariana.

A economia da região é baseada essencialmente na extração de recursos naturais como petróleo, gás natural e outros minerais, além disso a população praticam actividades económicas diversas, no ramo da agricultura (cultivo de cacau, café, algodão e produtos de subsistência), pesca<sup>22</sup> e turismo.

Ademais, a região é rica em recursos naturais, como petróleo, gás natural, minérios de ferro, ouro, diamantes, cobalto, cobre, columbite-tantalita (coltan), urânio, cromo, estanho, manganês, níquel, platina, chumbo, carvão, bauxite, cacau, recursos florestais e produtos de pesca (Pavia, 2016, pág. 8).

Depreende-se que cerca de 60% da produção de petróleo, provém do GdG, abrigando 4,5% das reservas deste setor a nível mundial e 2,7% das reservas de gás natural, pelo que este potencial para a produção atrai de forma significativa os maiores consumidores tanto de energia como do petróleo (Inês, 2023).

Além disso, a autora<sup>23</sup> destaca que o primeiro país a descobrir jazidas de petróleo no seu território foi o Congo, passando ao início da produção em 1957. De seguida, Angola descobriu as suas reservas em 1955 e, por fim, em 1956, a Nigéria deu início à sua actividade com a descoberta de recursos, país que até à actualidade detém as maiores reservas de

---

<sup>22</sup> Em alguns países, 90% da proteína dietética provém dos peixes, significa dizer que, além da importância económica do domínio marítimo, alguns países africanos contam com a pesca marinha para a sobrevivência das suas populações, e que quaisquer interrupções no acesso ao mar constituem uma ameaça à segurança alimentar nesses países (Africa Center for Strategic Studies, 2019).

<sup>23</sup> Inês, 2023

hidrocarbonetos do GdG. Sendo os principais produtores de petróleo alguns países como Angola, Guiné Equatorial e Nigéria.

Mas por conseguinte, a região conta com alguns desafios mormente no que concerne a fraca capacidade dos Estados em garantir o desenvolvimento, a eficácia económica e a segurança, nomeadamente das explorações de energia, dos portos marítimos e da circulação marítima, o que tem gerado o roubo e o comércio ilícito de combustível, enquanto a deficiente proteção dos locais de exploração e do transporte de combustível são frequentemente frutos de assalto que culminam em danos de tubagens e afetam as águas, bem como terras aráveis (Inês, 2023).

Por acção de todo o potencial energético dos países do Golfo da Guiné e dos diversos problemas internos tem chamado à atenção dos maiores consumidores mundiais de energia. Enquanto no passado as maiores potências externas procuravam novos territórios, hoje as grandes potências procuram o acesso e controle das amplas reservas de hidrocarbonetos existentes na região (Piteira, 2021).

#### 2.2.4 Aspecto Social

De acordo com os censos demográficos dos países mais populosos do Golfo da Guiné (Nigéria, Etiópia, Costa do Marfim, Gana e Angola), pode assim dizer que a região conta com mais de 413 milhões de habitantes.

Mas no entanto, a região conta com diversos desafios sociais que prejudicam significativamente as populações como por exemplo, continua a verificar um elevado índice de mortalidade infantil de 7,4% (contra 2,5% à escala mundial), também existe a situação do VIH/ Sida que tornou-se no principal factor de mortalidade, estando a frente da malária (Tomé, 2019).

Para o mesmo autor, também existe outra situação, a de pobreza, corresponde a baixo nível de vida das populações, com elevadas carências ao nível económico: baixo poder de compra e fome, ao nível sociocultural: baixa literacia, criminalidade, exclusão social e ao nível psicológico: falta de motivação para com a vida e o trabalho.

Pode assim dizer que a pobreza de acordo com Carlos Nabais, apud Tomé (2019), é o resultado de vários fatores, entre os quais temos: fatores históricos, políticos-legais, colonialismo, regimes autocráticos, corrupção, burocracia, sistema fiscal e ausências de



incentivos fiscais e de crédito; fatores económicos – falta de preparação da mão de obra, escassez de infraestruturas e de recursos naturais, fraca poupança e investimento reduzido; fatores socioculturais, discriminação social, exclusão social, população com problemas de saúde e com pouca motivação para o trabalho; fatores naturais e humanos, desastres naturais, climas e ambiente natural desfavoráveis, doenças e guerras (pág.28).

Portanto, as populações, afetadas por esta insegurança e carência social, são atraídas para a prática de atividades ilícitas para a sua sobrevivência. A fragilidade do bem-estar social conduz, de igual modo, ao fenómeno das deslocações internas e da migração, que é mais presente e pervasiva nesta região do que em outras partes do mundo (Inês, 2023, pág. 39).

Mediante os problemas referidos anteriormente, culminou no surgimento do conceito “paradoxo da abundância”, a região do GdG vive perante uma circunstância paradoxal, visto que é rica em recursos naturais e possuidora de inúmeras fontes de rendimento, mas no entanto, não consegue tirar proveito dessa oportunidade confrontando-se com inúmeros problemas socioeconómicos e de segurança marítima, sendo patente de uma fraca ação por parte do Estado. E para que este dilema seja solucionado, é necessário a implementação de diversas reformas políticas, sociais e económicas para que se possa garantir em primeira instância um desenvolvimento social generalizado e não destinado às elites, que crie as atividades e empregos que as pessoas necessitam para que possam sobreviver, sem terem de se dedicar a atividade ilegais (Inês, 2023).

### 2.2.5 Aspecto Cultural

Do ponto de vista cultural, o Golfo da Guiné constitui um pólo de convergência da África anglo-saxônica e latina (hispanicos, francófonos e lusófonos), de civilizações bantus e sahelianas, religiões cristãs, muçulmanas e animistas, com uma enorme variedade cultural, quer em termo linguístico, culinário, musical e religioso (Gaspar, 2013).

Portanto, o continente africano não representa uma entidade política uniforme, mas um mosaico geopolítico de base étnica religiosa e cultural. Com a colonização europeia, no período do século XV, e a implantação das missões católicas e protestantes em África, a cristianização passou a disputar a conquista de fiéis entre os povos colonizados e passaram a vigorar duas formas de devoção religiosa, ambas de origem externa: o islamismo com

maior influência no norte e leste, e o cristianismo principalmente presente no centro e sul de África (Inês, 2023, pág. 3).

## 2.3 Relevância Geopolítica e Geoestratégica da região

### 2.3.1 Conceito Geopolítica

Geopolítica é uma combinação da ciência política e da geografia, que estuda as relações que existem entre a condução da política externa de um país e o quadro geográfico no qual ela se exerce. Constitui um método da política externa que explica e prevê o comportamento da política internacional em função de variáveis geográficas, como a dimensão do território, localização, topografia, demografia, recursos naturais, etc (Dicionário de Relações Internacionais).

O conceito da geopolítica encontra-se inserida numa área científica que agrupa cinco disciplinas conectadas e interdependentes: a política, a estratégia, a geografia, a geoestratégia e a própria geopolítica (Inês, 2023, pág.29).

Na perspectiva de Karl Haushofer<sup>24</sup>, “A Geopolítica preocupa-se com a mudança e o conflito, a evolução e a resolução, o ataque e a defesa, a dinâmica dos espaços terrestres e as forças políticas que nele lutam para sobreviver.”

E o Josué Castro acrescenta dizendo que a geopolítica é uma disciplina que estabelece as correlações existentes entre os fatores geográficos e os fenómenos de categoria política a fim de demonstrar que as diretrizes políticas não têm sentido fora dos quadros geográficos, isto é, destacados da realidade e das contingências do meio natural e do meio cultural (apud Inês, 2023).

Afonso (2017)<sup>25</sup>, considera a Geopolítica como a fusão dos termos geografia e política. O termo Geopolítica<sup>26</sup>, foi utilizado pela primeira vez, em 1905, pelo pesquisador sueco Rudolf Kjellén (1864-1922). O surgimento do termo provém da obra de Friedrich Ratzel (1844-1904), que definiu as bases da chamada Geografia política.

---

<sup>24</sup> Apud Inês (2023),

<sup>25</sup> apud Afonso (2020)

<sup>26</sup> <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/geopolitica.htm>

Sendo assim, o objeto de estudo da Geopolítica, confere grande importância à avaliação do poder total dos Estados, mediante o equacionamento do poder real<sup>27</sup>, latente<sup>28</sup> e prestígio<sup>29</sup>, assume um sentido mais cooperativo, com ações que abarcam a promoção econômica, científica, tecnológica, social, cultural e desportiva. E nos tempos modernos a geopolítica consiste na capacidade dos Estados de projetarem as suas influências no mundo, nos domínios referenciados anteriormente, com fim de fortalecer a sua política externa (Afonso, 2020, pág.38).

No entanto, segundo Correia (2012), “Geopolítica é o estudo dos fatores geográficos em função da decisão política”. Em termos práticos, a geopolítica é a área de conhecimento em que os Estados aplicam a sua política internacional num determinado espaço (pág. 239).

### 2.3.2 Conceito Geoestratégia

A Geoestratégia, refere-se a utilização de meios técnicos, humanos, científicos e militares que são aplicados numa estratégia, num determinado espaço geográfico.

É definido como a fusão dos termos geografia e estratégia, e em termos práticos, significará a aplicação da estratégia num determinado espaço físico de escala (Afonso, 2020).

O termo estratégia vem da origem grega “stratègos”, que significa a arte do general, que se referia ao comandante militar. A expressão foi utilizada pela primeira vez pelo general Clausewitz<sup>30</sup>, quando este fizera uma profunda reflexão filosófica sobre os conceitos de paz e de guerra. Para ele, a estratégia refere-se à arte de guerra, preocupando-se com gestão da guerra e com a segurança pública (Veríssimo, 2015, apud Afonso 2020, pág. 38).

---

<sup>27</sup> Refere-se a capacidade de ação reconhecida pelo Estado, tomando como base a geografia, a economia, capacidade militar, recursos naturais e outros disponíveis, demografia, nível de industrialização, nível cultural, entre outros, indicadores relevantes.

<sup>28</sup> Consiste na somatória do poder real, mais um conjunto de capacidades que não estão devidamente avaliadas, mas que, eventualmente, poderão ser mobilizadas em caso de necessidade, expandindo desta forma o poder real do Estado.

<sup>29</sup> Caracteriza-se como o poder que Estados terceiros pensam que um dado Estado terá. Trata-se de uma avaliação arriscada e perigosa. Porque na verdade, um Estado poderá ter mais ou menos poder do que aquele que é percebido. Num contexto de guerra, uma avaliação incorreta, que leva à subestimação do poder do Estado, poderá ser catastrófica.

<sup>30</sup> General e teórico militar prussiano (1780/06/01-1831/11/16) nascido em Magdeburgo e falecido em Breslau. Publicou algumas obras de teor militar, onde acusa o excesso de disciplina militar.  
[https://www.infopedia.pt/artigos/\\$carl-von-clausewitz](https://www.infopedia.pt/artigos/$carl-von-clausewitz)

Portanto, a geoestratégia consiste no estudo interdisciplinar que analisa as inter-relações entre os fatores geográficos (econômicos, demográficos, sociais, etc.) e os problemas estratégicos em escalas regional e global. Seu objetivo é compreender como as características geográficas influenciam as dinâmicas estratégicas e, reciprocamente, como as ações estratégicas moldam o espaço geográfico. A geoestratégia, portanto, constitui uma ferramenta analítica fundamental para a interpretação de conflitos (latentes ou manifestos) e a previsão de comportamentos estratégicos (Dicionário das Relações Internacionais).

### 2.3.3 Relevância Geopolítica do GdG

A região possui uma ZEE de aproximadamente 3,3 milhões de km<sup>2</sup>, representando um grande esforço de patrulha marítima. Ao nível da região, os países com maior zona económica exclusiva são Cabo Verde, Guiné-Equatorial e Angola. As reclamações de extensão da plataforma continental para além das 200 milhas apresentadas às Nações Unidas, representam uma área de cerca de 1,1 milhões de km<sup>2</sup>. Um outro fator preocupante são as suas águas interiores, pois contêm algumas das maiores reservas *offshore* de petróleo e gás natural do mundo, especialmente as da Nigéria e de Angola (Pacheco, 2015, citado por Cabrita, 2016, pág 17).

O Golfo da Guiné constitui um vasto espaço geopolítico e a sua securitização representa grande esforço de coordenação regional. Para facilitar esta tarefa foi criada a Comissão do Golfo da Guiné (CGG) pelo tratado assinado em Libreville, no Gabão, em 3 de julho de 2001, sendo atualmente constituída por Angola, Camarões, Congo, Gabão, Nigéria, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe (CGG, 2016).

A CGG assume-se como uma ferramenta institucional permanente de cooperação entre os Estados ribeirinhos que compõem a região, com vista à promoção da paz e segurança, em especial no que se refere ao domínio da segurança marítima e ao seu desenvolvimento socioeconómico (CGG, 2016).

### 2.3.4 Relevância Geoestratégica do GdG

Apesar de não existir unanimidade no que respeita aos seus limites geográficos, o GdG compreende uma área costeira de cerca de 6000 km<sup>2</sup>, incluindo os países membros da CEDEAO (Comunidade Económica dos Estados de África Ocidental) e da CEEAC (Comunidade Económica dos Estados de África Central). Assim sendo, o Golfo da Guiné constitui uma importante região no Atlântico Sul, compreende a área geográfica a sul do deserto do Saara, inclui os países africanos do Atlântico e os seus domínios marítimos desde

de Cabo Verde, no Norte, até Angola, no Sul (Cabrita, 2016, pág.17). Em consonância com Pavia (2016, pág.7) considera o Golfo da Guiné como uma área que dista da costa de Dakar, no Senegal, à linha costeira de Angola, correspondendo aproximadamente à área supervisionada pela Organização Marítima da África Ocidental e Central (MOWCA).

Localizado no coração de África, possui o segundo maior conjunto florestal do mundo, a terceira maior bacia hidrográfica mundial e a maior rede hidrográfica, o que lhe confere uma posição de destaque em termos de navegação marítima e comércio internacional (Gaspar, 2014).

A extensa linha de costa distingue-se por proporcionar a realização de diversas atividades marítimas, por valer-se de um mar rico em recursos e por propiciar condições de navegabilidade desprovidas de fatores meteorológicos extremos, também é caracterizado por possuir um grande número de portos naturais. A vasta região do GdG dispõe de um mar rico em peixe, hidrocarbonetos, entre outros recursos, de grande relevância económica, potencialmente fomentadores do desenvolvimento de atividades marítimas (Osinowo, 2015).

Por outro lado, abundância de petróleo confere à região grandes vantagens, como a sua qualidade, produz principalmente petróleo bruto leve e doce, com baixo teor de enxofre, as maiores partes das jazidas são offshore e a localização da sua extração está a cerca de 1.000 a 2.000 metros de profundidade, o que oferece uma boa rentabilidade da produção. É mais barato e fácil de refinar em relação ao petróleo do Médio Oriente. A maior parte da produção localiza-se ao largo da costa o que permite uma diminuição no custo de transporte e diminui os riscos de ataques e de perturbações. Para além da produção do petróleo, a região apresenta um grande potencial na produção do gás natural, o que garante um maior interesse dos consumidores da energia mundial (Zucatto, 2014, pág. 537).

O outro motivo que garante a importância estratégica da região é a sua proximidade dos principais mercados e consumidores da energia mundiais, nomeadamente a América do Norte e a Europa Ocidental, reduzindo assim o custo do transporte (Pavia, 2016, pág. 9).

A região detém uma capacidade de produção correspondente a 70% dos produzidos em todo o continente. Segundo o relatório sobre as Perspetivas de Evolução do Petróleo e Gás em África, o continente representa um pouco mais de 7% da exploração de petróleo e gás mundial, com 10% das reservas de petróleo. Isto, tem tido sério impacto no crescimento do PIB africano, que desde 2000 passou a registrar um crescimento anual, em média, de aproximadamente 5%. Entre 2008-2009 devido ao aumento dos preços de petróleo, deu-se

uma queda nos índices de crescimento africano; em 2010 com a Primavera Árabe, e em 2016 com o acentuado custo das matérias primas, voltou a haver um novo declínio, temporário. Essa instabilidade de crescimento varia entre países, mediante a recuperação dos preços de petróleo e a expansão das relações comerciais (União Africana, 2018).

No entanto, existe a possibilidade de um próspero crescimento económico do continente para o corrente ano, inclusive de acordo com o Institute of Chartered na Inglaterra e no País de Gales era expectável um crescimento de 3,4% em 2019 e 3,7% em 2020 na África Ocidental e Central. Mas, com os constrangimentos causados pela COVID-19, a situação deverá sofrer alterações significativas, podendo inclusive vir a entrar numa recessão com consequências nefastas relativamente à subida do preço dos alimentos, desvalorização da moeda, atenuação da liquidez nos sistemas bancários, acentuado nível de inflação, declínio dos preços do petróleo, enfraquecimento da situação fiscal e exacerbação da fragilidade das dívidas (Focuseconomics, 2020, citado por Conceição, 2020, pág.11).

Podemos assim dizer que mais de 90% das exportações e importações dos estados africanos são efetuadas pelo mar. As trocas internacionais são assim crucial para a economia de muitos destes estados. Com a previsão do aumento da população Subsaariana para o dobro até 2050, o transporte marítimo seguro é relevante para o comércio e crescimento de sucesso na África, e é fundamental para o desenvolvimento sustentável das economias dos Estados africanos (International Maritime Organization, 2015).

#### 2.4 Factores que favorecem a insegurança na região

A região, GdG, é caracterizada pela abundância de recursos naturais, nomeadamente hidrocarbonetos. Estes recursos representam uma grande importância para a segurança energética ocidental, pois, o controlo da sua exploração garante uma estratégia de diversificação de petróleo e gás natural face ao Médio Oriente e à Rússia. Contudo, esta região é marcada por forte instabilidade política, social e económica, causando o empobrecimento dos países da região (Cabrita, 2016, pág. 20).

Mediante essa situação, Simões (2021), afirma que a região encontra-se assim perante um enorme paradoxo. Apesar de situar-se numa das áreas marítimas mais lucrativas, a sua população apresenta uma dramática pobreza, situação que facilita a entrada a todo o tipo de influências, tornando-se num importante centro de comércio ilícito (pág. 9).

Na perspectiva dos estrategas de defesa norte americanos, entre os quais Thomas Barnett<sup>31</sup>, dizem-se mais preocupados com os Estados Frágeis<sup>32</sup> e com Não-Estados, do que com os Estados Fortes, visto que, a ausência de um governo oferece terreno fértil para terroristas e outros grupos nefastos. Desse modo, tendo a necessidade de reforçar a capacidade dos parceiros frágeis ou vulneráveis com o intuito de resolver conflitos locais e regionais que exacerbam as tensões e encorajam os graves problemas acima referidos (TheEconomist, 2009).

O desenvolvimento da região, está sob imensas ameaças que afetam as oportunidades e vantagens de se tornar uma grande potencialidade energética mundial, a insegurança marítima, bem como as vulnerabilidades da região encontram-se ligadas a uma fraca capacidade dos Estados em controlar as suas zonas costeiras e exercer o seu direito de soberania no território marítimo e na ZEE. De acordo com Pavia (2016), essa incapacidade torna os Estados frágeis e suscetíveis a ataques piratas, tráfico de drogas e terrorismo (pág.12).

No entanto, Golfo da Guiné, tem sido palco, nos últimos tempos, de vários casos de criminalidade organizada transnacional, assumindo contornos diversos, tais como pirataria, com ataque a navios, pesca ilegal, roubo de petróleo, roubo de minérios, descarga de resíduos poluentes, que atentam contra a economia da região e contra o ambiente global, quer no mar quer na terra, para além de crimes que afetam diretamente a vida humana, como é o caso das atividades do grupo terrorista Boko Haram, na Nigéria e nos Camarões, para além de conflitos políticos, que assumem dimensão de guerra civil, tal como ocorreram em Chade e na República Centro Africana. Essas situações representam, entre outras, sinais de instabilidade, que levam os analistas da política internacional a considerar a região como sendo atualmente uma das mais perigosas do mundo, sobretudo para a navegação marítima (Afonso, 2020, pág. 52).

Ao nível da região, a taxa de desemprego nesses países ronda os 40%, com maiores números para o desemprego jovem com cerca de 60%. A falta de oportunidades económicas,

---

<sup>31</sup> Thomas PM Barnett foi um importante estrategista geopolítico de segurança e autor de best-sellers, que trabalhou nos círculos de segurança nacional dos EUA desde o fim da Guerra Fria. <https://www.americasnewmap.com/about-thomas>

<sup>32</sup> Segundo a OCDE (Organização para Cooperação e Desenvolvimento Económico), uma região ou Estado frágil tem fraca capacidade de levar a cabo funções de governação básicas e não tem capacidade para desenvolver relações mutuamente construtivas com a sociedade, sendo que as regiões ou Estados frágeis são também mais vulneráveis a choques internos e externos tais como crises económicas ou calamidades naturais.

formais e legais para os jovens, são várias as consequências que advêm do desemprego na região, tais como: a insuficiência e a insegurança alimentar que leva a uma forte onda de migração das populações das zonas rurais para a cidade, tornando a cidade numa grande enchente populacional, que contribuem para a superlotação das infraestruturas sociais e económicas que já se encontram frágeis e em risco. Esse alto nível de desempregados e as concentrações próximas da costa levam os jovens a prática de atividades ilícitas e ilegais para sobreviverem (European Union, Council, 2014, pág. 5).

Por isso, os países da região necessitam de alicerces estruturais, que incidam particularmente no combate à pobreza da população, na resolução da discrepância na distribuição da riqueza, na melhoria do baixo nível de escolaridade e no apoio à redução das elevadas taxas de desemprego (Barros, 2014, citado por Conceição, 2020, pág. 28).

Sendo assim, não se pode falar do desenvolvimento da região se os problemas estruturais constantes dos países integrantes, mencionados no parágrafo anterior, não forem solucionados.

Na perspectiva de Barros (2015), citado por Afonso (2020), o autor apresenta dois aspetos que urge resolver em prol do fortalecimento da região, a má governação e a corrupção. Na sua opinião: a má governação cria práticas ilícitas, que atraem ladrões e encobridores, que facilitam a venda dos produtos roubados e, por outro lado, a corrupção e a falta de eficácia da administração e das forças de ordem dos Estados diminuem a sua capacidade na luta contra este tipo de criminalidade (pág. 53).

Gaspar (2013), apresenta alguns factores, que contribuem para ameaças à segurança marítima na região. Com ênfase para ameaças políticas, e em muitos casos estão relacionados com as disputas das fronteiras marítimas, políticas instáveis, corrupção, terrorismo internacional. Relativamente às fronteiras marítimas, existem muitos desentendimentos, e que em muitos casos culminam em conflitos armados, principalmente quando a região em causa possui potencial económico ou são rotas e portos de transporte marítimo estratégico. As políticas instáveis nos países do GdG, estão associados a desavenças gerado por questões inter-religiosas, inter-étnicas entre outras, que criam ameaças de segurança indesejáveis, que regularmente exigem operações de ajuda humanitária, incluindo a evacuação de cidadãos nacionais civis e por vezes as operações de manutenção de paz nestes países, tomando como exemplo a Libéria e Serra Leoa. Sendo assim, políticas instáveis contribuem para o desenvolvimento de organizações criminosas.”



No entanto, são vários riscos que ameaçam a segurança na região, nomeadamente, a situação de pirataria, as disputas marítimas, os problemas de governação, estados frágeis e fracos, ausência de responsabilidade, pilhagem ambiental, vandalismo em gasodutos, ausência de uma infraestrutura segura, instituições corruptas, confrontos étnicos, volatilidade dos preços mundiais do petróleo e da moeda, a criminalidade transnacional, prolongamento de conflitos separatistas insurgentes, inúmeras tentativas de golpes de estado, mudanças ilegais de governantes, má gestão dos processos eleitorais, tráfico de drogas, terrorismo, pirataria marítima, analfabetismo e degradação ambiental têm levado a tensões entre as autoridades do governo que se alimentam fartamente do dinheiro do petróleo, sendo que é a população pobre que paga o preço por estarem localizados em áreas de prospeção e exploração de petróleo. A criminalidade organizada, o terrorismo, os diversos tráficos e as ameaças às principais infraestruturas, os riscos proveniente dos dejetos de armas químicas, biológicas, radiológicas e nucleares constituem atualmente grandes riscos de segurança que ameaçam a paz e a estabilidade no mundo (Conceição, 2020, pág 30).

No meio de tantas ameaças à segurança marítima no GdG, faremos uma pequena abordagem sobre alguns casos que mais afectam a região, na perspectiva de Barros (2014) passo a citar:

Pesca IUU (Illegal, Unreported e Unregulated), a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUM) diz que: a pesca é considerada ilegal, não reportada e não regulamentada, se não obdecer as regras consagradas no artigo 62, alínea 4<sup>33</sup>, da referida convenção.

Bunkering, também conhecido por “ roubo de petróleo”, é uma prática muito antiga no Golfo da Guiné, predominante no delta do Níger, mas atualmente, essa prática já espalhou-se para outros países da região, como por exemplo Angola. É considerado um negócio lucrativo, essencialmente nos países exportadores de petróleo bruto, mas também em consonância com os importadores de produtos refinados.

Despejo de resíduos tóxicos e nucleares, é uma prática criminosa que envolve muitos milhares de milhões de dólares englobando estados, instituições e empresas, principalmente

---

<sup>33</sup> Os nacionais de outros Estados que pesquem na zona económica exclusiva devem cumprir as medidas de conservação e as outras modalidades e condições estabelecidas nas leis e regulamentos do Estado costeiro.[...] [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)&from=EL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623(01)&from=EL) consultado em 7/04/2024.

de países produtores desses resíduos, o que acarreta uma série de ameaça contra o ambiente marítimo, com a destruição do habitat natural de animais e plantas, dos países onde os mesmos são despejados, com ou sem consentimento das autoridades locais.

Pirataria, é uma actividade em desenvolvimento no Golfo da Guiné, predominante em países onde os níveis de governação e de qualidade institucional são baixos, com baixos níveis de governação, os níveis de pobreza e da instabilidade social estão num nível alarmante, o que contribui para o aumento do risco operacional e de investimento, constituindo, assim, um travão para o desenvolvimento dos países da região.

Tráficos Ilegais, os tráficos ilegais constituem um problema sério no Golfo da Guiné. A imigração ilegal e o tráfico de pessoas não têm proporção semelhante a de Europa, mas não deixam de ser preocupantes. As razões que levam as pessoas a emigrar prendem-se, com a má situação económica ou com a insegurança no seu país de origem. Mediante essa situação vigente em alguns países da região ou na sua vizinhança, é normal que migração e tráficos proliferem, constituindo negócio ilegal. A região também é usada como ponte para o tráfico de drogas entre a América Latina e a Europa.

Em última análise, o tráfico de armas se distingue por sua dinâmica Norte-Sul, com fluxos provenientes de países desenvolvidos para nações em desenvolvimento. Essa prática fomenta conflitos intra e interestatais, exacerba a criminalidade e a insegurança tanto em áreas urbanas quanto em nível nacional. Embora os destinos sejam diversos, as redes de tráfico se valem de infraestruturas comuns.

## Parte III Pirataria Marítima

### 3.1 Conceito, sua origem

Actualmente, o Golfo da Guiné está passando por um período de grande insegurança marítima. Este problema tem impedido a região de potencializar os imensos recursos naturais que possui, afetando a indústria petrolífera, motivado pelo assaltos a navios, sequestros e à tomada de reféns, todos relacionados com o roubo de petróleo. Esta prática poderá ser designada de roubo armado contra navios ou pirataria, mediante o local onde ocorra, podendo ser dentro do mar territorial dos Estados ou fora deste.

O conceito de pirataria pode ser considerado como todo o ato de violência ou detenção, ou qualquer pilhagem cometida pela tripulação ou passageiro de um navio privado contra um outro navio ou contra pessoas ou bens que estejam a bordo, na dupla condição do navio se encontrar em alto mar ou noutro lugar não pertencente a jurisdição de qualquer outro estado (Gaspar, 2013, pág.46).

A pirataria foi usada como um meio não só para limitar as capacidades militares adversas, mas igualmente para obter bens valiosos, mercadorias e escravos, afetando assim a capacidade das potências rivais (Kraska 2011, pág.10).

Esta prática remonta para o ano 735 a.C, período onde estão relatados episódios de roubo de mercadores fenícios. No entanto, o conceito de pirataria marítima só aparece pela primeira vez no século XV, quando as trocas comerciais realizadas em Roma evoluíram para fenómenos de pirataria. Na sua fase primordial, os piratas eram vistos como uma extensão das políticas externas e militares da maioria das potências europeias, pois só assim tinham capacidade de exercer influência, mesmo atacando secretamente os rivais. O seu *modus operandi* cingia-se maioritariamente a furtos simples de valores e bens, sequestro de alguns tripulantes para resgate, venda ou fins de escravidão (Rocha, 2017, pág. 4).

Durante a idade média, a pirataria era praticada principalmente por normandos<sup>34</sup>, e por muçulmanos. Subsequentemente, essa prática disseminou-se pelas colônias europeias, com particular intensidade nas Caraíbas, tornando as embarcações que transportavam riquezas das colônias americanas para a Europa alvos preferenciais da pirataria. E no final do século XVI até ao século XVIII, o mar das Caraíbas era um local de preferência para prática de pirataria marítima, que incidia sobre os navios espanhóis, e posteriormente em navios de qualquer Estados com colônias e postos avançados de comércio naquela zona geográfica, sendo que muito deles eram corsários<sup>35</sup>, estando a sua actuação oficialmente sancionada pelos seus países de origem (BOHM-AMOLLY, 2009, citado por Ramos 2010, pág. 9).

---

<sup>34</sup>Também eram chamados "homens do Norte" (Normandos). Possuíam uma técnica marítima avançada e começaram por colonizar terras desertas ou pilhar cidades mal defendidas. Ocuparam as Ilhas Shetland, atingiram a costa britânica, o norte da Escócia e a Irlanda. Depois da morte de Carlos Magno, os Normandos tornaram-se mais perigosos, subiam os rios e estabeleciam fortificações ao longo das margens como ponto de partida para incursões e pilhagens no interior. [https://www.infopedia.pt/artigos/\\$normandos](https://www.infopedia.pt/artigos/$normandos)

<sup>35</sup> Um corso ou corsário (do italiano "*corsaro*": comandante de navio que ataca navios) era alguém que, por missão ou através da carta de corso (ou carta de marca) de um governo, estava autorizado a pilhar navios de outra nação, aproveitando o fato de as transações comerciais basearem-se, à época, na transferência material das riquezas. Teoricamente, era um pirata legalizado, reconhecido pela lei internacional. <https://pt.wikipedia.org/wiki/Cors%C3%A1rio>

Para Guedes (2014), apud Luz (2017) a pirataria marítima destacou principalmente em quatro regiões: nas águas de Mediterrâneo, nas Caraíbas, no Sudeste Asiático e na África (pág, 37).

A pirataria destaca no período entre 1650 e 1730, e tem como padrão uma circulação alargada a todos os mares, com navios cada vez mais carregados, e em consequência mais lentos. A que podemos acrescentar a carência de normas internacionais e de policiamento marítimo, as rivalidades entre potências europeias e o consequente uso de corsários, bem como as múltiplas áreas de escape, ilhas e ilhotas, praticamente inexpugnáveis, nas zonas em que a pirataria prosperou (Luz, 2017).

Assim sendo, a pirataria encontrava difundida em diferentes regiões do globo, estando presente na Europa, na Ásia, na Costa africana com ênfase para o golfo de Aden e o Golfo da Guiné. E para este trabalho, a investigação será direcionada para a pirataria na região do Golfo da Guiné, mas antes falaremos da pirataria moderna, pelo facto destes estarem relacionados.

### 3.1.1 Pirataria Moderna

Pese embora a pirataria moderna ter algumas similaridades aos eventos ocorridos no passado, no que se refere ao seu padrão geográfico de ocorrência, a sua complexidade, o seu impacto e consequências divergem-se.

No passado essa actividade era uma prática motivada e protegida pelos Estados, e aos poucos foram tornando com fins privados e com fortes conexões ao crime organizado e ao terrorismo. Com interesses económicos, visava essencialmente como um mecanismo utilizado pelos Estados para expandir o seu controlo ao mar na outrora, mas no entanto, a pirataria moderna tem um efeito contrário, contribuindo para o enfraquecimento do Estado relativamente ao controlo do mar, e consequentemente a perda da sua soberania (Caninas 2009, citado por Ramos 2010).

Para Fortes (2014), a pirataria marítima é um crime antigo que desde sempre esteve ligado às transações comerciais efetuadas por via marítima, e que ao longo dos séculos os piratas tentaram controlar as rotas marítimas para se apropriarem das mercadorias transportadas por via marítima (pág.55).

No período da Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria, é marcado por uma época serena nos mares, motivado por forte patrulhamento do espaço marítimo, que fez com que este crime fosse considerado praticamente extinto. Durante muito tempo, foram registados

apenas alguns casos isolados, como por exemplo no sudeste asiático (Estreito de Malaca), considerado na época como o maior foco de incidentes de pirataria e assaltos à mão armada a nível mundial. No entanto, no início dos anos noventa do século XX, os ataques dos piratas aumentaram consideravelmente em algumas regiões do globo, a destacar: Sudeste Asiático, América Latina, e África, principalmente, no Golfo da Guiné e no Golfo de Áden (Fortes, 2014).

A globalização contribuiu para o incremento do comércio marítimo, e consequente aumento de números de potenciais alvos para os piratas. Apesar do desenvolvimento económico ser benéfico para muitos, porém, isto não reflete de igual modo para a maioria da sociedade, tornando a pirataria numa fonte alternativa de rendimento. Outro factor que contribuiu para o ressurgimento da pirataria moderna prende-se com o fim da Guerra Fria, que resultou no decréscimo de interesses das superpotências em várias partes do mundo, o que consequentemente resultou na diminuição da presença de forças navais (Liss, 2003).

Portanto, a pirataria moderna reflete-se essencialmente nas proximidades de estados frágeis ou falidos, onde há grandes áreas sem governação, estruturas estatais fracas e territórios não governados. Atualmente destaca-se o Estreito de Malaca, o largo da costa de Somália (com menor impacto), o Golfo da Guiné, o Mar da China Meridional, zona da Indonésia, e em redor de África (Walje, 2005)<sup>36</sup>.

### 3.1.2 Pirataria no Golfo da Guiné

A região “Golfo da Guiné” é conhecida pela abundância de recursos naturais existentes, nomeadamente hidrocarbonetos. A segurança energética ocidental dependem muito em função destes recursos, face ao do Médio Oriente e da Rússia. Mas, no entanto, a região é marcada por forte instabilidade política, social e económica, que contribui para o empobrecimento dos países da região (Cabrita, 2016).

Entretanto, este facto faz com que a região do GdG seja um grande catalisador para alguns dos problemas mais graves predominantes no Atlântico Sul, principalmente as rotas de tráfico de droga provenientes da América do Sul, do Médio Oriente e do Sul da Ásia, e a pirataria e o roubo armado contra navios no Golfo da Guiné (TheEconomist, 2009).

O esforço do instrumento militar em operações de segurança marítima, contribuiu para mitigar o fenómeno de pirataria na região. Entre o ano 2015 e 2019 foram relatados nos espaços marítimos da Somália e no Golfo de Aden, 12 incidentes envolvendo grupos de

---

<sup>36</sup> Apud, Rocha 2017

piratas, dentre os quais foram realizados três sequestros dos navios, sete ataques sem sucesso e dois pequenos confrontos envolvendo disparo de armas, e em 2020 não foi registrada nenhuma ocorrência (IMB, 2021).

Apesar disso, a pirataria e o assalto armado ganharam contornos diferentes no Golfo da Guiné entre 2011 e 2013. E entre 2018 e 2020, o GdG assumiu como região com maior incidente de pirataria e assalto armado contra os navios reportados em todo o mundo (Alexandre, 2023).

Dando preferência ao período entre 2017 a 2020, os três Estados do GdG com maior taxa de incidência foram a Nigéria (com 187), o Ghana (com 26 ) e o Benim (com 20). E, tomando como referência o ano 2020, pode aperceber-se que na região do GdG verificaram incidentes com tripulantes de navios alvo do ataque de piratas ou assaltantes armados, todos estes assaltos recorreram com o uso de armas de fogo a marítimos de navios civis (cinco), vinte e cinco tripulantes foram feitos reféns ( um total de 34 em todo o mundo), quatro tripulantes foram feridos (em relação a nove registrados mundialmente), e ocorreram 130 raptos de marítimos na região do GdG, com finalidade de obterem o pagamento do resgate para sua libertação (num total de 135 reportados em todo o mundo) (IMB, 2021).

E actualmente de acordo com o relatório<sup>37</sup> de 2023 do International Maritime Bureau (IMB) da ICC (International Chamber of Commerce) sobre a pirataria marítima, constatou um aumento dos de pirataria, como por exemplo o reaparecimento dos piratas somalis.

O IMB contabilizou 120 incidentes de pirataria no ano passado, mais cinco do que os registados em 2022, segundo a organização, 105 navios foram abordados, sendo que nove (9) foram alvos de tentativas de ataque, quatro (4) acabaram sequestrados e dois estiveram sob fogo. Os navios graneleiros<sup>38</sup> foram alvos mais frequentes de ataques, totalizando 45 incidentes registados, seguem-se os navios-tanque (34) e dos porta-contentores (18).

As regiões com maiores taxas de incidências foram os estreitos de Singapura e de Malaca e o arquipélago da Indonésia foram as regiões onde registaram-se mais incidentes (70), mas no entanto, o Golfo da Guiné continua a ser a zona mais perigosa, tendo verificado nesta região três dos quatro sequestros de navios, todos os raptos e 75% dos reféns.

---

<sup>37</sup> <https://www.transportesenegocios.pt/pirataria-maritima-voltou-a-crescer-em-2023/>

<sup>38</sup> Um graneleiro é um navio mercante especialmente projetado para transportar carga a granel não embalada - como grãos, carvão, minério, bobinas de aço e cimento - em seus porões de carga.  
<https://www.transportesenegocios.pt/pirataria-maritima-voltou-a-crescer-em-2023/>

A América do Sul contabilizou 19 incidentes de pirataria, dos quais 14 ocorreram em navios ancorados no porto de Callao, no Peru. O IMB chama a atenção para o sequestro de um graneleiro nas proximidades da costa somali em dezembro do ano anterior, o primeiro desde 2017, evidenciando a persistência das atividades piratas na região.

Além disso, também verificou um aumento do número de tripulantes vítimas das acções dos piratas, aumentou em 2023 face a 2022. O IMB contabilizou 73 tripulantes que foram feitos reféns (havia sido 40 no ano anterior) e 14 raptados (dois).

No entanto, essa prática criminosa está associado a um conjunto de factores que contribuíram para o agravamento da pirataria ou assalto armado na região, que segundo Ramos (2010), passo a citar:

a. Aumento no tráfego marítimo

Actualmente, aproximadamente 90% de toda a carga global é transportada por mar, e estima-se que estejam permanentemente a ser transportados por mar entre 12 a 15 milhões de contentores. E o aumento do tráfego marítimo faz com que exista um elevado número de navios em passagens estreitas<sup>39</sup>. Essas áreas exigem que os navios reduzam a sua velocidade para garantir uma passagem segura, o que aumenta significativamente a sua vulnerabilidade a intercepções e ataques.

b. As crises políticas e económicas

As crises também são potenciadoras da pirataria marítima, podendo tomar como exemplo a crise financeira asiática (AFC), que teve o seu início em 1997 com a desvalorização do Bhat tailandês. Este facto fez com que muitas pessoas, incluindo funcionários governamentais fossem compelidos a exercerem actividades criminosas incluindo actos de pirataria marítima. Acresce ainda que essas crises, tiram os países a capacidade financeira para o necessário patrulhamento das costas marítimas dos Estados ribeirinhos.

c. Os Estados Frágeis (Falidos)

Estes Estados são desde logo possíveis potenciadores dos actos ilícitos, dado que o Estado deixa de ter soberania sobre o seu território e não tem o monopólio do uso da força. Com o acontecimento do 11 de Setembro, muitos Estados passaram a preocupar em aumentar sua segurança do tráfego aéreo e em terra, devido a pressões externas e internas,

---

<sup>39</sup> Língua de terra mais ou menos estreita, mais ou menos acidentada que une duas terras e separa dois mares. É uma palavra de origem grega que significa, passagem estreita.  
[https://www.infopedia.pt/artigos/\\$istmo](https://www.infopedia.pt/artigos/$istmo)

reduzindo deste modo a preocupação com a segurança marítima, potenciando assim os casos de pirataria.

#### d. Segurança Portuária

A falta de segurança portuária, tem permitido actos de pirataria marítima nas zonas costeiras e portuárias, especialmente roubos nos portos. Este problema tem tido maior incidência em portos da Nigéria, ao largo do Corno de África e no Sudeste Asiático.

#### e. A Corrupção

A corrupção e a má aplicação das leis por funcionários corruptos potenciam também a pirataria marítima, existindo altos signatários que contribuem para esta prática. De acordo com o IMB, nas Filipinas, Indonésia, China e Tailândia, há evidências de sindicatos com membros corruptos.

#### f. A proliferação das armas ligeiras

O aumento da pirataria marítima está relacionada com a proliferação de armas ligeiras, visto que, a variedade de armas actualmente disponíveis no mercado negro é de enorme diversidade, sendo provenientes de origens tão diferentes como a Ásia, a Europa e a África.

Contudo, pode assim dizer que na perspectiva de Fortes (2014), a maior parte dos casos de pirataria e assaltos à mão armada no Golfo da Guiné continua a ocorrer no espaço marítimo, e se enquadra, maioritariamente, na definição de roubo armado, uma vez que ocorrerem dentro do mar territorial (pág. 60).

### 3.2 As Implicações desta prática

A pirataria marítima no Golfo da Guiné difere da Somália na medida em que os assaltantes não procuram resgates, apenas pretendem o petróleo, deste modo, os navios ficam retidos poucos dias, apenas o tempo suficiente para permitir a retirada do produto (petróleo) para um outro navio, que depois será transportado para o mercado negro junto à costa. Durante este processo, os assaltantes tendem a ser mais violentos, por não estarem interessados no resgate das tripulações do navio, mas sim na posse de carga em causa.

Para Onuoha (2012), as águas territoriais do Benim e da Nigéria são consideradas de zonas de alto risco desde abril de 2012, o que implica que sejam tratadas da mesma forma



que as da Somália. A operação nessas áreas faz com que os marítimos se reservam o direito de recusar entrar nessas águas, exigindo o dobro do salário base e exigir compensações por morte e invalidez, trazendo diversas consequências sobre o rendimento dos portos do Golfo da Guiné e no custo das mercadorias destinadas à região.

Na perspectiva de Luz (2017), a pirataria tem impacto em vários níveis, sendo:

- a. Ao nível social incide sobre a perda de vidas humanas e bens privados, bem como as lesões corporais e trauma às tripulações dos navios e suas famílias.
- b. Ao nível económico, a pirataria causa um impacto profundo, na medida que torna o comércio e o investimento mais arriscado e por consequência mais oneroso. O aumento do risco no transporte de mercadorias por via marítima no GdG acarreta no aumento do preço desse transporte, uma vez que as companhias assumem esses riscos nos seus custos de operação, ao nível da carga roubada, do aumento do prêmio de seguro e de custos com segurança estimado em bilhões de dólares por ano, contribuindo dessa forma para o aumento do preço do petróleo e gás natural, traduzindo em prejuízo para as economias dependentes dos hidrocarbonetos. A pirataria leva à ruptura dos sistemas de subsistência e à escassez da oferta de alimentos na região.

Os países ocidentais estão preocupados com a segurança do GdG, por motivo conhecido, região com capacidade de fornecimento mundial de hidrocarbonetos, constituindo uma importante alternativa energética face ao Médio Oriente (Luz, 2017, pág. 24). É uma região importante para a comunidade internacional em geral por más razões. Como um foco de instabilidade e potenciais conflitos e, em especial, como região que abriga novos santuários do crime organizado, narcotráfico, mercado negro petrolífero, pirataria e terrorismo (Rodrigues, 2014, pág.14).

### 3.3 As diferentes fases de actuação

De acordo com Onuoha (2013), os ataques marítimos que ocorrem no Golfo da Guiné são maioritariamente direcionados para a indústria petrolífera. Os seus métodos de ação incluem a sabotagem às instalações de petróleo, ataques a petroleiros, roubo de petróleo, entre outros. Os ataques executados pelas milícias que operam a partir das águas da Nigéria são complexos e requerem alguma organização para o seu êxito (apud Luz, 2017, pág.65).

O modo de atuação da pirataria na região do GdG envolve sete fases: a seleção do alvo, onde será feita a identificação do alvo e de toda a informação necessária para o planeamento, isto é, os nomes dos petroleiros e a sua rota; na fase de planeamento será determinado o dia, o local e a forma de executar o ataque; relativamente à fase do ataque os grupos que monitoram os sistemas de localização por satélite, telefones, armamento e barcos de alta velocidade, apoderam-se da embarcação. Nesta região, os ataques são feitos com muita violência e pelo uso de armamento sofisticado, como por exemplo, as espingardas automáticas AK-47s. Após o controle da embarcação, o petróleo bruto ou produtos petrolíferos são enviados para outra embarcação e são transportados para os tanques de armazenamentos de petróleo na região. Por último, o produto é distribuído e vendido para negociantes de petróleo locais (Onuoha 2012).

Em conformidade com um dos líderes do grupo de pirata, no seu relato dizia o seguinte: uma vez que haja um navio para ser sequestrado, começamos em obter os detalhes sobre a embarcação através do Ministério de Recursos de petróleo, Nigerian National Petroleum Corporation e, em seguida, buscar o apoio de agências de segurança relevantes. Depois, um outro grupo assume o comando do navio sequestrado, transfere o petróleo para um outro navio, para depois depositá-lo em várias instalações de armazenamento de petróleo para distribuição e venda aos comerciantes de petróleo (Onuoha, 2012).

As diferentes fases de planeamento e execução dos ataques envolvem a participação de vários atores, desde os trabalhadores da indústria de petróleo, dos agentes de segurança, dos comerciantes de petróleo, os funcionários do governo, dos traficantes de armas, e dos proprietários de navios. Na Nigéria o principal objectivo é roubar o petróleo bruto ou produtos petrolíferos refinados dos navios, contrapondo ao típico modus operandi de Somália que visa sequestrar as embarcações e a sua tripulação com finalidade de lucrar com resgate (IMB, 2010).

Nesta lógica, existe um conjunto de procedimentos desenvolvidos durante o modus operandi que na opinião de Ramos (2010), passo a apresentar:

Para a realização dos ataques, os piratas recorrem ao uso de navios-mãe, para daí projetarem seus ataques e concretizarem seus sequestros de navios mercantes. Este navio mãe navegam nos corredores de tráfego de forma aleatória, juntamente com outras embarcações envolvidas nas mais diversas atividades devido à sua similaridade, dificultando

assim a sua identificação. Normalmente ficam munidos com reboques e pequenas skiffs<sup>40</sup>, que fornecem apoio logístico necessário que lhes permita estender a um raio de acção a muitas dezenas de milhas da costa, permanecendo no mar durante vários dias à espera do seu alvo.

Os ataques são efectuados a partir do navio mãe utilizando as pequenas skiffs equipadas com potentes motores fora de borda, que lhes permitem alcançar altas velocidades, aproximadamente 25 nós, com boas condições do mar (Almeida, 2009)<sup>41</sup>.

As embarcações são normalmente guarnecidas por seis a oito elementos fortemente armados, com armas de assalto, AK 47, RPG's, entre outras, que invariavelmente utilizam contra os navios alvo com o objectivo claro de intimidar as tripulações, obrigando-as a reduzir a velocidade ou mesmo a parar o seu seguimento facilitando deste modo a abordagem (Stevenson e Wijk, 2010)<sup>42</sup>.

Os ataques, em geral, são efectuados através da aproximação, em alta velocidade, pelos sectores de popa dos navios mercantes, e por ambos os bordos. Em média, os ataques demoram cerca de 20 minutos. Se o sequestro do navio nesse espaço de tempo não for efetivado o ataque cessa (Almeida (2009) citado por Ramos (2010), pág.19).

Estando a bordo do navio alvo, os piratas costumam usar facas, pistolas e outros objetos pontiagudos para intimidar a tripulação e forçar o seu caminho para a ponte, para assumir o controle do navio e desativar o seu sistema de comunicação (CEMLAWS Africa, 2020).

Para que esses ataques sejam realizados com sucesso existem alguns factores que contribuem neste sentido, sendo em primeiro “as condições meteorológicas” existentes no local do ataque são de grande importância. Essas pequenas embarcações (as skiffs) são extremamente vulneráveis ao estado do mar, em que qualquer variação no mar representará um grande perigo para a sua navegação e condiciona a sua capacidade de navegar a velocidades que permitam a interceptação e posterior ataque aos navios.

---

<sup>40</sup> Um skiff é um pequeno barco. Há uma série de artes diferentes que são chamados de skiffs. Tradicionalmente, estas são embarcações costeiras ou fluviais usadas para lazer ou pesca e possuem uma equipe única ou pequena. Sailing skiffs se desenvolveram em classes competitivas de alto desempenho <https://educalingo.com/pt/dic-en/skiff>

<sup>41</sup>Apud Ramos (2010)

<sup>42</sup>Apud Ramos (2010)

Outro factor relevante para que o ataque seja conseguido é a “velocidade do navio alvo”, que depende muito em função do tipo de produto a ser transportado. Assim, navios graneleiros, petroleiros e navios de carga em geral navegam a velocidades que variam entre os 13 e os 18 nós. A maioria dos navios que são atacados pertencem a este tipo. Os navios porta-contentores que normalmente praticam velocidades superiores a 20 nós, e raramente foram atacados, até os dias de hoje não tendo sido concretizado nenhum sequestro. No entanto, os ataques são praticados essencialmente durante o dia. Aproximadamente 95% dos ataques ocorrem nesse período do dia, sendo as horas do nascimento e ocaso do sol as mais difíceis. Os ataques noturnos são muito raros e acontecem quase exclusivamente no período da lua cheia, que fornece aos piratas alguma iluminação adicional (NATO, 2009, apud Ramos (2010).

### 3.4 As novas formas de operação

Actualmente, o sequestro dos tripulantes tem sido relativamente consistente nos últimos 5 anos, geralmente visando o capitão, mas também outros elementos da tripulação, especialmente capitães e tripulantes não africanos. Os sequestros em massa tiveram o seu início no final de 2019 e prevaleceram em 2020. Em 2021, o rapto no mar para resgate constitui-se como a atividade criminosa mais lucrativa e assenta sobretudo no rapto de cidadãos ocidentais e asiáticos, que representam aproximadamente 66% dos raptados (Piteira, 2021, pág .21).

Assim sendo, os piratas estão a demonstrar um novo método para otimizar os seus ganhos financeiros. Existem indicadores de que os sequestros em maior número podem estar ligados ao facto de existir um teto estabelecido pelas seguradoras para o valor do resgate por tripulante. Assim sendo, os piratas raptam o maior número possível de tripulantes para gerar o valor máximo possível do resgate. Antes os ataques piratas incidiam mais sobre grandes navios, tais como petroleiros, cargueiros e navios de apoio offshore. Desde 2020 tem se registado uma maior incidência de ataques de pirataria a navios de pesca. (CEMLAWS Africa, 2020).

Os piratas tornaram muito discretos nas suas acções, tendo aperfeiçoado táticas mais eficientes sem deixarem provas, a maioria dos ataques são realizados no horário noturno, período em que torna mais difícil de serem detectados rapidamente pelas tripulações (Ângelo, 2021, apud Piteira, 2021).

### 3.5 Pirataria segundo a IMO e a CNUDM

No âmbito da legislação internacional, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar estabeleceu um regime jurídico para o combate á pirataria, explicando situações que podem ser consideradas pirataria e o modo como os Estados devem proceder.

Todo e qualquer acto fora do ordinário, abarcando meios de transporte marítimo no mar do arquipélago, na vizinhança, ou na região do Golfo da Guiné, envolvendo o infortúnio de perdas de vida ou não, pode ser entendido do imediato por cidadão comum, como ato de pirataria quando todavia não o é, existe uma categoria de crimes da qual a pirataria está inclusa (Batista, 2017, pág.50).

Desse modo, a definição legal da pirataria marítima encontra-se enraizada no direito internacional, sendo que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (CNUDM)<sup>43</sup> o principal instrumento normativo. Em seu artigo 101º a CNUDM define a pirataria marítima como:

a) refere-se a todo ato ilícito de violência ou detenção, ou de depredação, cometido com fins privados pela tripulação ou passageiros de um navio ou aeronave privados, dirigido contra: i) navio ou aeronave em alto-mar, ou pessoas ou bens a bordo; ii) um navio ou aeronave, pessoas ou bens em lugar não sujeito à jurisdição estatal. b) ato de participação voluntária na utilização de um navio ou embarcação, quando o agente tiver consciente de que tal meio possui um carácter pirata. c) qualquer ação com o propósito de incitar ou auxiliar, intencionalmente, a prática de um dos atos descritos nas alíneas a ou b.

Desta forma é possível perceber os aspectos relevantes para compreender o crime de pirataria para o Direito Internacional. Em primeiro lugar, a pirataria ocorre no alto mar, ou em área que não esteja sob jurisdição de nenhum Estado. No segundo lugar, é importante que haja participação de pelo menos duas embarcações ou aeronaves, para que se configure o acto ilícito de violência, retenção ou depredação. E por último tem que ter fim privado, cuja finalidade visa obter vantagem patrimonial, diferenciando do terrorismo quando este tem finalidade política.

A definição apresentada pela CNUDM, impõe restrições claras para a atuação da comunidade internacional contra atos de pirataria, interditando a intervenção quando tais

---

<sup>43</sup> <https://portal.azores.gov.pt/web/drpm/-/conven%C3%A7%C3%A3o-das-na%C3%A7%C3%B5es-unidas-sobre-o-direito-do-mar-cnudm->

atos ocorrem dentro das doze milhas náuticas, e a comunidade internacional está autorizada a intervir contra os actos de pirataria apenas na ZEE ou no alto mar, tomando designação de roubo armado, actos que ocorrem dentro das águas territoriais.

Por conseguinte, a International Maritime Organization (2009), resolução 1025 (26), considera o roubo armado os seguintes actos:

- a) Qualquer acto de violência ilegal ou detenção ou qualquer acto de depredação, ou ameaça desses actos, desde que não constitua pirataria, cometido com fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desses navios, dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de um Estado;
- b) Qualquer ato de incitação ou de facilitação intencional de um ato descrito no ponto anterior (Fortes 2014).

No entanto, a definição de roubo armado contra navios apresenta algumas similaridades com a definição de pirataria descrita na CNUDM, tais como: ato ilegal de violência, detenção ou depredação, com fins privados levados a cabo contra navios, pessoas ou propriedades. De igual modo, apresenta diferenças por não ser cometidos pela utilização de um navio contra outro navio, aeronave ou passageiros, em alto mar, o roubo armado contra navios é praticado dentro do mar territorial dos Estados costeiros, isto é, nas águas sob jurisdição dos Estados, tendo esse Estado o dever de aplicar a lei.

Além disso, as Nações Unidas considera que a definição da pirataria possui algumas limitações, relativamente o facto do crime reportado ter de ocorrer em alto mar; ter de ser cometido para fins privados, e admitir a intenção de roubar como uma condição imperativa. Nesse contexto, verifica-se a ausência de um consenso universal acerca da definição de pirataria marítima. A restritividade da conceituação legal vigente impede que a comunidade internacional adopte medidas eficazes no combate a esse tipo de ocorrência (Hespen, 2016)<sup>44</sup>.

Ademais, a pirataria marítima surge em zonas com fraca governação ou que apresentam falhas na lei, onde existe falta de fundos para as agências de aplicação da lei, havendo falta de equipamentos e de pessoal qualificado e controlável perante a corrupção. A aplicação da

---

<sup>44</sup> Apud Rocha (2017)

lei é dispendiosa e necessita de radares, barcos, centros de comando e controle, funcionários incorruptíveis e com conhecimento da área, o que tem de ser bem financiado e, por este motivo, estará fora do alcance dos orçamentos destes estados afetados. Além do mais, muitos dos piratas são menores, o que dificulta o processo de julgamento, como é o caso dos piratas de Somália (Mason, 2010, citado por Rocha 2017, pág. 12).

Também existe outra situação, concernente ao direito internacional que insiste em manter os direitos dos Estados costeiros nas suas águas tradicionais, o que acaba por complicar o combate à pirataria, pois, o que devia ser feito seria uma união/parceria marítima global que aglomerasse diversas forças policiais, a vários níveis, o que parece longe de vir a acontecer, visto que, cada Estado é detentor de soberania e, por isso, são pouco flexíveis nestes aspetos (Diaz & Dubner, 2009 apud Rocha 2017).

## Parte IV Contribuição dos países regionais e de outros organismos internacionais

### 4.1 Comissão Golfo da Guiné

O agravamento dos problemas de insegurança na região marítima da África Ocidental e Central, contribui para que os Estados criassem meios para eliminarem e combaterem os incidentes provocados pela instabilidade política, crime organizado transnacional, tráfico de seres humanos e de drogas, a pirataria, o roubo de recursos minerais e da pesca ilegal. Para tal fim, os Estados capacitaram os seus países em termos tecnológicos e criaram competências necessárias de recursos e meios humanos como forma de gerarem mudanças na extremidade marítima do Golfo da Guiné. Porém, os eventos de insegurança nas águas do GdG, têm feito parte da agenda política das organizações tanto internacionais como regionais, bem como a procura de melhores mecanismos de combate a essas práticas criminosas (Gaspar, 2017).

Nesta lógica, em 3 de Julho de 2001, foi criada a Comissão do Golfo da Guiné, composto por chefes de Estados de Angola, Gabão, Guiné Equatorial, Congo, Nigéria e São Tomé e Príncipe. Apesar da assinatura do Tratado constitutivo da comissão em 2001, a CGG estabeleceu de facto em 2006, firmado com um compromisso maior da República de Angola que, tendo alcançado a paz, ofereceu o seu território para sede da Organização e assumiu as despesas de instalação e do primeiro ano de funcionamento. Neste ano foi constituído o seu órgão executivo (Secretariado), integrado por S. Tomé e Príncipe (Secretário Executivo), a Nigéria (Secretário Executivo-Adjunto para as Questões Políticas), a Guiné Equatorial

(Secretário Executivo-Adjunto para as questões de Recursos Naturais e Ambiente), o Gabão (Diretor Administrativo) e o Congo-Brazzaville (Diretor Financeiro) (Veríssimo, 2014) .

Em 2008, a Comissão do Golfo da Guiné (CGG) aderiu à sua organização alguns países como o Camarões e a República Democrática do Congo. A organização permanece aberta à participação de outros Estados costeiros do Golfo da Guiné, com o objetivo de consolidar a sub-região como uma Zona de Paz e Segurança<sup>45</sup>. A CGG constitui um fórum institucional permanente de cooperação entre os Estados ribeirinhos, visando a defesa de interesses comuns e a promoção da paz e do desenvolvimento socioeconômico, pautada pelo diálogo, concertação e laços de amizade, solidariedade e fraternidade.

Os propósitos apresentados foram a necessidade de: promover a concertação estreita na exploração dos recursos naturais do Golfo, com vista a assegurar o desenvolvimento económico dos Estados-membros e o bem-estar dos nossos povos; promover a cooperação sectorial no quadro das disposições do Tratado que cria a Comunidade Económica Africana e a União Africana, para contribuir para o desenvolvimento do Continente. Mas para tal torna-se imperioso que os estados definam políticas comuns, nos domínios da promoção económica e da integração do Golfo (CGG , 2012, citado por Luz, 2017).

A CGG, em 2012, adoptou a Declaração de Luanda sobre Paz e Segurança na região Golfo da Guiné, cujo lema foi "sem paz e segurança não há desenvolvimento", com finalidade de avaliar a situação da segurança marítima na região, realçando os factores que a condicionam. Preocupado com a crescente onda de insegurança marítima e aumento dos conflitos armados em África, apelou para o desenvolvimento de políticas e acções comuns, que contribuam para a transformação da região do GdG. Também frisou a necessidade de trabalharem em conjunto para desenvolver e implementar uma estratégia a longo prazo, tanto no mar como na terra, ao nível das organizações regionais em parceria com a União Africana, na Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul e as Nações Unidas. A Declaração acrescenta a importância de desenvolver acções específicas, como por exemplo promover medidas legais internacionalmente contra a compra de petróleo bruto roubado e desenvolver legislação nacional que responsabilize criminalmente os responsáveis pelos actos ilegais;

---

<sup>45</sup> Comissão Golfo da Guiné. (2016, agosto 30). A Comissão do Golfo da Guiné. CGG - GGC.

<https://cggrps.com/a/comissao-do-golfo-da-guine/>



desenvolver políticas comuns de modo a impedir a proliferação e tráficos de armas, bem como a gestão sustentável dos recursos; e promover o fortalecimento da democracia e da boa governação dos Estados da região, e não esquecendo da importância de trabalharem em conjunto com as duas maiores instituições regionais a CEEAC e a CEDEAO (CGG 2012)<sup>46</sup>.

A organização conta com desafio em relação aos Estados membros, no que concerne a questão do pagamento das cotas e na resistência passiva no que tange a materialização das decisões tomadas nas cimeiras de chefes de Estado. Sendo que um dos maiores obstáculos ao desenvolvimento na região, encontra-se no receio que os Estados têm relativamente à perda da soberania, com a existência de um processo de integração mais acentuado. Portanto, para que haja a segurança e a defesa nesta região há necessidade de implementar projetos estruturantes e avultados, para os quais é imprescindível investimentos iniciais, e é com a ajuda dos parceiros internacionais, e com exportação dos seus recursos, que os países de África poderão encontrar a fonte de financiamento. E, sendo a região do Golfo da Guiné, um espaço onde as potências competem devido a necessidade de recursos daí advindos, as estratégias de investimento centradas nessa região, que visem o desenvolvimento, tais como, políticas, económicas, sociais, promotoras da estabilidade e, conseqüentemente, da segurança regional, é uma mais valia para os países (Gaspar 2017, pág. 241, 242).

Os problemas de segurança ao nível regional, está associado a questões internas de cada Estado, e muitas das vezes resultante das más políticas seguidas pelos Estados, por isso há necessidade de adoptar uma estratégia de segurança comum, susceptível de fomentar e pressionar os Estados membros a procurarem soluções em conjunto. Sendo assim, esse problema só será ultrapassado por meio da mudança de mentalidade das elites do poder, e a percepção de interesse em comum. Enquanto não existir a harmonia entre os Estados, tornar-se-á difícil a manutenção da segurança coletiva regional.<sup>47</sup>

## 4.2 Arquitectura de Yaoundé

Importunado com a crescente criminalidade organizada e da ameaça que esta representa para a navegação global, enquanto delito ao direito do mar, em junho de 2013, os líderes da ECOWAS da ECCAS e da Comissão do Golfo da Guiné (GGC) reuniram-se em Yaoundé, Camarões, para estabelecer as bases de um acordo estratégico regional para prevenir e

---

<sup>46</sup> Luz, 2017

<sup>47</sup> Gaspar, 2017

processar atividades ilícitas nas águas do Golfo da Guiné. A Cúpula de Yaoundé levou à criação de três mecanismos: o Código de Conduta de Yaoundé, influenciado pelo Código de Conduta do Djibouti<sup>48</sup>; a Declaração dos Chefes de Estado e o Memorando de entendimento entre organizações regionais (CEEAC, CEDEAO e CGG). Com a criação desses mecanismos, impulsionou para a elaboração da Arquitetura Yaoundé (Piteira, 2021).

A Arquitetura de Yaoundé compreende um Centro de Coordenação Inter-regional (CCI) que funciona como um hub de comunicação e coordenação entre o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central (CRESMAC) e o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental (CRESMAO). A estrutura está dividida em cinco zonas marítimas operacionais, cada uma coordenada por um Centro de Coordenação Marítima Multinacional (MMCC). Em nível nacional, os Centros Operacionais Marítimos (COM) integram os principais atores envolvidos nas atividades marítimas do Estado (polícia marítima, alfândegas, pesca e proteção ambiental), além das marinhas nacionais responsáveis pela cooperação<sup>49</sup>.

Durante a assinatura do Código de Conduta de Yaoundé, os chefes de Estado e de governo comprometeram-se a trabalhar em conjunto para promover a paz, a segurança e a estabilidade na região marítima comum da África Central e Ocidental, mobilizando recursos operacionais, institucionais e logísticos. Ademais, os signatários manifestaram o compromisso de colaborar na implementação da Estratégia Africana Integrada para os Mares e Oceanos 2050, proposta pela União Africana (Nascimento, 2020).

### 4.3 Estratégia Marítima Integrada de Africana 2050

A União Africana adoptou em 2012 um vasto mecanismo para responder aos desafios marítimos e promover a segurança, a EMIA (Estratégia Marítima Integrada de África 2050).

---

<sup>48</sup> O Código de Conduta sobre Repressão da Pirataria e Assaltos a Mão Armada contra Navios no Oceano Índico Oriental e no Golfo de Aden, na sua denominação completa, entrou em vigor a 29 de Janeiro de 2009. Antes de Moçambique rubricaram o convénio os Camarões, Djibouti, Egipto, Eritreia, Etiópia, Jordânia, Quênia, Madagáscar, Maldivas, Maurícias, Omã, Arábia Saudita, Seychelles, Somália, África do Sul, Sudão, Emiratos Árabes Unidos, Tanzânia e Iémen. <https://www.transportesenegocios.pt/mocambique-subscribe-codigo-de-conduta-de-djibouti-contr-a-pirataria/>

<sup>49</sup> Arquitetura de Yaounde – icc. (sem data). Obtido 8 de maio de 2024, de [https://icc-gog.org/?page\\_id=1704](https://icc-gog.org/?page_id=1704)

É uma abordagem abrangente, com criação de planos a longo prazo, e que implica múltiplas ações de modo a permitir a concretização dos objetivos da UA (União Africana) para uma África próspera, através da promoção e do aumento da criação de riqueza por meio dos mares e oceanos (UA, 2012, p.13).

Os objetivos estratégicos a serem alcançados até 2050 são os seguintes:

- a) Instituição da Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África (ZMECA);
- b) Engajamento da sociedade civil e de todos os stakeholders para a promoção da conscientização sobre as questões marítimas;
- c) Fortalecimento da vontade política nos níveis comunitário, nacional, regional e continental;
- d) Apoio ao desenvolvimento econômico e ao comércio regional e internacional por meio do fortalecimento de capacidades e do desenvolvimento de competências marítimas;
- e) Garantia da segurança e proteção dos sistemas de transporte marítimo; e
- f) Minimização dos danos ambientais e aceleração da recuperação em casos de catástrofes.

Concernente a pirataria e assaltos armados, a UA incentiva os seus Estados membros de acordo com os seus recursos disponíveis, as suas prioridades, as suas leis e regulamentos nacionais e regras aplicáveis de direito internacional, a cooperarem com a IMO e outras importantes organizações e a aprimorarem os seus ativos para uma cooperação máxima na contenção da pirataria e assalto à mão armada contra navios.

A UA encoraja os seus Estados a cumprirem o seguinte: a) partilha de encargos; b) acompanhamento dos fluxos financeiros; c) partilha e divulgação de informações relevantes; d) proibição dos navios ou aeronaves suspeitos de envolvimento em pirataria ou assaltos à mão armada contra navios; e) apreensão e repressão de pessoas que cometam ou tentem cometer pirataria ou assaltos à mão armada contra navios; e f) facilidade no bom atendimento, tratamento e repatriamento dos marinheiros, pescadores, pessoal bordo e outros passageiros sujeitos a pirataria ou assaltos à mão armada contra navios, e com preferência para aqueles que tenham sido submetidos à violência.

Além disso, a UA apoia e oferece assistência técnica aos Estados africanos considerados frágeis com o intuito de ajudá-los a melhorar a sua capacidade para que consigam efetuar patrulhas costeiras e marítimas eficazes (União Africana, 2012, p. 28).

#### 4.4 Contributos de outros organismos regionais ou Internacionais

##### 4.4.1 União Europeia

Este organismo está cada vez mais interessado em apoiar os Estados e as organizações regionais do GdG , tendo desenvolvido vários esforços direcionados para as questões de segurança marítima da região. Em 17 de Março de 2014, foi aprovada a Estratégia da União Europeia para o GdG, englobando duas regiões geográficas, políticas e económicas: a ECOWAS e a ECCAS, ambas filiadas à Comissão do Golfo da Guiné e à União Africana.

Esta estratégia visa combater a insegurança marítima e o crime organizado na região através de uma abordagem holística dos problemas regionais, da aplicação das lições aprendidas na Somália e da criação de parcerias entre os países da região, organizações regionais (ECOWAS, ECCAS, CGG e MOWCA) e organizações internacionais a operarem na região, nomeadamente, UNOCA, UNOWA, UNODC, IMO, INTERPOL, WCO, entre outras (Conselho UE, 2014, apud Cabrita 2016, pág.34).

##### 4.4.2 CPLP (Comunidade dos Países da Língua Portuguesa)

As relações internacionais portuguesas com os países lusófonos estão previstas na Constituição da República Portuguesa, no seu Art. 7º, alínea 4, “Portugal mantém laços privilegiados de amizade e cooperação com os países de língua portuguesa” (CRP, 1976).

A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)<sup>50</sup> foi criada em 1996, tendo uma área marítima como elo de ligação dos seus membros, o Oceano Atlântico, com exceção de Moçambique e Timor Leste, localizados no Oceano Índico. A todos, partilham em comum, traços culturais e linguísticos.

---

<sup>50</sup> Composta numa primeira fase por sete países: sendo Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe. Atualmente, também fazem dela parte Timor Leste e Guiné Equatorial.

Para salvaguardar os seus interesses estratégicos, o Portugal tem assegurado algumas iniciativas, relativamente no âmbito da segurança e defesa, das quais estão consagrados no seu Programa do Governo as ações de cooperação com os países lusófonos, a destacar:

A Cooperação Técnico Militar, com ênfase para os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) e Timor-Leste, tendo por objetivo contribuir para a afirmação da presença de Portugal no mundo, através da atuação das Forças Armadas Portuguesas como instrumento da Política Externa do Estado (Matias, 2008).

Além do mais, foi desenvolvida outra actividade por Portugal, denominada “a Iniciativa Mar Aberto” que teve o seu início em 2008 e representa também uma parte daquilo que é a cooperação militar entre Portugal e os países da CPLP. A iniciativa realiza-se anualmente sob a organização da Marinha Portuguesa nos países de língua portuguesa e tem desenvolvido atividades marítimas como parte do contributo de Portugal para o apoio internacional à qualificação dos países da região do Golfo da Guiné em questão de segurança marítima e no combate às atividades ilícitas no mar (República Portuguesa, 2019).

Esta iniciativa teve como metas:

- a) A criação de uma plataforma comum de debate e partilha de conhecimentos em matéria de âmbito naval, de nível estratégico e operacional;
- b) A promoção de um ambiente de cooperação nos âmbitos naval e marítimo, designadamente, no campo de ação associado às entidades com responsabilidades no exercício da autoridade do Estado no mar-segurança marítima e defesa
- c) Apoiar para o desenvolvimento das capacidades das Marinhas da CPLP;
- d) Garantir a comunicação permanente entre os Estados-Maiores das Marinhas da CPLP (Regulamento da CMCPLP, 2006).

#### 4.4.3 Apoio da Organização da Nações Unidas (ONU)

As Nações Unidas, desde o princípio do século XXI, têm vindo a demonstrar boa vontade em resolver os problemas da insegurança marítima no Golfo da Guiné. Essa vontade está relacionada com os prejuízos que estes crimes constituem para a navegação internacional, para a segurança, defesa e desenvolvimento da própria região. E com o passar dos anos, a ONU, têm vindo a melhorar a intensidade e a eficácia das suas operações de manutenção da paz em África, muitas delas anteriormente infrutíferas, em virtude da desordem e violência do seu exército. Atualmente as operações da ONU são consagradas

por ajudarem a solucionar conflitos e por criar ambientes operacionais mais brandos para as forças internacionais de manutenção da paz (Conceição, 2020).

#### 4.4.4 Outras iniciativas

Também contribuem para a segurança da região outros países ou organismos como, EUA, a China, o Brasil, a França, o Reino Unido, a Índia, a NATO e o G7++ Friends of Gulf of Guinea intensificam a sua presença na região do GdG, por se tornar numa importante rota marítima para a busca de recursos energéticos que são indispensáveis para o desenvolvimento desses mesmos Estados. As potências europeias que manifestam o seu interesse pela região estão adotando uma estratégia para manter as suas influências políticas, económicas, a cooperação bilateral e multilateral, os seus laços históricos principalmente a França, Reino Unido, Espanha, Bélgica e Portugal, com o objetivo de influenciar no desenvolvimento económico, político, diplomático e militar dos países africanos pertencentes a região (Bernardino, 2013).

### Parte V Participação de São Tomé e Príncipe e de NRP “Zaire”

Este capítulo aborda o contexto histórico de São Tomé e Príncipe, seus recursos, sua posição na região, a segurança marítima e as estratégias implementadas para lidar com a mesma. Também detalha o NRP Zaire, a cooperação militar entre Portugal e São Tomé e Príncipe, as ações desenvolvidas, as patrulhas, as operações de busca e salvamento, as implicações dessa cooperação e os novos desafios.

## 5.1 São Tomé e Príncipe e a sua relação com Portugal

### 5.1.1 Contexto histórico de São Tomé e Príncipe

A data precisa do descobrimento das ilhas de São Tomé e Príncipe permanece um enigma para os historiadores, envolta em debates e teorias. Uma das hipóteses mais proeminentes atribui a descoberta a João de Santarém e Pêro Escobar, situando-a entre o final de 1470 e o início de 1471. Apesar das divergências, há um consenso entre as diversas teses de que o descobrimento ocorreu na década de 1470. Oficialmente, considera-se que os portugueses chegaram às ilhas em 21 de dezembro (a ilha de São Tomé) e 17 de janeiro (a ilha do Príncipe), datas que coincidem com os dias dedicados aos santos homônimos (S.Tomé e S.Antão) (Sousa, 2017).

Após o descobrimento, a colonização portuguesa teve início 15 anos depois. Em 24 de setembro de 1485, D. João II concedeu uma carta de privilégio a João de Paiva, impulsionando a colonização, especialmente na ilha de São Tomé (Fraga, 2006, pág. 6). A colonização portuguesa moldou profundamente a história e a cultura do arquipélago, que se tornou uma colônia portuguesa do século XV até sua independência em 12 de julho de 1975 (Afonso, 2020).

Essa herança é evidente na língua oficial, o português, e na rica cultura do país, que mescla influências portuguesas, africanas e de outras origens. A relação entre São Tomé e Príncipe e Portugal é marcada por um diálogo político frequente, visitas bilaterais de alto nível, forte cooperação e a participação conjunta na Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), com São Tomé e Príncipe assumindo a Presidência pro-tempore entre 2023 e 2025<sup>51</sup>.

O arquipélago, São Tomé e Príncipe, faz parte dos países do PEIVD (pequenos Estados insulares em vias de desenvolvimento), situado no Oceano Atlântico, no Golfo da Guiné, a aproximadamente trezentos (300) quilômetros da costa ocidental africana sobre a linha imaginária do Equador, composta por duas ilhas (para além de alguns ilhéus desabitados), com uma dimensão total de 1001 km<sup>2</sup>, sendo que São Tomé possui uma dimensão de 859 km<sup>2</sup> e a ilha do Príncipe 142 km<sup>2</sup>. A distância entre as duas ilhas é de cerca de 140 km, estando a ilha do Príncipe localizada a nordeste de São Tomé (BAD, 2016 apud Sousa 2017, pág. 75).

O arquipélago está composto por ilhas de origem vulcânica, apresentando relevo muito acidentado, pluviosidade elevada e solo muito fértil. O clima é tropical húmido, com temperaturas a variar entre 21°C e 28°C com precipitações sobretudo na parte sul de São Tomé e Príncipe. Existem somente duas estações climáticas no arquipélago; a estação seca (gravana) que ocorre entre os meses de Junho a Agosto, e a estação da chuva que ocorre nos restantes meses (Batista, 2017).

Oficialmente conhecido como a República Democrática de São Tomé e Príncipe (RDSTP), é um arquipélago formado por duas ilhas e ilhéus adjacentes com uma área total de 1001 quilómetros quadrados, situado no Golfo da Guiné, à 300 km da costa do Gabão,

---

<sup>51</sup> <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/sao-tome-e-principe>

com uma população de 225.000<sup>52</sup> mil habitantes. O seu território é composto pelas ilhas de São Tomé e Príncipe e pelos ilhéus das Rolas, das Cabras, Bombom, Boné Jockey, Pedras Tinhosas e demais ilhéus adjacentes, o mar territorial possui um raio de doze milhas, a partir da linha de base determinada pela lei, pelas águas arquipelágicas situadas no interior da linha de base e o espaço aéreo que se estende sobre o conjunto territorial atrás definido (Constituição de RDSTP, 2003, art 4 n°1).

Mediante os dados obtidos no Portal Diplomático da República Portuguesa<sup>53</sup>, considera que São Tomé e Príncipe tem o Portugal como um dos principais parceiros, ocupando o primeiro lugar, enquanto fornecedor do país, com aproximadamente mil e cento e trinta (1.130) empresas portuguesas no mercado santomense. As ilhas apresentam forte potencial em diversos setores, nomeadamente na área do turismo, telecomunicações, infraestruturas, energia, ambiente, agricultura e pesca, alavancado pela extensa Zona Económica Exclusiva do país.

No âmbito da cooperação bilateral, foi desenvolvido o Programa Estratégico de Cooperação 2021-2025<sup>54</sup>, que para além de dar continuidade às iniciativas em áreas estruturantes como a educação, saúde, a justiça e a defesa, visa também corresponder às novas temáticas apresentadas pelas autoridade santomenses, nomeadamente no âmbito do desenvolvimento da cooperação para as infraestruturas, transportes, turismo, juventude, desporto e formação.

Uma das principais áreas de cooperação é a educação, por meio da formação dos professores, da formação contínua dos docentes do ensino secundário, do apoio à lecionação da língua portuguesa e matemática, do programa de bolsas de estudos e da cooperação entre as universidades.

Relativamente ao sector de saúde, refere-se a promoção e consolidação da prestação de cuidados especializados, a manutenção do sistema de telemedicina e a evacuação de doentes.

E no domínio da segurança e defesa, concretamente no sector de segurança marítima, por meio de apoio à estrutura superior de defesa e das forças armadas de STP, na qualificação e capacitação das forças de segurança, na fiscalização conjunta de espaços marítimos e na participação em missões de paz e missões humanitárias. Mediante este contexto, São Tomé e Príncipe é um dos membros fundadores do Atlantic Center, um centro de cooperação sediado em Portugal, que promove a capacitação de defesa da bacia do Atlântico. São Tomé

---

<sup>52</sup> <https://www.worldbank.org/pt/country/saotome/overview#1>

<sup>53</sup> <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/sao-tome-e-principe>

<sup>54</sup> <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/sao-tome-e-principe>



e Príncipe também acolheu missões de Mar Aberto, uma iniciativa que consistia na cooperação e promoção da segurança marítima, com ênfase para a região do Golfo da Guiné.

### 5.1.2 Aspecto Político<sup>55</sup>

São Tomé e Príncipe tem um sistema democrático multipartidário, semi-presidencial, e tem sido um modelo para a transição democrática do poder ao nível da África Central. O partido Ação Democrática Independente (ADI), que detém 30 dos 55 assentos parlamentares, foi eleito para governar de 2022 a 2026.

### 5.1.3 Aspecto Económico e Social<sup>56</sup>

São Tomé e Príncipe é um país insular, composto por duas ilhas, de rendimento médio baixo, com cerca de 960 quilómetros quadrados. Apesar da sua dimensão geográfica, o país possui uma significativa riqueza natural inexplorada, incluindo florestas tropicais virgens com uma biodiversidade rica e única, o que é favorável ao turismo baseado na natureza. O país é maioritariamente jovem, com uma população cada vez mais instruída, de 225.000 pessoas de STP, quase metade delas têm menos de 18 anos, com uma taxa de matrícula no ensino secundário de 89%.

O país encara problemas estruturais sérios, a sua dimensão e o baixo número de população dificulta o desenvolvimento de actividades económicas em grande escala, resultando numa base produtiva pequena e pouco diversificada. O seu afastamento e insularidade aumentam os custos comerciais e tornam-no mais vulnerável a choques em termos de troca e no clima. Apesar de um PIB per capita de cerca de 2.817 dólares, a situação socioeconómica do país é vulnerável, com elevado índice de pobreza, associado à desigualdade de rendimentos (40,7 segundo o índice e Gini) e à falta de oportunidades de emprego. Até 45% da população vivia com menos de 3,65 dólares por dia (PPC 2017), o limiar de pobreza internacional para países de rendimento médio-baixo como STP. Isto inclui os 15,7% da população que vivem com menos de 2,15 dólares por dia.

O ambiente empresarial é prejudicado por infra-estruturas subdesenvolvidas, electricidade particularmente dispendiosa e não fiável, e por instituições frágeis, conectividade limitada e elevada vulnerabilidade aos choques climáticos. As finanças públicas estão sob pressão devido ao elevado custo da prestação de serviços públicos devido

---

<sup>55</sup> <https://www.worldbank.org/pt/country/saotome/overview#1>

<sup>56</sup> <https://www.worldbank.org/pt/country/saotome/overview#1>

à falta de escala no fornecimento de bens públicos, agudizada pela baixa mobilização de receitas internas e pela ausência de financiamento externo.

O desenvolvimento do país tem sido impulsionado pelas despesas públicas financiadas externamente, mas este modelo de crescimento tornou-se insustentável devido ao declínio estrutural e à volatilidade dos donativos. Para que haja um o crescimento sustentável, o país terá que promover um modelo de crescimento apostando no sector, direccionado para a melhoria do capital humano, das infraestruturas e do ambiente de negócios para libertar o seu potencial para sectores como o turismo e a agricultura de nicho de elevada qualidade. O ambiente de negócios encontra-se comprometido por infraestruturas inadequadas, caracterizadas por altos custos e instabilidade da energia elétrica, instituições frágeis, conectividade limitada e elevada vulnerabilidade a eventos climáticos extremos. O elevado custo da prestação de serviços públicos sobrecarregam as finanças públicas, devido à falta de escala no fornecimento de bens públicos, agravado pela baixa mobilização de receitas internas e pelo declínio do financiamento externo.

O desenvolvimento de São Tomé e Príncipe (STP) tem sido historicamente impulsionado por um modelo de crescimento baseado em gastos públicos financiados por recursos externos. Contudo, a volatilidade e o declínio estrutural das subvenções internacionais tornaram esse modelo insustentável. Para alcançar um crescimento económico sustentável, STP necessita promover um modelo de desenvolvimento centrado no setor privado, com foco no fortalecimento do capital humano, na melhoria das infraestruturas e na otimização do ambiente de negócios, visando explorar o potencial dos setores do turismo e da agricultura de alta qualidade e nicho.

#### 5.1.4 Principais recursos do país

Para Menezes (2003) apud Sousa (2017), STP é detentor de um grande número de microclimas e de condições muito variadas de pluviometria, orografia (altitudes e declives) e de boa qualidade físico-química dos solos, temperatura e insolação diversa. Tudo isso acaba por lhe conferir um potencial agrícola muito diversificado, permitindo cultivar desde plantas estimulantes (cacau), passando por especiarias, amiláceas, oleaginosas, hortícolas, frutícolas, aromáticas e flores. Para aquele autor, o país tem condições para se transformar num jardim botânico, isto do ponto de vista edafo-climático e ecológico, autossustentável em algumas produções alimentares, continuando assim a agricultura em termos macroeconómicos a ser um importante sector complementar da economia (pág.77).

Outro aspecto relevante a destacar, considerando como uma das maiores atratividades turísticas é a vegetação. A flora do arquipélago contém 224 espécies, sendo 85 endêmicas que correspondem a cerca de 15% da flora autóctone de São Tomé e a 10% da vegetação do Príncipe. Adicionalmente, a fauna do país apresenta uma notável diversidade de espécies, com destaque para os répteis, dos quais 16 são endêmicos. Dentre estes, 9 são anfíbios. A avifauna é igualmente rica, contabilizando 143 espécies, sendo 26 delas endêmicas do arquipélago. No que concerne à flora, a Ilha do Príncipe abriga um tipo único de floresta ombrófila densa de baixa e média altitude. STP possui um elevado potencial hídrico composto por mais de 50 cursos de água, cujos comprimentos variam entre 5km e 27Km e percorrem desnivelamentos entre mil e mil e quinhentos metros de altitude, em paisagens. Os principais rios de São Tomé são o Yô Grande, o maior do país, o rio do Ouro, Manuel Jorge e Abade e o rio Papagaio no Príncipe (Menezes, 2003; Costa, et al, 2014)<sup>57</sup>.

Ao nível das águas do arquipélago de STP possui aproximadamente 185 espécies ou de peixes de mais de 67 famílias. De forma complementar, o ecossistema marinho da região apresenta uma rica biodiversidade, incluindo importantes sítios de nidificação de tartarugas marinhas, além de abrigar diversas espécies de aves e mamíferos marinhos. As águas territoriais de São Tomé e Príncipe constituem um habitat preferencial para a reprodução de baleias jubarte, que migram anualmente entre a Antártida e o Golfo da Guiné. A dinâmica oceanográfica da região, caracterizada por um clima equatorial oceânico, é influenciada por fatores como os ventos de monção de sul, a corrente quente do Golfo da Guiné e a topografia submarina montanhosa. Outros estudos, também, indicam a existência de uma potencial biomassa piscícola de 12.000 toneladas por ano, 8500 das quais de espécies pelágicas e as restantes 3500 de espécies que vivem no fundo do mar, isto é, junto dos substratos marinhos. Verificam-se variedades de espécies tais como: Atum amarelo e Judeu, Bonito, Serra e Serrajão, Cavala, Cavala Gigante da Índia, Barracuda, Badejo, Peixe Novo, Corvina, Garoupas, Cherne, Pargo e Pargo Mulato, Xaréu Corcovado e Macoa, Palmete, Salmonete, Cachucho, Carapau, Sardinha miúda, Linguado, Dourado e os grandes Meros, Pratas, Espadins, Veleiros, peixes Voadores, lulas, peixes – Trombeta, Roncadores (Batista, 2017, pág 47).

Este arquipélago, de acordo com o autor, está no epicentro de um gigantesco campo de petróleo, que aponta para cerca de 11 bilhões de barris de petróleo sob suas águas territoriais.

---

<sup>57</sup> Citado por Neves 2017, pág 77

Ainda há informações dizendo que São Tomé e Príncipe perfila-se como um dos países do Golfo da Guiné para explorar o petróleo, com uma estimativa de reserva que varia entre 4 a 10 bilhões de barris. (GOLDWYN et MORRISON, 2005, citado por Batista, 2017, pág 30).

#### 5.1.5 Posicionamento de STP no Golfo da Guiné

A República Democrática de São Tomé e Príncipe é um país composto de duas ilhas e demais ilhéus adjacentes, com uma extensão de 1001 Km<sup>2</sup>, localizado em pleno Golfo da Guiné, sendo São Tomé, entre a latitude 000 23' Norte e longitude 0150 58' Este, e Príncipe entre latitude 01038' Norte e longitude 0160 38' Este, e com uma zona económica exclusiva de 165.377 km<sup>2</sup>, das quais 34. 540 km<sup>2</sup> pertence a zona de desenvolvimento mútuo com a Nigéria (Nacional, 2007).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em seu artigo 55, define a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) como uma área marítima adjacente ao mar territorial, submetida a um regime jurídico específico estabelecido na Convenção. Nesse regime, os direitos e a jurisdição do Estado costeiro, assim como os direitos e liberdades dos demais Estados, são regulamentados pelas disposições pertinentes do tratado internacional. Sendo assim, o artigo 4.º da Lei 1/98 postula que a “a Zona Económica Exclusiva da República Democrática de São Tomé e Príncipe é fixada em duzentas milhas marítimas, medidas a partir das linhas de base das quais se determina a extensão do mar territorial” que é consagrado no artigo 57.º da CNUDM, relativo à largura da ZEE, que “não se estenderá além das duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial”.

A localização geográfica confere ao país, como referido por alguns autores nacionais, imensas vantagens comparativas, reais e potenciais, passíveis de proporcionar uma posição geoestratégica e geopolítica importante, atraindo assim, a atenção de grandes potências internacionais. Apesar das limitações referente a insularidade, que lhe coloca numa posição de desvantagem no que se refere aos outros Estados vizinhos como a Nigéria, Angola e o Gabão. Esses países possuem um grande efetivo populacional, bem como por serem ricos em recursos naturais, como petróleo, gás natural, carvão mineral e madeira (Afonso, 2017, apud Nascimento 2020).

Dessa forma, o arquipélago possui uma localização geoestratégica privilegiada no Golfo da Guiné, a cerca de 350 km da costa continental. Essa posição geográfica confere a São Tomé e Príncipe (STP) um potencial significativo para o desenvolvimento econômico. Em

contraste com muitos países da região, STP destaca-se pela estabilidade política e social, caracterizada pela ausência de conflitos internos, o que representa uma vantagem competitiva crucial. Tal cenário propicia um ambiente favorável à atração de investimentos estrangeiros diretos, oferecendo oportunidades únicas para o crescimento econômico do país. Este autor considera que a distância, por via aérea, do continente e das principais capitais do Golfo da Guiné torna viável o país constituir-se num autêntico hub (plataforma giratória) da região, transformando-se numa nova central de distribuição de pessoas, bens e serviços para os países da região. A descoberta de reservas de petróleo, a relevância adquirida pelo Golfo da Guiné a nível mundial e os investimentos que certamente irão ser atraídos para a região são condições únicas que o país tem de aproveitar e potenciar de modo a desempenhar um papel de charneira no Golfo da Guiné, já que o país tem condições para se transformar numa ponte privilegiada entre a África, a América e até a Europa, não só a nível de pessoas e serviços, como de fluxos financeiros que se vão inevitavelmente estabelecer à volta do petróleo (Costa, 2011, apud Sousa 2017, pág. 144).

Este posicionamento confere ao país uma vasta visão da região da África central, e em especial da própria região Golfo da Guiné, mediante esta localização, que o país possui, a marinha dos Estados Unidos instalou em 2008 um sofisticado sistema de radares de vigilância no espaço marítimo são-tomense, visando a localização, identificação e obtenção de informações dos navios que circulam no espaço marítimo exclusivo de São Tomé e Príncipe, sendo que o investimento custou 18 milhões de dólares e o sistema de radares de vigilância com capacidade de alcance das regiões, citados no início do parágrafo, intitulada “Voz de América” (Batista, 2017).

#### 5.1.6 Segurança Marítima em STP e estratégia implementada

O fraco empenho dos Estados ao mar, deixando à mercê as vulnerabilidades que estes possuem na garantia da sua segurança marítima, no controlo dos espaços marítimos sob a sua jurisdição e no exercício da sua autoridade no mar, condicionando, assim, as oportunidades que o mar lhes proporciona. Destarte, os Estados ribeirinhos enfrentam enormes desafios e ameaças que têm emergido gradualmente no ambiente marítimo e, para o seu combate, estes Estados precisam conhecer o amplo espaço marítimo que o rodeia, mas que não tem sido alcançado por falta de recursos (Ginga, 2014, pp. 262–263).

Logo após a independência em 1975, o país focou-se internamente para a reconstrução do novo Estado, não dando prioridade ao mar. Por ser um Estado recente, apresentava inúmeras dificuldades e carências com destaque para o recurso económico, para a subsistência e um reservatório para a atividade piscatória. O país não deu importância às questões do mar e segurança marítima, mas sim à segurança alimentar e às ameaças resultantes de divergências com países vizinhos, como o Gabão (Nascimento, 2020).

No que concerne às infraestruturas, os aeroportos em São Tomé e Príncipe são capazes de admitir a operação de meios aéreos, mas no que concerne ao porto naval do país, não pode dizer o mesmo, não é de águas profundas, e para além disso, o país conta apenas com um cais, num porto pequeno, o que dificulta a operação por falta do espaço. Ao nível de organizacional e doutrinário, existe falta de legislação e regulamentação adequada à fiscalização de atividades no mar. E quanto ao pessoal, a maioria do efetivo advém do exército e está pouco vocacionada para a parte marítima (G. Rosinha, apud Soeiro, 2021).

A questão da segurança marítima no país é recente, surge após a descoberta de petróleo offshore, que passa a ser discutida na política interna e na reaproximação com os países vizinhos. A condução da política de segurança marítima e de prevenção da poluição do mar é competência do Governo que, no respectivo programa, deve inscrever as principais orientações a adoptar ou a propor naquele domínio (Lei n.º 13/2007, do artigo 7.º).

Mediante as lacunas existentes e referida no parágrafo anterior, o país tem contado com o apoio internacional, não só de Portugal, mas também de outros países com interesse estratégico na região, como por exemplo o Brasil (Sоеiro, 2021, pág 17).

No âmbito da segurança marítima, o país tem apostado essencialmente na cooperação militar, tanto com países africanos, mas também com forças extrarregionais, como é o caso do Brasil, Estados Unidos da América e Portugal. E, em dezembro de 2006, os EUA escolheram o arquipélago para um novo programa da marinha norte americana. Tratou-se de um programa de um complexo sistema de vigilância para localizar e identificar navios em movimento no mar do arquipélago, este projeto custou 18 milhões de dólares, e está munido com o programa de vigilância do Golfo da Guiné, com a instalação de radares, tendo entrado em funcionamento em Janeiro de 2008 (Nascimento, 2011, pág. 115).

No entanto, para STP, a situação é mais delicada e, por se encontrar numa zona susceptível à prática de atividades ilegais, e que segundo 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 de combustível; a imigração ilegal e a poluição marítima. Por isso, o país terá que apostar em outros meios, para além daqueles citados, para poder mitigar esse fenómeno na região (Soeiro, 2021).

#### 5.1.6.1 Estratégia de Segurança Marítima

Diante das ameaças existente no domínio marítimo, o Estado santomense instituiu, por meio de legislação específica, uma Estratégia de Segurança Marítima. Este documento delinea as políticas, os princípios fundamentais e os atores relevantes na gestão das questões marítimas, com o objetivo de garantir a segurança marítima sob jurisdição nacional até 2030 (Conceição, 2020, pág. 121).

Mediante o decreto-lei nº02/2018 aprovado pelo governo, foi elaborado um documento de relevância ao nível nacional, com intuito de definir os aspectos fundamentais da estratégia global do Estado para o cumprimento de políticas da segurança marítima e através desta, o estado definiu acções e estratégias , no âmbito da defesa e segurança da República Democrática de São Tomé e Príncipe (RDSTP), que inclui o seu espaço estratégico de interesse nacional sendo:

- a) O território que corresponde ao arquipélago;
- b) O espaço de circulação em todas as partes do território nacional;
- c) Os espaços aéreos e marítimos, as águas territoriais, os fundos marinhos contíguos, a ZEE sob a jurisdição do país e a zona que resulta do processo do alargamento da plataforma continental.

A ESM possui três objetivos estratégicos gerais, que consiste em fortalecer a governação marítima; otimizar a economia azul; e reforçar a proteção e a segurança marítima; e além destes foram definidos os objectivos específicos a destacar:

1. Estimular e fortalecer parcerias internacionais, regionais e bilaterais com vista a garantir a presença contínua de meios navios no espaço estratégico de interesse nacional.
2. Estabelecer programas de captação de recursos junto da comunidade internacional para a aquisição de meios técnicos e navais, com fim de manter afastado a presença de infractores nas águas jurisdicionais santomenses;
3. Garantir a monitorização e o controle das embarcações nacionais e estrangeiras nas águas jurisdicionais santomenses;

4. Garantir a mobilidade e a efetiva presença dos meios navais da Guarda Costeira em toda a extensão das águas jurisdicionais santomenses;
5. Desenvolver as capacidades dos recursos humanos envolvidos nos assuntos do mar;
6. Garantir a interoperabilidade das forças armadas, instituições de segurança e o ministério público;
7. Garantir a interoperabilidade dos órgãos do governo voltados aos assuntos do mar;
8. Preparar efetivos para o combate aos crimes ambientais, garantir a lei e a ordem;
9. Estabelecer, manter e ampliar, continuamente, a capacidade de atender aos compromissos internacionais em termos de busca e salvamento (SAR);
10. Adequar a Guarda Costeira para o cumprimento das atribuições cometidas ao Estado em assuntos relacionados com o mar;
11. Tornar a Guarda Costeira são-tomense num mecanismo de integração com os parceiros internacionais nos assuntos do mar.

Além disso, foram desenvolvidas linhas de acção, que acentua o reforço da protecção e da segurança marítima sendo:

- a. Reforçar a vigilância e redes de informação;
- b. Proteger e defender o domínio marítimo nacional;
- c. Prevenir e combater a pirataria e assalto à mão armada;
- d. Proporcionar e proteger a segurança da navegação marítima;
- e. Eliminar as atividades dos crimes transnacionais organizados (ESM, (2018, pág.70).

## 5.2 Navio da República Portuguesa (NRP) “Zaire”

### 5.2.1 Portugal e a segurança marítima

Portugal<sup>58</sup>, oficialmente República Portuguesa, membro da UE, fundado em 1143, é um Estado-nação europeu com uma longa história e uma área total de 92.212 km<sup>2</sup>. Seu território continental se estende pela porção sudoeste da Península Ibérica, limitando-se com a Espanha ao norte e ao leste e com o Oceano Atlântico a oeste e ao sul. O território português inclui ainda duas regiões autónomas: os arquipélagos da Madeira (constituído pelas ilhas da Madeira, Porto Santo, Desertas e Selvagens) e dos Açores ( composta por nove ilhas e alguns

---

<sup>58</sup> <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-portugal>



ilhéus sendo: Santa Maria, São Miguel, Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico, Faial, Flores e Corvo).

Membro da União Europeia, da North Atlantic Treaty Organization (NATO) e da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), tem a sua posição estratégica internacional no centro da comunidade transatlântica e evidencia a sua influência no quadro internacional. A ligação à CPLP é altamente valorizada nas relações entre a Europa e a África Austral, onde o espaço lusófono tem alcançado um peso muito significativo no GdG. Ao longo dos anos, Portugal tem demonstrado a existência de interesses nacionais na região do GdG. No âmbito da segurança regional e no quadro das alianças internacionais do qual é membro, tem participado em várias missões de combate às redes de terrorismo e de criminalidade organizada, contribuindo, deste modo, para a estabilização da África Ocidental. Além disso, o país tem participado em vários exercícios internacionais, sendo nos exercícios Obangame Express<sup>6</sup>, Remex 18 e African Nemo 18.1 e 18.2, todos realizados em 2018. E no âmbito da iniciativa do mar aberto, permitiu que Portugal alcançasse o objectivo de capacitação das guardas costeiras dos países membros da CPLP (Simões, 2021, pág. 14,19).

### 5.2.2 NRP “Zaire”

O Navio República Portuguesa, NRP Zaire<sup>59</sup>, foi construído nos estaleiros navais do Mondego, localizados na Figueira da Foz, e incorporado à frota naval em 22 de dezembro de 1971, ocupa a sétima posição entre os dez navios da classe Cacine. Este navio possui 48.10 metros de comprimento; 7.7 metros de Boca<sup>60</sup> máxima; 2.2 metros de Calado<sup>61</sup> e possui uma velocidade máxima de 20 nós. Além disso, a embarcação conta com 2 motores MTU 12V 538 TB80 Diesel 2.100hp; está composta por uma guarnição de 3 Oficiais, 6 Sargentos e 24 Praças, e na parte de armamento e sensores o navio possui uma (1) peça Bofors 40mm/601 peça Oerlikon 20mm/651 radar de navegação KH 1007, e foi lançado à água à 28 de novembro de 1970.

---

<sup>59</sup> [https://www.marinha.pt/pt/os\\_meios/patrolhas/Paginas/NRP-ZAIRE.aspx](https://www.marinha.pt/pt/os_meios/patrolhas/Paginas/NRP-ZAIRE.aspx)

<sup>60</sup> **Boca** – Largura máxima do barco.

<sup>61</sup> **Calado** – Distância vertical entre a linha d’água e o ponto mais baixo do casco, com a propulsão. Mas se o calado se referir somente ao casco, não inclui a propulsão.

<https://www.minutonautico.com.br/blog-aprendendo-a-navegar/vocabulario-nautico>

O navio Zaire é uma embarcação de patrulha que consiste num conjunto de missões de fiscalização marítima, a repressão do contrabando, a busca e salvamento, o controlo da poluição no mar e o apoio à populações e organismos civis (Marinha, 2020).

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

E em Janeiro de 2018, este navio foi destacado em São Tomé e Príncipe, com finalidade de capacitar a Guarda Costeira do país, por meio da experiência de embarque e operação num navio do tipo patrulha, e a fiscalização marítima conjunta, sendo até o momento, o único meio capaz de efetuar fiscalização além das seis milhas da costa (Soeiro, 2021).

### 5.3 Cooperação entre STP e o NRP “Zaire”

#### 5.3.1 Cooperação

O conceito de cooperação traduz-se em cooperar, agir conjuntamente com o outro ou interagir, com fim da realização de um objectivo comum. O sucesso da obtenção de um objectivo comum depende em função das condições estabelecidas, tais como um consenso em relação aos fins a ser atingido, a existência de interesses em comum, a confiança dos actores, a elaboração em comum de um conjunto de regras, um acordo sobre o modo de coordenação das acções, e participação activa de todos os elementos envolvidos (Dicionário das Relações Internacionais, 2005).

Ou seja, o conceito de cooperação significa que os governos e instituições não tomam decisões e iniciativas isoladamente, em contrapartida, eles desenvolvem padrões e programas em comum, em consonância com os benefícios e os problemas, que poderão ser projectados para mais de uma sociedade, ou até mesmo à toda a comunidade internacional (Sato, 2010).

A cooperação internacional, quando desenvolvido entre os países mais desenvolvidos e os países menos desenvolvidos, assume um significado especial. No contexto resultante das descolonizações, tem-se verificado que há interesse recíproco na manutenção de relações privilegiadas entre os antigos colonizadores e os antigos colonizados, apesar de não ser em todos os casos. A cooperação é exercida em vários domínios: na economia, por meio da oferta de tecnologia e pela concessão de crédito externo e de incentivos ao investimento; na cultura, por meio de intercâmbios diversos; na educação, desde o ensino básico até à formação de quadros; além disso, apoiam na assistência humanitária e na saúde, pelo fornecimento de

gêneros, equipamento hospitalar e fármacos, e pelo envio de técnicos de saúde; no âmbito militar, pela participação na formação e organização das tropas; no ramo da política, pela concessão de direitos políticos, sociais e económicos especiais aos cidadãos dos países cooperantes, e pelo auxílio prestado em negociações de paz (quando há situações de guerra civil), na fiscalização de processos eleitorais, etc<sup>62</sup>.

Sendo assim, o Instituto de Camões de Cooperação de Língua considera que a cooperação deve ser entendida como um investimento e não uma despesa, como desenvolvimento e não ajuda, visando o desenvolvimento mútuo e o fortalecimento de outras vertentes da política externa, nomeadamente a diplomacia econômica e a ação cultural<sup>63</sup>. Mas, no entanto, a cooperação para o desenvolvimento tem outra peculiaridade onde, nada é dado de graça, no cenário internacional há sempre alguns interesses por trás, sejam eles estratégicos ou o simples prestígio e afirmação no mundo. De facto, os Estados doadores tentam de qualquer maneira salvaguardar os seus próprios interesses específicos e assim garantirem a sua influência (Nascimento, 2020).

### 5.3.2 São Tomé e Príncipe e NRP “Zaire”

#### 5.3.2.1 Acordos de Cooperação

Após o fim do Estado Novo e a estabilização do sistema democrático em Portugal, seguiu-se o processo da descolonização das suas colónias em África, que depois de serem independentes, essas cinco colónias passaram a ser designados de PALOP (Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa). E em 1975, Portugal assinou acordo de cooperação com Cabo Verde, Guiné Bissau e São Tomé e Príncipe, com excepção de Angola (somente em 1978). Esse acordo se baseava no reforço dos laços de amizade e solidariedade através de uma política de cooperação, que assentava no domínio económico, político, financeiro, técnico, científico cultural, abarcava ainda, o judicial, diplomático e consular em que seriam realizados acordos sectoriais. Mas, no entanto, a Cooperação Técnico Militar (CTM) é tida como um dos instrumentos da política externa portuguesa associada às Forças Armadas portuguesas na garantia da segurança, da estabilidade política, do bem-estar das populações e, por conseguinte, no desenvolvimento económico e social junto dos PALOP e de Timor Leste (Nascimento, 2020, pág. 117).

O primeiro acordo de Cooperação Técnica no Domínio Militar foi assinado em 21 de dezembro de 1988, entre Portugal e São Tomé e Príncipe, os dois países têm desenvolvidos

---

<sup>62</sup> [https://www.infopedia.pt/artigos/\\$cooperacao-internacional](https://www.infopedia.pt/artigos/$cooperacao-internacional)

<sup>63</sup> <https://www.instituto-camoes.pt/activity/o-que-fazemos/cooperacao/cooperacao-portuguesa>

uma profunda e activa actividade de cooperação bilateral no domínio da defesa, com o intuito de contribuírem para a produção de segurança (Carmona, 2020, apud Afonso, 2020).

E ao nível de STP, foram realizados vários acordos de cooperação no domínio da defesa entre Portugal e a República Democrática de São Tomé e Príncipe (RDSTP), sendo: programa de cooperação militar em 1991; protocolo adicional de nº1 ao acordo de cooperação técnica no domínio militar entre a República Portuguesa e a RDSTP à 30 de setembro de 1994; Programa quadro 2011- 2013 de cooperação técnico militar Luso-Santomense em 16 de fevereiro de 2011; acordo de cooperação entre a República Portuguesa e a RDSTP no domínio da fiscalização conjunta dos espaços marítimos com meios aéreos sob a jurisdição da RDSTP em 2015; memorando de entendimento entre a República Portuguesa e a RNSTP, relativo à missão de capacitação da guarda costeira de RDSTP em 2018; e programa quadro de cooperação no domínio de defesa (CDD), 2018-2020 e o memorando de entendimento sobre a permanência do navio patrulha Zaire por um ano no arquipélago à 8 de fevereiro de 2018; e é sobre esse último acordo referido que norteará este capítulo (Diário de Notícia, 2018).

#### 5.3.2.2 Programa Quadro de Cooperação no domínio da Defesa 2018-2020

O Programa Quadro (PQ) 2018-2020 consistiu na capacitação da Guarda Costeira (GC), nomeadamente para apoiar a atuação da mesma, na manutenção do Sistema de Assinalamento Marítimo e do Sistema de Radares em São Tomé e Príncipe. Este programa tem como objetivo primário analisar e apresentar as contribuições para o desenvolvimento do Conhecimento Situacional Marítimo (CSM) e sua aplicação na participação da Guarda Costeira (GC) nas operações de segurança marítima no Golfo da Guiné. A pesquisa visa compreender como o CSM pode otimizar as ações da GC nessa região, proporcionando uma visão mais completa e integrada da situação marítima. Também pretende-se que a Guarda Costeira do país parceiro disponha de capacidade para realização de ações de fiscalização dos espaços marítimos, sob soberania e jurisdição de São Tomé e Príncipe, esteja habilitada a contribuir para o Sistema de Autoridade Marítima (SAM) e que se encontre melhor posicionada como contribuinte para a segurança marítima do Golfo da Guiné (Carmona, 2020, citado por Afonso, 2020).

No entanto, mediante as relações políticas e militares entre Portugal e STP, a Marinha Portuguesa, tendo em consideração os imperativos securitários decorrentes de STP, a ocupar uma posição geográfica fulcral no GdG, e a importância do mar para a economia deste país,

em janeiro de 2018 no quadro do Acordo Bilateral de Cooperação no Domínio da Defesa entre estes dois países, deu início ao projeto NRP Zaire (Ribeiro, 2019).

Este acordo estabelecido, tem como finalidade a realização de ações de fiscalização conjuntas nos espaços marítimos sob jurisdição de São Tomé e Príncipe, e desenvolver atividades de capacitação da sua Guarda Costeira. Trata-se da missão de Fiscalização Conjunta e de Capacitação Operacional de STP, que pretende contribuir para a segurança marítima da região do Golfo da Guiné e, concomitantemente, para a edificação da capacidade operacional de fiscalização marítima de São Tomé e Príncipe, permitindo que a parceria com Portugal seja afirmada no sentido de se tornar num dos parceiros essenciais para a promoção da paz e da segurança e contribuinte para a segurança no Golfo da Guiné (Carmona, 2020, apud Afonso, 2020, pág. 87).

Esta missão foi norteador por dois princípios fundamentais<sup>64</sup>. O primeiro diz respeito à existência de uma visão comum entre Portugal e São Tomé e Príncipe sobre a importância do Desenvolvimento da Segurança Marítima; o segundo respeita a presença de interesses partilhados relativamente ao cumprimento da missão.

Quanto ao primeiro princípio referido, devemos ter em consideração que STP encontra-se exposto a uma ameaça à sua segurança marítima, como a poluição, pescas ilegais na sua zona económica, isto é, roubo dos recursos marinhos vivos e não vivos e outras ameaças ambientais, roubos armados a navios e a pirataria marítima, o tráfico de pessoas e bens, a criminalidade organizada e, mesmo, o terrorismo. É possível, através do reforço e fiscalização e da capacitação marítima de STP, fazer com que o impacto dessas ameaças seja minimizado e que no domínio marítimo possamos encontrar o menor risco e ameaças possíveis.

E relativamente ao segundo princípio, devemos ter em consideração o facto das ameaças ambientais marinhas podem ter impactos regionais e até globais. Essas ameaças à segurança marítima são frequentemente transnacionais, afetando os países africanos e europeus, e atravessando as fronteiras marítimas dos países com fortes relações comerciais, sociais, e culturais, como é o caso dos países da CPLP. Neste sentido, o estabelecimento de condições de segurança marítima facilita o fluxo de pessoas e bens, e não só; alarga o espaço económico

---

<sup>64</sup> Carmona apud Afonso 2020, pág 87

e abre novas oportunidades para o lançamento de iniciativas no âmbito da economia do mar, com benefício tanto para Portugal, país parceiro, como para São Tomé e Príncipe.

Para além do Acordo de Cooperação Técnico Militar, também existe o Acordo no Domínio da Fiscalização Conjunta de Espaços Marítimos sob jurisdição de São Tomé e Príncipe, assinado em 17 de junho de 2014 (Decreto do Presidente da República n.º 106/2014). No entanto, a presença de navios portugueses nas águas jurisdicionais de STP tem permitido a realização de missões de fiscalização conjunta. Essas missões permitem apoiar o governo santomense e, concomitante, capacitar os militares para ações de fiscalização a bordo de navios portugueses. A presença do Navio da República Portuguesa “Zaire” tem permitido até hoje concretizar com maior frequência missões desta natureza.

#### 5.4 Acções desenvolvidas no âmbito dessa cooperação

No âmbito deste acordo de cooperação foram definidos vários planos de actividades que inclui: o treino e a operação conjunta, bem como a manutenção do navio, o desenvolvimento de infraestruturas de apoio e o auxílio na elaboração de legislação para o exercício da autoridade do Estado no mar, sendo deste modo um conceito único e diferenciador das demais acções no âmbito da cooperação e defesa. Ademais, várias equipas de peritos de Lisboa têm desenvolvido um conjunto alargado de outras ações, sendo disso exemplos: os juristas da Autoridade Marítima Nacional, no apoio à elaboração de legislação; os fuzileiros, na instrução em abordagem a navios; os especialistas da Escola de Tecnologias Navais, na formação naval de base; e as equipas do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval, na avaliação dos progressos alcançados com a capacitação da Guarda Costeira (Ribeiro, 2019).

Com este conceito, e em complemento das atividades realizadas, o navio encontra-se a operar com recurso a uma guarnição mista, com um terço dos militares santomenses. Durante as navegações tem realizado missões de fiscalização conjuntas e de vistorias a navios. A estas intervenções, acresce a participação em exercícios internacionais, em ações de apoio logístico e em operações de busca e salvamento, algo que, veio proporcionar à GC um papel holístico regional anteriormente inexistente (Conceição, 2020, pág. 99).

No decorrer da sua permanência no porto, a guarnição do NRP Zaire tem estabelecido atividades com escolas e várias organizações cívicas locais, destinadas a sensibilizar as comunidades para as questões associadas ao mar, ajudando, assim, a desenvolver a cultura marítima da população. É de realçar, inclusive, o apoio à proteção civil em situações de emergência já ocorridas, providenciando meios materiais e humanos e aconselhamento

técnico, como foi o caso do combate ao incêndio que deflagrou a bordo do navio Ville D'Abidjan, atracado no porto de São Tomé, e a subsequente projeção de uma equipa da Marinha Portuguesa para ministrar formação aos bombeiros locais, sobre as especificidades do combate a incêndios em navios (Ribeiro, 2019).

### 5.5 As patrulhas e operação de busca e salvamento

A consolidação do acordo de cooperação em defesa possibilitou ao navio 'Zaire' realizar extensivas operações de patrulhamento, totalizando cerca de duas mil horas de navegação e mais de dezoito mil milhas náuticas percorridas. Durante esse período, foram conduzidas vinte missões de fiscalização conjuntas e sete inspeções a bordo de embarcações, resultando na identificação de duas possíveis infrações às normas marítimas. A estas intervenções acresce a participação em sete exercícios internacionais, em diversas acções de apoio logístico e em oito operações de busca e salvamento, com destaque para o auxílio prestado aquando do naufrágio do navio Anfitrite, que fazia a carreira entre as ilhas de São Tomé e do Príncipe. Esta operação contou com a participação do Centro de Coordenação de Busca e Salvamento de Lisboa e a projeção de equipas de mergulhadores e de fuzileiros da Marinha Portuguesa que, usando drones e sonares laterais, conduziram intensas buscas durante uma semana (Ribeiro, 2019).

Para além das missões desenvolvidas no âmbito do programa quadro de cooperação no domínio de defesa, foram desenvolvidas outras actividades no sentido de reforçar e preparar a guarda costeira são-tomense, de modo a estarem melhor qualificados para darem respostas às questões sobre a segurança marítima da região onde se posicionam.

No âmbito dessas actividades, em 2024 a marinha portuguesa capacitou seis (6) militares santomenses, que integraram na sua guarnição, após terem cumprido o exigente plano de preparação para o embarque, decorrido em janeiro do ano citado, para o desempenho de funções de bordo. Tendo sido abordadas áreas referente ao conhecimento geral da plataforma, reacção a situações de emergência e avaria, combate a incêndios e a alagamentos, salvamento no mar, emergência médica, comunicações, armamento e abordagem (Marinha, 2024).

Além disso, ainda no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa (CDD) e através do Projeto 2 (Capacitação da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe), a marinha portuguesa entregou boinas de fardamento à Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, contribuindo, assim, com o fardamento dos militares desta instituição (Marinha, 2023).

E em 26 de janeiro de 2024, a marinha portuguesa, assinalou a projecção da Embarcação de Alta Velocidade (EAV) "Príncipe" para São Tomé e Príncipe, no âmbito da Força Nacional Destacada (FND), com o intuito de capacitar a guarda costeira de São Tomé e Príncipe, apoiando na fiscalização marítima conjunta e contribuindo para o reforço da segurança marítima, a nova embarcação "Príncipe", tem uma velocidade de operação de 20 nós, e o regresso do NRP Zaire, à base naval de Lisboa. E no entanto, procedeu o regresso do Navio "Zaire", depois de ter passado mais de cinco anos em missão de apoio à fiscalização dos espaços marítimos e de capacitação operacional marítima de São Tomé e Príncipe, tendo percorrido mais de 37 mil milhas, realizou 19 ações de busca e salvamento, 31 ações de fiscalização conjunta, 13 ações de segurança marítima ao nível da pirataria, foram realizadas oito vistorias a navios no mar, e além disso, a embarcação participou em diversos exercícios internacionais (Marinha, 2024).

#### 5.6 As principais implicações resultante dessa cooperação

O êxito da missão de capacitação da Guarda Costeira de STP, com características inovadoras, onde um meio naval foi projetado e opera, em conjunto, de forma permanente, intensa e abrangente com as entidades locais, por um período de tempo prolongado, só foi possível com um nível de confiança mútua muito apurado. Essa confiança só foi possível graças ao excelente relacionamento político e militar entre os dois países e, muito em particular, o alto grau da preparação e resiliência dos marinheiros Portugueses, sustentadas na sua experiência, saber, brio e disponibilidade constante, factores cruciais no desenvolvimento da capacidade da Guarda Costeira de STP, para garantir a segurança nos espaços marítimos sob sua soberania e jurisdição e, ao mesmo tempo, no Golfo da Guiné.<sup>65</sup>

As ilhas de STP tem no oceano uma das suas principais riquezas. O posicionamento estratégico do país e a sua extensão marítima confere-lhe uma relevância regional imprescindível, mas no entanto, apresenta deveras questões securitárias. Os fundamentos de segurança marítima na ilha devem, antes de mais, basear-se em alianças que fomentem a mobilização do entendimento social para a preservação daquele que é um bem essencial, o mar. A constituição do Plano de Acção para a Implementação da Estratégia de Segurança Marítima veio garantir mecanismos, recursos humanos, financeiros e materiais para uma boa gestão da Segurança Marítima e para o desenvolvimento económico, eliminando, assim,

---

<sup>65</sup> Ribeiro, 2019



possíveis ameaças e o cumprimento das obrigações para com os parceiros. Apesar dos esforços dos organismos encarregues pelo desenvolvimento da Segurança Marítima, muitas são as precariedades que ainda persistem, inclusive no âmbito institucional. Factores estes como: as fracas condições de navegabilidade da frota, pouca qualificação dos marítimos nacionais, ineficiência das instituições marítimas, desarmonia da legislação marítima nacional, e ineficiência na implementação das convenções marítimas internacionais, são alguns dos obstáculos estruturais que impossibilitam a dissuasão eficaz das muitas das ameaças marítimas que ainda persistem nas águas santomenses (Conceição 2020, pág. 100).

### 5.7 Novas perspectivas ou desafios referentes à cooperação

Apesar do programa de formação e capacitação de guarda costeira são-tomenses, há necessidade de melhorar a questão da segurança marítima. Esta ideia foi enfatizado pelo comandante de GC no 48º aniversário da GC de STP, Armindo Rodrigues, no seu discurso afirmou que, o mar é e sempre será o maior tesouro para garantir a economia santomense, pois, o país possui um mar vasto, com uma extensão 160 vezes superior à superfície terrestre. Com o intuito de garantir a presença de meios navais no mar, a guarda Costeira tem se dedicado a superar os desafios logísticos, e empenhado na capacitação de quadros por meio de exercícios de treinamento (Non, 2023).

Assim, como em qualquer cooperação existem aspectos positivos e outros nem tanto, e traduzindo para o contexto da cooperação NRP “Zaire” e STP, também apresentam condicionantes relativamente as vulnerabilidades presente na ZEE, no que concerne a prática da pesca ilegal, à pirataria e insegurança nas rotas marítimas, tráfico de drogas, terrorismo, descargas de lixo tóxico. A falta de atualização e harmonização da legislação, limitados recursos financeiros, limitada disponibilização de recursos humanos com formação na área marítima, ausência de um porto acostável, dificuldade de coordenação entre as instituições com atribuições no domínio marítimo, falta de cultura do mar, representam vulnerabilidades adicionais, à já difícil situação verificada na ZEE. Contudo, é preciso salientar que um dos maiores desafios é a proteção da ZEE, que para isso requer a formação e a capacitação de quadros no domínio de segurança marítima, a disponibilização de recursos financeiros e materiais necessário para uma maior e melhor patrulha e fiscalização marítima e a harmonização das legislação nacional para a criminalização de todos as formas de crimes cometidos no ambiente marítimo (Conceição, 2020).

Por isso, com a complexidade dos problemas actuais, os Estados por si só não conseguem dar respostas aos novos desafios que têm surgido, e STP não está isento. Sendo assim os Estados, as organizações internacionais, entre outros atores, devem fazer uma abordagem holística, no sentido de analisar e de compreender os impactos que essas ameaças têm nos diversos setores das sociedades. Mediante as ameaças apresentadas ao longo do trabalho, foi aprovado pelo Estado santomense em diploma legal a Estratégia de Segurança Marítima (ESM), onde definiu as políticas, os eixos essenciais, assim como os intervenientes com ação no mar para uma abordagem conjugada até 2030 para garantir segurança no mar sobre a jurisdição nacional<sup>66</sup>.”

## Parte VI Conclusões

### 6.1 Grandes linhas de procedimento seguido

#### 6.1.1 Pergunta de Partida

A partir da questão norteadora “Quais os problemas de insegurança no Golfo da Guiné e em que medida São Tomé e Príncipe e o NRP "Zaire" contribuíram para a manutenção de segurança marítima na região?”, este estudo buscou aprofundar a compreensão dos desafios de segurança marítima na região, adoptando uma abordagem mista para analisar os dados coletados.

#### 6.1.2 Modelo de Investigação

A presente pesquisa adotou uma abordagem metodológica mista, combinando elementos qualitativos e quantitativos. A coleta de dados qualitativos se deu por meio da análise documental e contactos exploratórios com docentes, investigadores, especialistas e peritos, possuidores de um conhecimento privilegiado da problemática da insegurança marítima no Golfo da Guiné. Os dados quantitativos, obtidos junto à IMO, serviram como complemento à análise qualitativa. As entrevistas exploratórias, de carácter informal, permitiram uma imersão profunda na temática, facilitando a construção e validação do modelo analítico. A observação de documentos oficiais de São Tomé e Príncipe e Portugal também contribuíram para a compreensão da problemática.

A pesquisa permitiu a identificação e análise de conceitos-chave como segurança marítima, geopolítica, geoestratégia e pirataria, os quais foram fundamentais para a

---

<sup>66</sup> Conceição, 2020, p. 121

compreensão da dinâmica da insegurança no Golfo da Guiné. A partir da análise dos dados coletados, foi possível corroborar a hipótese inicial de que a insegurança na região gera diversos ilícitos, como pirataria, pesca ilegal e tráfico de drogas, que ameaçam a estabilidade dos países da região. A presença de São Tomé e Príncipe, com o apoio do NRP "Zaire", emergiu como um fator relevante na mitigação desses problemas, atuando como agente dissuasor. Os resultados obtidos demonstram a importância da presença de atores internacionais na promoção da segurança marítima e na proteção dos interesses dos países da região.

### 6.1.3 Campo de Investigação

O escopo da pesquisa foi delimitado à região do Golfo da Guiné, com enfoque nas águas territoriais de São Tomé e Príncipe. O estudo analisou o papel do Navio da República Portuguesa NRP "Zaire" como elemento dissuasor na segurança marítima da região no período de 2018 a 2023.

### 6.1.4 Comparação dos resultados

Da identificação, debate e desenvolvimento dos conceitos que sustentaram a investigação, especialmente conceitos de segurança, da segurança marítima, do Golfo da Guiné, da geopolítica, e geoestratégica, da pirataria e da cooperação, esperava-se alcançar um entendimento geral sobre o conceito da segurança, com especial enfoque para a segurança marítima; caracterizar a região do Golfo da Guiné; apresentar os limites geopolíticos; a relevância geoestratégica do GdG; realçar os principais problemas que assolam a região, com ênfase para a pirataria marítima e outras práticas ilícitas no mar; e apresentar os resultados da cooperação militar no âmbito de segurança marítima entre São Tomé e Príncipe e NRP "Zaire".

A partir dos conceitos apresentados, debatidos e desenvolvidos, foi possível a apresentação de um entendimento específico sobre o conceito de segurança, apresentado por Clemente (2015), que implica estar afastado de todo mal, ausência de ameaças à cidadania. E quanto ao conceito segurança marítima, consideramos o conceito apresentado pela Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), que considera a segurança marítima como tratando-se de uma política de proteção marítima, pesqueira e alimentar, que visa uma maior prevenção dos recursos marinhos e proteção do comércio marítimo internacional.

Relativamente ao conceito GdG, são diversos autores que abordam sobre esta região, optamos pela visão apresentado pelo Glossário de Geológico (2011) que considera a região

como uma grande reentrância na costa ocidental de África, na parte Sul do Oceano Atlântico, naquilo que os europeus denominaram “Baixa Guiné”. O Golfo da Guiné constitui um vasto espaço geopolítico e a sua securitização representa grande esforço de coordenação regional. Para facilitar esta tarefa foi criada a Comissão do Golfo da Guiné (CGG) pelo tratado assinado em Libreville, no Gabão, em 3 de julho de 2001, sendo atualmente constituída por Angola, Camarões, Congo, Gabão, Nigéria, Camarões, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe (CGG, 2016).

Ao nível geoestratégico, a região é rica em recursos naturais, como por exemplo o petróleo, que pela sua abundância confere à região grandes vantagens, como a sua qualidade, produz principalmente petróleo bruto leve e doce, com baixo teor de enxofre, as maiores partes das jazidas são offshore e a localização da sua extração está a cerca de 1.000 a 2.000 metros de profundidade, o que oferece uma boa rentabilidade da produção.

É mais barato e fácil de refinar em relação ao petróleo do Médio Oriente. A maior parte da produção localiza-se ao largo da costa o que permite uma diminuição no custo de transporte e diminui os riscos de ataques e de perturbações. Para além da produção do petróleo, a região apresenta um grande potencial na produção do gás natural, o que garante um maior interesse dos consumidores da energia mundial (Zucatto, 2014, pág. 537).

Concernente a situação de pirataria marítima, é uma prática que está associada a vários factores, dentre os quais destacam o aumento do tráfego marítimo, a corrupção, a instabilidade política, segurança portuária, e proliferação das armas ligeiras, essas problemáticas contribuem para o desenvolvimento de terreno fértil, e a proliferação das práticas ilícitas no mar, como por exemplo a pirataria e o roubo armado.

Para a caracterização destes conceitos recorremos a definição apresentada pela CNUDM que define a pirataria marítima como:

- a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
  - i. Uma embarcação ou uma aeronave em alto mar, à pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
  - ii. Uma embarcação ou uma aeronave, pessoas ou bens em local não submetido à jurisdição de algum Estado.

- b) Acção praticada de forma voluntária na utilização de um navio, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que deem a esse navio ou a essa embarcação, a denominação de navio pirata;
- c) Prática com finalidade de incitar premeditadamente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b).

E para a caracterização do conceito de Roubo Armado recorremos a resolução 1025 (26), da IMO (2009) o classifica como:

- a) Qualquer acto de violência ilegal ou detenção ou qualquer acto de depredação, ou ameaça desses actos, desde que não constitua pirataria, cometido com fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desses navios, dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de um Estado;
- b) Qualquer ato de incitação ou de facilitação intencional de um ato descrito no ponto anterior.

E relativamente ao conceito de cooperação, optamos pela definição apresentada pelo dicionário das Relações Internacionais (2005) que considera como acto de cooperar, agir conjuntamente com o outro ou interagir, com fim da realização de um objectivo comum. O sucesso da obtenção de um objectivo comum depende em função das condições estabelecidas, tais como um consenso em relação aos fins a ser atingido, a existência de interesses em comum, a confiança dos actores, a elaboração em comum de um conjunto de regras, um acordo sobre o modo de coordenação das acções, e participação activa de todos os elementos envolvidos.

## 6.2 Contributos para o conhecimento

### 6.2.1 O que se sabe mais

A presente pesquisa contribui para a compreensão da evolução do conceito de segurança, que, tradicionalmente centrado no Estado, expandiu-se para abarcar dimensões políticas, económicas, sociais e militares. No contexto marítimo, a crescente importância do comércio internacional intensificou as ameaças à segurança, como a pirataria e o tráfico ilícito. A pesquisa analisa os fatores que contribuem para essas ameaças, com destaque para as condições socioeconómicas dos países da região do Golfo da Guiné.

Além disso, investiga o papel da cooperação internacional, com foco na parceria entre São Tomé e Príncipe e o NRP "Zaire", na promoção da segurança marítima. A pesquisa contribui para o debate sobre a construção de um ambiente marítimo seguro e estável no

Golfo da Guiné, e a análise do caso de São Tomé e Príncipe demonstra a relevância das parcerias bilaterais para a promoção da segurança marítima.

### 6.2.2 O que se sabe de novo

A pesquisa identificou os principais fatores associados ao aumento da criminalidade marítima, evidenciando a relação entre as instabilidades internas dos Estados e a proliferação de atividades ilícitas no mar. Ao analisar as estratégias adotadas pelos Estados e organizações internacionais para combater essa problemática, o estudo demonstra a complexidade dos desafios enfrentados e a necessidade de abordagens multifacetadas. A parceria entre São Tomé e Príncipe e o NRP "Zaire" é apresentada como um caso exemplar de cooperação, destacando o papel fundamental da capacidade de fiscalização marítima na garantia da segurança. Os resultados da pesquisa podem informar a formulação de políticas públicas mais eficazes para combater a criminalidade marítima na região.

E, em função de vários acordos estabelecidos com vários parceiros internacionais, citado ao longo desta investigação, no dia 5 de Outubro, deste ano, foi inaugurado pela Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe o novo sistema de radar, com apoio dos Estados Unidos de América, com capacidade de visualizar e controlar (quase na totalidade) a zona económica exclusiva do país, permitindo o monitoramento em tempo real, substituindo o anterior sistema de AIS (Sistema de Identificação Automática) que possuía limitação, visto que só podia rastrear um navio se este tivesse o AIS ativado, e normalmente o navio infrator mantém aquilo sempre desligado, e actualmente, mesmo tendo aquele dispositivo desativado, o sistema possui a capacidade de continuar a fazer o Tracking desses navios. (Nón, 2024).

### 6.2.3 Análise crítica e trabalhos futuros

É importante ressaltar que este estudo não se propôs a avaliar a eficácia das políticas implementadas por São Tomé e Príncipe em termos de inclusão social e desenvolvimento regional. No entanto, a pesquisa evidencia a necessidade de que o país aproveite sua posição geográfica estratégica para promover o desenvolvimento nacional e regional.

Este estudo teve como objetivo principal explorar a temática da segurança marítima em São Tomé e Príncipe, identificando os principais desafios e oportunidades. Embora os resultados obtidos sejam relevantes, reconhece-se que a pesquisa possui limitações e que novas investigações são necessárias para aprofundar a compreensão do tema. Sugere-se, para trabalhos futuros, uma análise mais detalhada das ações concretas implementadas no âmbito

da segurança marítima, incluindo a avaliação dos projetos desenvolvidos e seus impactos, bem como uma análise comparativa com outros países da região.

### 6.3 Contributos de ordem prática

A presente pesquisa permitiu responder à questão central, identificando os principais desafios à segurança marítima no Golfo da Guiné e avaliando a contribuição de São Tomé e Príncipe e do NRP "Zaire" para a manutenção da segurança na região.

Os resultados evidenciam a complexidade da problemática, associada a fatores internos e externos, e a necessidade de cooperação internacional para fortalecer as capacidades nacionais de vigilância e controle marítimo. A análise do caso de São Tomé e Príncipe demonstra a importância das parcerias bilaterais para a promoção da segurança marítima em países com recursos limitados. Os resultados da pesquisa podem informar a formulação de políticas públicas mais eficazes para fortalecer a segurança marítima em países com recursos limitados.

## Referências

- Afonso, D. M. P. dos S. (2020). Política externa de São Tomé e Príncipe no atual quadro geopolítico e geoestratégico da sua sub-região: Capacidade para garantir a segurança marítima no Golfo da Guiné? [masterThesis].
- African Union Commission & OECD. (2018). Africa's development dynamics 2018: Growth, jobs and inequalities. OECD
- Africana, U. (2012). Estratégia marítima integrada de África 2050.
- Alencar, M. N. D. (2015). Debates dos Estudos de Segurança Internacional e Segurança Humana: Uma breve análise sobre a evolução dos Estudos de Segurança. *Conjuntura Global*, 4(2).
- Alexandre, A. G. (2023). O combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné: Aplicação de medidas implementadas no Corno de África. *Revista de Ciências Militares*, Vol. 11, n.º 1 (maio 2023).
- Barros, B. (ref ) das F. A. A. M. C. de. (2014). A segurança no golfo da guiné: Uma visão marítima angolana. *REVISTA MILITAR*.
- Batista, R. M. A. (2017). São Tomé e Príncipe, compromissos e parcerias no contexto da segurança marítima no Golfo da Guiné [masterThesis].
- Bernardino, L. M. B. (2015). A estratégia marítima integrada de África 2050: Uma nova dimensão para a segurança marítima africana. IX Congresso Ibérico de Estudos Africanos, 1–32.
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159.
- Cabrita, D. (2016). O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália: Implicações globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular.
- CEMLAWS, Africa. (2020). Gulf of guinea piracy the old, the new and the dark shades.
- Clemente, P. J. L. (2015). Cidadania polícia e segurança. Clemente. Pedro Clemente.
- Comissão Golfo da Guiné. (2016, agosto 30). A Comissão do Golfo da Guiné. CGG - GGC.
- Conceição, I. R. da. (2020). Segurança Marítima no Golfo da Guiné [masterThesis].
- Constituição da República Portuguesa. (sem data). Obtido 9 de maio de 2024
- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Cnudm)—Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Cnudm)—Direção Regional de Políticas Marítimas—Portal. (sem data).
- Correia, P. de P. (2012). Geopolítica e geoestratégia. *Nação e Defesa*.
- de Sousa, F. (sem data). *Dicionário de Relações Internacionais*.
- ECO. (2024, maio 9). Acordo militar entre São Tomé e Príncipe e Rússia sem “dramas”, afirma CPLP. ECO.



- Elias, L. M. A. (2011). Segurança na Contemporaneidade—Internacionalização e Comunitarização [doctoralThesis].
- EUROPEAN UNION. Council (2014) - EU strategy on the Gulf of Guinea [Em linha]. Brussels :Councilofthe European Union
- Fortes, G. M. da C. (2014). A dimensão marítima da segurança nacional: Os desafios do Arquipélago de Cabo Verde [masterThesis].
- Fraga, L. A. de. (2006). São Tomé e Príncipe: Ilhas de sofrimento e fortuna - sùmula histórica.
- Gaspar, R. S. A. (2014). Importância geopolítica da região do Golfo da Guiné no quadro da defesa e da segurança. Para uma estratégia marítima integrada [masterThesis, Universidade de Évora].
- Gaspar, R. S. A. (2017). O papel da comissão do golfo da guiné na segurança marítima em áfrica. Revista TransVersos, 10, 236–251.
- General assembly of the united nations (2023)
- Germond, B. (2015). The geopolitical dimension of maritime security. Marine Policy, 54, 137–142.
- Ginga, D. F. C. (2014). ANGOLA E A COMPLEMENTARIDADE DO MAR O MAR ENQUANTO FATOR GEOESTRATÉGICO DE SEGURANÇA, DEFESA E DE AFIRMAÇÃO.
- Inês Cardoso Vaz, P. (2023). A pirataria no Golfo da Guiné. Ciência-UCP | Universidade Católica Portuguesa.
- João, P. (2016). From politicization to securitization of maritime security in the gulf of guinea. Croatian International Relations Review, 22(75), 69–85.
- Kraska, James. 2011. Contemporary maritime piracy: international law, strategy, and diplomacy at sea. Califórnia: Praeger
- Liss, C. (2011). Oceans of crime: Maritime piracy and transnational security in southeast asia and bangladesh | iseas publishing. <https://bookshop.iseas.edu.sg/publication/748>
- Lourenço, A. S. dos S. (2019). Estratégias Marítimas do século XXI: O caso de Portugal. (O Alargamento da Plataforma Continental e as implicações para a Segurança) [masterThesis].
- Lourenço, Jorge, A (2012) Segurança Marítima Cooperativa: Perspectivas face às Novas Ameaças. Instituto Universitário de Lisboa e Academia Militar
- Lusa, A. (sem data). Embarcação «Príncipe» junta-se ao navio «Centauro» na missão da Marinha portuguesa em São Tomé. Observador.

- Luz, M. R. C. (2017). A pirataria no Golfo da Guiné: Como precaver a intensificação do fenómeno da insegurança no Golfo da Guiné e reconduzir a região a uma situação de estabilidade e segurança? [masterThesis].
- Marinha portuguesa «prosegue missão» em São Tomé e Príncipe. (2024, fevereiro 25). Notícias ao Minuto.
- Maritime Bureau, I. (2021). Annual\_IMB\_Piracy\_Report.pdf
- Matias, L. (2008). A Política Externa e a Defesa Nacional; O Papel das Forças Armadas. Revista Militar.
- Melo, B. (sem data). Dicionário de Relações Internacionais. Obtido 19 de março de 2024, de
- Nascimento, A. (2011). São Tomé e Príncipe e os desafios da segurança marítima no Golfo da Guiné. Nação e Defesa.
- Nascimento, K. da G. L. do. (2020). São Tomé e Príncipe e a sua segurança marítima no Golfo da Guiné: A cooperação técnico-militar com Portugal [masterThesis].
- Nón, T. (2022, novembro 4). 24 fuzileiros navais especializados em Infantaria. Téla Nón.
- Nón, T. (2023, agosto 15). Guarda Costeira reforça capacidades de inspeção e fiscalização das embarcações de pesca. Téla Nón.
- Nón, T. (2023, outubro 16). Guarda Costeira aposta na segurança do mar territorial santomense.
- Nón, T. (2024, outubro 5). Instalado o novo sistema de radar para visualizar a zona económica exclusiva de STP.
- Oceans and the law of the sea: Report of the Secretary-General. (2008). Refworld.
- Onuoha, F. C. (2012). Piracy and maritime security in the gulf of guinea | al Jazeera centre for studies. Open journal systems. (sem data).
- Osinowo, A. A. (2015). O combate à pirataria no golfo da guiné. Africa Center for Strategic Studies.
- Pavia, J. F. (2016). The maritime security in the gulf of guinea, the energy security of europe and the potential role of nato and portugal. The Maritime Security in the Gulf of Guinea, the Energy Security of Europe and the Potential Role of NATO and Portugal.
- Piedade, J. (2018). Segurança marítima e os estudos de segurança. R:I / Relações Internacionais, 57, 11–24.
- Piracy and maritime security in the gulf of guinea | al Jazeera centre for studies. (sem data).
- Pirataria marítima voltou a crescer em 2023. (2024, janeiro 17). Transportes & Negócios.
- Piteira, J. P. S. (2021). Causas e Evolução das Táticas de Pirataria no Golfo da Guiné [masterThesis].

Portugal e São Tomé assinam protocolo de defesa para triénio 2018-2020. (sem data). Diário de Notícias.

Portugal e São Tomé e Príncipe assinam novo acordo de cooperação na área da Defesa. (sem data).

Ramos, N. (2010). A luta contra a Pirataria

Redação. (2023, dezembro 7). Visita do comandante naval da marinha portuguesa a stp. Rádio Somos Todos Primos.

Regulamento da CMCPLP. (2006). Regulamento da Conferência das Marinhas da CPLP.

República, D. da. (2014). Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República Democrática 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.

República, P. (2019). Iniciativa Mar Aberto «foi um grande sucesso».

Ribeiro, A. S. (2019, dezembro 27). O NRP “Zaire” e a segurança marítima de São Tomé e Príncipe. PÚBLICO.

Rocha Ferreira, C. (2017). A EVOLUÇÃO DA PIRATARIA MARÍTIMA EM ÁGUAS INTERNACIONAIS.

ROBOREDO , N. P. R. (2009). A evolução do conceito de segurança e as implicações nas operações militares no séc. XXI.

Rodrigues, A. R. R. (2014). Estratégia de segurança marítima europeia: Porquê e para quê? / Alexandre Reis Rodrigues. Nação e Defesa.

São Tomé e Príncipe. (sem data). Portal Diplomático.

São Tomé e Príncipe e a fiscalização das águas territoriais. (2017, julho 7). RFI.

São Tomé e Príncipe—Camões—Instituto da Cooperação e da Língua. (sem data)

Sato, E. (2010). Cooperação internacional: Uma componente essencial das relações internacionais. Revista Eletrônica de Comunicação, Informação & Inovação em Saúde.

Simões, J. (2021). União europeia, portugal e golfo da guiné.

Sobre portugal. (sem data). Portal Diplomático.

Soeiro, J. (2021). A cooperação bilateral militar e económica no domínio do mar e defesa com os PALOP.

Sousa, M. das N. C. B. de. (2017). “São Tomé e Príncipe como um Gateway Regional” Estratégia para um Desenvolvimento Sustentável [doctoralThesis, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas]. Studies, the A. C. for S. (2019). Trends in african maritime security. Africa Center for Strategic Studies.

The Economist. (2009). Failed States—Fixing a broken world, pdf | . Scribd.

- T&N. (2012, julho 10). Código de Conduta de Djibouti” contra a pirataria. Transportes & Negócios.
- Tomé, E. de O. (2019). O desenvolvimento económico em África: Realizações e constrangimentos [masterThesis].
- Ukeje, C., & Mvomo Ela, W. (2013). Approche Africaine de la sécurité maritime: Cas du Golfe de Guinée. Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Veríssimo, G. da P. (2014). A posição estratégica de Angola no Golfo da Guiné [Doctoralthesis, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas].
- Www. Aplop. Org > artigo > marinha portuguesa assinala envio de embarcação para são tomé e príncipe e regresso do nrp zaire. (sem data).
- ZUCATTO, Giovana Esther; BAPTISTA, Michele (2014) - Pirataria no Golfo da Guiné. UFRGSMUN | UFRGS Model United Nations [Em linha]. ISSN 2318-3195. 2 (2014) 531-565.
- World Bank. (sem data). São Tomé e Príncipe: Aspectos gerais [Text/HTML]. World Bank.

#### Documentos e diplomas jurídicos

Constituição da República de São Tomé e Príncipe (2003)

República Portuguesa (1976), Constituição da República Portuguesa, Princípios fundamentais:Artigo 7.o-Relações Internacionais, Diário da República n.º 86/1976, Série I de 1976-04-10, pp.2-3.

República de São Tomé e Príncipe, Governo, Decreto-Lei n.º 2/18, Estratégia de Segurança Marítima da República Democrática de São Tomé e Príncipe, Diário da República, I Série n.º 12 , 19 de fevereiro de 2018, pp. 67- 72.

República de São Tomé e Príncipe, Assembleia da República, Lei n.º 13/07, Lei de Base de Segurança Marítima e de Prevenção contra a Poluição do Mar, Diário da República, I Série n.º 44, 11 de setembro de 2007, pp. 683- 684.