

Cabo Verde e a Segurança Marítima: Cooperação e Perspetivas de Evolução

João Paulo Madeira
Universidade de Cabo Verde.

Resumo

A segurança marítima em Cabo Verde constitui um domínio central da ação pública, em virtude da extensão do seu espaço marítimo, da sua posição no Atlântico e da natureza transnacional das ameaças. O artigo analisa a evolução do sistema nacional de segurança marítima e a articulação entre institucionalização interna e cooperação internacional. Sustenta-se que a resposta do Estado resulta de um processo evolutivo que integra a consolidação da Guarda Costeira, o desenvolvimento de mecanismos de coordenação interagências e a incorporação da dimensão marítima nos instrumentos estratégicos. No plano externo, a cooperação bilateral, regional e multilateral revelou-se decisiva para o reforço de capacidades e para a inserção do país na Arquitetura de Yaoundé e no Centro Multinacional de Coordenação Marítima da Zona G da CEDEAO. Esta trajetória traduz a adaptação de um pequeno Estado insular às exigências da governação do espaço marítimo, permitindo mitigar vulnerabilidades e afirmar o país como ator relevante na sub-região.

Palavras-chave: Cabo Verde; segurança marítima; espaço atlântico; cooperação regional; governação marítima.

Artigo recebido: 02.02.2026
Aprovado: 27.03.2026
<https://doi.org/10.47906/ND2026.173.07>

Abstract

Cabo Verde and Maritime Security: Cooperation and Future Developments

Maritime security in Cabo Verde constitutes a central domain of public action, given the extent of its maritime space, its position in the Atlantic and the transnational nature of the threats it faces. This article examines the evolution of the national maritime security system and the relationship between internal institutionalisation and international cooperation. It argues that the State's response results from an evolutionary process combining the consolidation of the Coast Guard, the development of interagency coordination mechanisms and the integration of the maritime dimension into strategic policy instruments. At the external level, bilateral, regional and multilateral cooperation has been decisive for capacity building and for Cabo Verde's integration into regional maritime security frameworks, notably the Yaoundé Architecture and the ECOWAS Zone G Multinational Maritime Coordination Centre. This trajectory reflects the adaptation of a small island state to the requirements of maritime governance, mitigating vulnerabilities and consolidating Cabo Verde's role as a relevant actor in the sub-region.

Keywords: Cabo Verde; Maritime Security; Atlantic Region; Regional Cooperation; Maritime Governance.

Introdução

A condição insular de Cabo Verde e a sua inserção no espaço Atlântico delimitam a sua relevância geoestratégica. O país administra uma área marítima sob jurisdição nacional cerca de 182 vezes superior à sua área terrestre, assumindo, por isso, responsabilidades nos domínios da vigilância, do controlo e da proteção do espaço marítimo. A posição do arquipélago no Atlântico, entre os paralelos 17°12' e 14°48' Norte e os meridianos 22°44' e 25°22' Oeste, desperta um interesse estratégico acrescido por parte de outros Estados, instituições e organizações internacionais.

A dimensão marítima de Cabo Verde não se esgota na sua localização geográfica. A extensão da Zona Económica Exclusiva e da Região de Busca e Salvamento confere ao Estado responsabilidades operacionais relevantes em matéria de vigilância, coordenação de emergências e proteção da vida humana no mar.

Neste quadro, o sistema nacional de busca e salvamento funciona em regime permanente, sob coordenação da Guarda Costeira, integrando a aviação civil e os meios navais nas operações de socorro marítimo e aeronáutico. O Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) constitui o núcleo técnico-operacional deste dispositivo e funciona como centro de comando e controlo das operações de busca e salvamento, com postos de alerta distribuídos por todas as ilhas, o que permite uma cobertura territorial abrangente e uma resposta integrada a incidentes no espaço marítimo sob responsabilidade nacional. Localizado em São Vicente, no Mindelo, o JRCC assegura a centralização da informação e a condução das operações Search and Rescue (SAR).

A fragmentação territorial do arquipélago traduz-se em limitações da capacidade do Estado para exercer autoridade no mar e assegurar a segurança das linhas de comunicação marítima, sobretudo quanto à disponibilidade de meios e à cobertura operacional. De acordo com o novo Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional (CEDN), aprovado em novembro de 2024, estes constrangimentos enquadram-se num quadro de riscos e ameaças transnacionais que inclui a criminalidade organizada associada ao tráfico de estupefacientes e de pessoas, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, a pirataria e os riscos de natureza ambiental e sanitária que afetam o espaço marítimo sob responsabilidade do Estado. Neste contexto, a segurança marítima constitui um domínio central da ação pública, exigindo articulação entre defesa nacional, segurança interna, proteção civil, fiscalização económica e cooperação internacional.

Nas últimas décadas, este domínio tem vindo a afirmar-se como um espaço privilegiado de cooperação, articulando as dimensões tradicionais da defesa com preocupações associadas à criminalidade organizada. Para Estados com recursos limitados, como Cabo Verde, esta dinâmica traduz-se na necessidade de formalizar

parcerias externas no domínio da formação, do patrulhamento conjunto e da partilha de informação, bem como de proceder, em certos contextos, a adaptações institucionais, designadamente na criação de estruturas de coordenação marítima e de busca e salvamento.

No quadro dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), Cabo Verde apresenta um perfil muito particular, determinado pela sua condição insular, pela inexistência de fronteiras terrestres e pela centralidade do mar na sua economia, o que o torna um caso relevante para a análise de modelos de segurança marítima assentes na articulação entre capacidades nacionais e mecanismos de cooperação. Neste contexto, coloca-se a seguinte questão de partida: Em que medida o sistema de segurança marítima de Cabo Verde assenta numa articulação entre capacidades nacionais e mecanismos de cooperação internacional?

Do ponto de vista metodológico, o estudo assenta numa análise qualitativa de fontes primárias e secundárias, incluindo documentos estratégicos, legislação e relatórios institucionais. Estes materiais são organizados segundo uma lógica cronológica e temática, visando identificar padrões da evolução institucional e modalidades de cooperação. A análise conjuga uma leitura retrospectiva com uma perspetiva prospetiva, enquadrada numa abordagem de natureza interdisciplinar própria dos Estudos Estratégicos, entendidos como um campo que integra diferentes dimensões da realidade social (Graça, 2013), procurando contribuir para o debate sobre a segurança e a defesa no espaço lusófono africano, com especial enfoque na segurança marítima enquanto instrumento de projeção internacional de Estados de reduzida dimensão territorial.

1. Evolução institucional da segurança marítima em Cabo Verde

A organização da segurança marítima em Cabo Verde desenvolveu-se em paralelo com o processo de estruturação das Forças Armadas e com a progressiva especialização dos seus meios navais e aéreos. Após a independência, em julho de 1975, foram criadas a Marinha Nacional e a Força Aérea, incumbidas de assegurar a soberania e a integridade territorial. Esta fase inicial caracterizou-se por recursos limitados e por uma capacidade operacional ainda reduzida no domínio marítimo.

No início da década de 1990, registou-se uma reorientação da política marítima de segurança, com a definição de um modelo específico para a vigilância e o controlo do espaço marítimo. Em 1991, foi instituída a Comissão Instaladora da Guarda Costeira, através do Decreto-Lei n.º 192/91, de 30 de dezembro, antecedendo a aprovação do respetivo estudo de enquadramento pelo Despacho do Governo (Ministério da Defesa) n.º 18/92, de 6 de março de 1992.

Em 2007, o Decreto-Lei n.º 30/2007, de 20 de agosto, estabeleceu a organização e os quadros de pessoal das Forças Armadas, integrando formalmente a Guarda Costeira como uma das suas componentes estruturais, destinada à defesa e proteção dos interesses económicos do país no mar sob jurisdição nacional e ao apoio aéreo e naval às operações terrestres e anfíbias, de acordo com as suas missões específicas. A consolidação orgânica da Guarda Costeira ocorreu posteriormente com a aprovação da sua lei orgânica pelo Decreto-Regulamentar n.º 5/2009, de 26 de janeiro, que clarificou competências, reforçou a estrutura organizacional e adequou o dispositivo às exigências operacionais do espaço marítimo sob responsabilidade do Estado.

Em 2010, a criação do Comando da Zona Marítima (COSMAR), através do Decreto-Regulamentar n.º 13/2010, de 25 de outubro, reforçou a coordenação das atividades de vigilância e controlo marítimo e a integração funcional entre os diferentes meios e entidades com responsabilidades neste domínio.

Posteriormente, a Resolução n.º 84/2015, de 24 de agosto, reconheceu formalmente a Guarda Costeira como autoridade responsável pelos serviços de Busca e Salvamento (SAR). A criação do Sistema Nacional de Busca e Salvamento (SN SAR), através do Decreto-Lei n.º 61/2015, de 5 de novembro, unificou os serviços de SAR aeronáutico e marítimo e instituiu o Joint Rescue Coordination Centre (JRCC), ao qual compete a coordenação das operações de socorro marítimo e aéreo.

Este quadro foi atualizado com a segunda alteração à lei orgânica da Guarda Costeira, consagrada no Decreto-Regulamentar n.º 14/2024, de 30 de outubro, que procedeu à revisão da sua estrutura e atribuições.

A evolução institucional da segurança marítima em Cabo Verde traduz a passagem de uma conceção centrada na defesa territorial para um dispositivo orientado para o domínio marítimo, em consonância com a afirmação do país como Estado oceânico (CEDN, 2024). Este percurso reflete a adaptação progressiva do Estado às exigências da sua condição arquipelágica e ao alargamento das responsabilidades associadas à vigilância, ao controlo e à proteção do espaço marítimo, integrando funções de soberania, segurança e proteção da vida humana no mar.

2. Cooperação internacional e reforço de capacidades marítimas

A política de segurança marítima de Cabo Verde integra a cooperação internacional como instrumento de reforço das capacidades nacionais, num contexto marcado por limitações materiais e humanas associadas à dimensão do território e à natureza transnacional das ameaças. Desde a década de 1990, a consolidação do dispositivo marítimo nacional tem sido marcada por uma estratégia de abertura a parcerias externas, orientada para o reforço das capacidades operacionais, a formação de recursos humanos e a modernização de meios.

No plano bilateral, Cabo Verde desenvolve cooperação regular com parceiros como a União Europeia, os Estados Unidos da América, Portugal e o Brasil. Com a França e a Espanha, mantém formas de cooperação de natureza operacional, designadamente em missões de vigilância marítima e em ações de apoio à manutenção e reparação naval, contando a Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD) com intervenções no domínio da modernização de estaleiros navais¹. Estas parcerias têm contribuído para a operacionalização de meios navais e aéreos e para a qualificação das estruturas de comando e controlo, incidindo sobre áreas como o patrulhamento marítimo, a vigilância costeira, a interdição de tráficos ilícitos, a formação técnica e o intercâmbio de informação.

No caso do Brasil, a cooperação insere-se numa abordagem sul-atlântica baseada na segurança cooperativa e no reforço de capacidades institucionais, incidindo, em Cabo Verde, sobre as estruturas superiores das Forças Armadas e sobre o domínio da segurança marítima (da Costa, 2024). No que respeita aos Estados Unidos, a parceria enquadra-se num quadro operacional orientado para o reforço da vigilância marítima, da interoperabilidade e da partilha de informação (Madeira, 2021), no âmbito dos programas promovidos pelo AFRICOM, incluindo a participação regular em exercícios multinacionais como o Obangame Express (de Queiroz Figueiredo e Silva, 2022).

No plano regional, Cabo Verde integra os mecanismos de segurança marítima da CEDEAO e acolhe, desde janeiro de 2024, a sede do Centro Multinacional de Coordenação Marítima da Zona G, na cidade da Praia, reforçando a sua inserção nos dispositivos regionais de vigilância, partilha de informação e coordenação operacional no Golfo da Guiné e no corredor atlântico, nos termos do Decreto-Lei n.º 13/2024, de 9 de fevereiro, que declara instalado em Cabo Verde o Centro Multinacional de Coordenação Marítima da Zona G e aprova o respetivo Estatuto e Quadro de Pessoal.

A cooperação com a União Europeia tem-se materializado através de programas de capacitação e de apoio operacional no domínio da segurança marítima, orientados para o reforço da vigilância, da partilha de informação e do combate aos tráficos ilícitos no corredor atlântico e no Golfo da Guiné. Esta cooperação concretiza-se em projetos como o SEACOP VI – Projeto de Cooperação Portuária (2023-2026), o AIRCOP VI – Projeto de Comunicação Aeroportuária (2010-2026), o COLIBRI II – Monitorização e Controlo da Aviação Geral (2019-2026) e o ENACT – Reforço da Resposta Africana ao Crime Organizado Transnacional (2016-2026), bem como em instrumentos como o Safe Seas for Africa – Reforço da Segurança Marítima em

1 AFD (2025) “AFD visita Estaleiros Navais de Cabo Verde para reforçar cooperação marítima”, 8 de maio. Disponível em: <https://cabnave.cv/afd-visita-estaleiros-navais-de-cabo-verde-para-reforçar-cooperacao-maritima/>

África (Componente Golfo da Guiné) (2024-2028) e na iniciativa das Presenças Marítimas Coordenadas (desde 2021). Estes mecanismos visam o desenvolvimento de capacidades nacionais, a coordenação interagências e a interoperabilidade regional, inserindo-se numa lógica de apoio europeu à governação marítima africana e à operacionalização da Arquitetura de Yaoundé (EEAS, 2025). A inserção de Cabo Verde nesta Arquitetura reforça a articulação entre os níveis nacional, sub-regional e inter-regional, promovendo uma resposta coordenada às principais ameaças e riscos à segurança marítima no Atlântico africano, em particular no combate à criminalidade transnacional organizada, à pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, e a outras formas de insegurança marítima.

No espaço lusófono, a CPLP funciona como quadro político de concertação em matéria de segurança marítima, promovendo exercícios conjuntos, intercâmbio de experiências e formação técnica nos domínios da vigilância costeira, da busca e salvamento e do combate aos tráficos ilícitos (Bernardino e Rizzi, 2023).

A cooperação marítima entre Cabo Verde e a China tem-se concentrado em projetos associados à economia do mar, com destaque para a Zona Económica Especial Marítima de São Vicente (ZEEMSV), cujos estudos de viabilidade e de planeamento foram financiados pelo Governo chinês (Fórum China-CPLP, 2019), tendo sido manifestado interesse por empresas estatais chinesas nos domínios portuário, logístico e das pescas (Cabo Verde Expert, 2026).

A cooperação internacional integra-se no modelo cabo-verdiano de segurança marítima como instrumento de reforço de capacidades e de integração regional. Contudo, as limitações materiais, financeiras e organizacionais existentes impõem a necessidade de consolidar capacidades internas e de fortalecer os mecanismos de articulação institucional, de modo a assegurar maior autonomia funcional e continuidade operacional.

3. Ameaças transnacionais e desafios operacionais no espaço marítimo cabo-verdiano

A segurança marítima em Cabo Verde é condicionada por ameaças de natureza predominantemente transnacional, em particular o narcotráfico e outras formas de criminalidade organizada, incluindo o tráfico de pessoas e o tráfico de armas, bem como a pesca irregular, não autorizada e não declarada. Estas ameaças beneficiam da extensão do espaço marítimo e da densidade das rotas atlânticas, pressionando a capacidade de vigilância e controlo e afetando a proteção de recursos e a autoridade do Estado no mar. Para além das ameaças, subsiste um conjunto de riscos associados ao uso intensivo do espaço marítimo, nomeadamente poluição marinha, acidentes de navegação e incidentes com impacto humano e ambiental, que exigem

resposta operacional e coordenação interinstitucional (CEDN, 2024). Fenómenos como pirataria marítima e terrorismo não têm, no caso cabo-verdiano, a expressão observada noutras áreas africanas, mas integram o quadro de risco associado à circulação marítima internacional e às dinâmicas do Atlântico.

Estas ameaças incidem sobre um espaço marítimo de dimensão muito superior ao território terrestre do país. Cabo Verde possui uma superfície terrestre de cerca de 4 033 km² e uma linha de costa aproximada de 1 020 km, enquanto a sua Zona Económica Exclusiva abrange cerca de 734 265 km², correspondendo a cerca de 182 vezes a área terrestre, e a Região de Busca e Salvamento (SRR) ocupa aproximadamente 1 300 000 km². Esta desproporção entre território terrestre e responsabilidades marítimas acentua significativamente as exigências de vigilância, controlo e coordenação operacional (Fortes, 2014).

Neste contexto, a Guarda Costeira constitui o principal instrumento operacional do Estado para o exercício da autoridade no mar e para a implementação das políticas de segurança marítima. A reorganização do Comando da Guarda Costeira foi formalizada pelo Decreto-Regulamentar n.º 13/2010, de 25 de outubro, reforçando as suas competências no domínio da vigilância marítima, enquanto componente das Forças Armadas vocacionada para a defesa e proteção dos interesses nacionais no mar e para o exercício da autoridade do Estado nos espaços marítimos sob a sua responsabilidade. Compete-lhe, designadamente, assegurar a defesa do arquipélago, a segurança naval e aérea, o apoio às missões de interesse público e o combate aos ilícitos no mar. Estas atribuições exigem capacidades permanentes de consciência do domínio marítimo, capazes de articular a recolha, a análise e a disseminação de informação com a projeção de meios navais e aéreos.

Neste quadro, as ameaças mais recorrentes situam-se no domínio da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, do narcotráfico, da migração irregular e da poluição marítima, refletindo a inserção do arquipélago nas rotas atlânticas de circulação de bens lícitos e ilícitos. A criminalidade organizada marítima explora tanto a extensão da Zona Económica Exclusiva como a limitação dos meios disponíveis para patrulhamento contínuo, criando janelas de oportunidade para atividades ilícitas. Neste contexto, foi instalado o Centro de Operações de Segurança Marítima (COSMAR), em 2010, nos termos do Decreto-Regulamentar n.º 13/2010, com apoio da cooperação norte-americana, dispondo de sistemas de comunicações rádio (HF e VHF), sistemas de identificação automática de navios (AIS), sistemas de monitorização de embarcações de pesca (VMS) e de apoio à decisão para operações de patrulha (SADAP), assegurando funções de recolha, análise e partilha de informação no domínio da segurança marítima (Moniz, 2019).

Cabo Verde tem desenvolvido operações relevantes no combate ao narcotráfico ao longo das últimas duas décadas, no âmbito das rotas da África Ocidental para a Europa. Estas ações coordenadas, realizadas no espaço marítimo e aéreo sob

jurisdição nacional, permitiram a apreensão de mais de 15 toneladas de cocaína no combate às redes criminosas transnacionais. Entre as operações mais significativas destacam-se as operações Voo da Águia (2004), Lancha Voadora (2011), “Perla Negra”, Príncipe III (2016), Caso do Veleiro Rich Harvest (2017), ESER (2019), Alcatraz (2022), Ventos Alísios (2024) e Transatlântica (2025). A operação ESER assume particular relevo, tendo resultado, em janeiro de 2019, na interceção do navio de carga no Porto da Praia e na apreensão de cerca de 9,5 toneladas de cocaína, no quadro de cooperação operacional com o Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics (MAOC-N) em Lisboa e forças policiais europeias (UNODC, 2020). Este percurso insere-se num processo progressivo de securitização do narcotráfico em Cabo Verde, marcado pela crescente mobilização de instrumentos face às limitações estruturais do Estado e às dinâmicas regionais do tráfico (Évora, 2014).

Apesar dos progressos registados, persistem desafios, nomeadamente no que concerne à limitação das capacidades de patrulhamento e de projeção de meios face à dimensão do espaço marítimo. Acrescem dificuldades de coordenação interinstitucional, associadas à multiplicidade de atores com competências no domínio marítimo (Matos, 2012), bem como a necessidade de recorrer a mecanismos de cooperação externa para assegurar missões de vigilância, formação especializada e modernização tecnológica.

As ameaças atuais à segurança marítima em Cabo Verde não resultam apenas da natureza transnacional das atividades ilícitas, mas também da tensão permanente entre o vasto espaço marítimo, a densidade das rotas atlânticas e a limitação dos meios disponíveis (Madeira, 2025).

Não obstante, atendendo à vasta extensão do espaço marítimo sob responsabilidade nacional, os meios atualmente disponíveis continuam a revelar-se insuficientes para assegurar uma cobertura efetiva e permanente. A Guarda Costeira opera um número limitado de unidades navais, incluindo cinco navios-patrulha (N/P Guardiã, N/P Badejo, N/P Djeu, N/P Espadarte e N/P Rei), duas embarcações de busca e salvamento (NSAR Ponta Nhô Martinho e NSAR Ilhéu dos Pássaros) e duas lanchas Metal Shark. A este dispositivo juntaram-se, no final de 2025, duas novas embarcações semirrígidas de resposta rápida (RHIB), entregues no âmbito do projeto SWAIMS, destinadas a intervenções imediatas e ao combate a ameaças emergentes (Ministério da Defesa Nacional de Portugal, 2025). Paralelamente, encontra-se em fase de aquisição um novo navio de patrulha oceânica, financiado pela União Europeia, com capacidade superior à do N/P Guardiã e apto a operar vários dias consecutivos em alto-mar (Inforpress, 2025). No plano aéreo, desde abril de 2025, a Guarda Costeira passou a operar uma aeronave King Air 360ER, configurada para evacuação médica, vigilância marítima e operações de busca e salvamento (Governo de Cabo Verde, 2025a).

A capacidade de patrulhamento oceânico mantém-se condicionada pela reduzida disponibilidade de meios navais de longo alcance e pela intermitência operacional de alguns meios, o que restringe a presença contínua no alto-mar. O desafio central reside, assim, na consolidação de capacidades nacionais, na articulação institucional e na integração funcional da cooperação regional e internacional, de modo a reduzir vulnerabilidades e assegurar uma presença efetiva do Estado no mar.

4. Tendências evolutivas da segurança marítima

A evolução da segurança marítima em Cabo Verde evidencia um processo de institucionalização, de alargamento da cooperação e de enquadramento estratégico do domínio marítimo no sistema de segurança nacional, refletindo a adaptação às transformações do espaço marítimo enquanto domínio relevante da segurança contemporânea.

Uma primeira tendência observável é a institucionalização progressiva da segurança marítima. A consolidação da Guarda Costeira, a criação de estruturas especializadas de coordenação e a formalização de mecanismos interagências refletem a transição de respostas pontuais para mecanismos permanentes de coordenação e atuação. Diversos estudos têm vindo a apontar para uma maior necessidade de formalização de competências e reforço da articulação entre os níveis político, estratégico e operacional (Bueger, Edmunds e McCabe, 2020). Esta institucionalização traduz-se na incorporação da segurança marítima nos documentos estratégicos nacionais e na sua interligação a objetivos de soberania, proteção de recursos e estabilidade interna, em articulação com as orientações europeias, conforme o Council of the European Union (2014); European Commission and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy (2023) e orientações africanas segundo African Union (2012) ECOWAS, ECCAS and Gulf of Guinea Commission (2013).

Uma segunda tendência corresponde ao reforço e à diversificação da cooperação internacional. A segurança marítima cabo-verdiana evolui num contexto marcado pela interdependência funcional, no qual as capacidades nacionais são articuladas e complementadas por parcerias bilaterais, regionais e multilaterais. A cooperação tende, assim, a deslocar-se de apoios pontuais para modelos mais estruturados, assentes na partilha de informação, na interoperabilidade técnica e na formação especializada. Este ambiente revela-se igualmente propício para que Cabo Verde beneficie dos instrumentos e dos meios mobilizados no âmbito dos mecanismos regionais de segurança cooperativa, designadamente aqueles apoiados por instituições multilaterais e por Estados com maior capacidade financeira e material (CEDN, 2024). Esta evolução integra-se numa abordagem alargada de

governança cooperativa dos espaços marítimos, através da qual Cabo Verde se afirma simultaneamente como ator participante e como plataforma regional de articulação entre os mecanismos africanos de segurança marítima e as redes de vigilância.

Esta tendência é reforçada pela crescente densificação dos mecanismos de governação do Atlântico, associada ao interesse estratégico de atores externos. A revitalização da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) insere-se neste movimento enquanto foro político de concertação orientado para a promoção da segurança, da cooperação técnica e da utilização pacífica do espaço marítimo do Atlântico Sul, refletindo tentativas de construção de uma arquitetura política regional orientada para a paz e a cooperação na região (Amante da Rosa, 2007; Vaz e Migon, 2013).

Cabo Verde assumiu a presidência da ZOPACAS em abril de 2023, na VIII Reunião Ministerial realizada no Mindelo, estando prevista a realização da IX Reunião Ministerial em 2026, antecedida por encontros técnicos preparatórios. Nesse enquadramento, realizou-se na cidade da Praia, em dezembro de 2025, o I Seminário sobre Cooperação Técnica da ZOPACAS, dedicado à segurança marítima, ao combate aos crimes transnacionais, à cooperação científica e à sustentabilidade dos oceanos, com apoio do Brasil e participação de especialistas dos Estados-membros (Governo de Cabo Verde, 2025b). Este processo traduz um esforço de reposicionamento da ZOPACAS como espaço de concertação política e técnica num contexto de crescente valorização geoestratégica do Atlântico Sul.

No plano operacional, a cooperação com os Estados Unidos da América mantém-se como vetor relevante, designadamente através de exercícios multinacionais de segurança marítima orientados para a interoperabilidade, a partilha de informação e a resposta a ilícitos no mar, como o exercício Obangame Express realizado entre 5 a 16 de maio de 2025 na cidade da Praia. A iniciativa, centrada na segurança marítima do Golfo da Guiné, reuniu 30 nações para um treino conjunto em matérias como o combate ao narcotráfico, à pirataria e à pesca ilegal, confirmando a inserção do país nos dispositivos regionais de segurança marítima (U.S. Embassy in Cabo Verde, 2025).

A presença crescente da China no espaço atlântico africano, sobretudo através de investimentos em infraestruturas portuárias e projetos ligados à economia do mar, constitui igualmente um fator relevante deste processo, com impactos indiretos na segurança marítima, ao articular desenvolvimento económico, logística portuária e inserção internacional dos Estados costeiros (Martinson, 2019).

Uma terceira tendência consiste na integração crescente da segurança marítima nas políticas públicas de governação do mar e de desenvolvimento económico. O Programa do Governo 2021-2026 enquadra o espaço marítimo como domínio estratégico para a soberania e para a economia nacional, associando a segurança marítima

à proteção dos recursos marinhos, à regulação do setor e ao funcionamento seguro dos transportes marítimos.

Neste quadro, foram criados e operacionalizados instrumentos institucionais e financeiros específicos, designadamente o Fundo de Desenvolvimento e Segurança dos Transportes Marítimos, destinado a financiar o sistema de segurança nos transportes marítimos, bem como a reestruturação da Autoridade Marítima Portuária (AMP) e a criação do Instituto Marítimo Portuário (IMP), com vista ao reforço da regulação técnica da autoridade marítima. Foi igualmente instituído o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aéreos e Marítimos, com sede no Mindelo. O Programa do Governo assume ainda como prioridades o reforço do investimento em segurança marítima face à intensificação da pesca ilegal e da criminalidade organizada, bem como a proteção do meio ambiente marinho, integrando estas dimensões numa abordagem funcional que articula vigilância, regulação e desenvolvimento sustentável (Governo de Cabo Verde, 2021).

Estas tendências, contudo, coexistem com fragilidades recorrentes. A dependência de plataformas externas para determinadas missões, a irregularidade da presença no alto-mar e as limitações de recursos humanos especializados condicionam a autonomia operacional do sistema. Acrescem desafios de coordenação interinstitucional, associados à multiplicidade de entidades com competências no domínio marítimo, e dificuldades na sustentabilidade financeira dos dispositivos existentes. A institucionalização não elimina, por si só, a vulnerabilidade estrutural decorrente da desproporção entre o espaço marítimo sob responsabilidade nacional e os meios disponíveis.

A evolução previsível da segurança marítima em Cabo Verde aponta para um modelo híbrido, assente na combinação entre capacidades internas, cooperação estruturada e inserção em arquiteturas regionais e multilaterais. A dinâmica atual não aponta para a substituição da cooperação externa por autonomia plena, mas para a sua utilização como instrumento de reforço progressivo das capacidades nacionais. A questão em aberto reside na capacidade do Estado de converter ganhos cooperativos em competências endógenas, assegurando a continuidade operacional e o reforço progressivo da sua presença no mar.

A segurança marítima tende, assim, a afirmar-se como um domínio estratégico, inscrito numa conceção alargada da segurança própria dos Estudos Estratégicos (Graça, 2013), e como um campo privilegiado de adaptação de um pequeno Estado insular às dinâmicas contemporâneas da segurança internacional (Archer, Bailes e Wivel, 2014). O desafio central não é apenas gerir ameaças, mas estabilizar um sistema de governação marítima capaz de responder a riscos transnacionais, proteger recursos estratégicos e sustentar a projeção internacional do Estado num espaço oceânico crescentemente competitivo (Tsailas, 2025).

5. Implicações estratégicas para Cabo Verde e para o espaço lusófono

A proximidade de Cabo Verde às principais linhas de comunicação marítima que cruzam o Atlântico Sul e ao equador geopolítico evidencia a sua função integradora no Espaço do Atlântico, tornando-o um ponto de referência para a articulação entre África, Europa e América do Sul em matéria de comércio e segurança (Garcia, 2017).

Esta experiência sugere que a construção de capacidades no domínio marítimo deve ser entendida como uma política pública integrada, capaz de reforçar simultaneamente a autoridade do Estado, a sua credibilidade externa e as condições de desenvolvimento económico. A segurança das rotas, o combate às atividades ilícitas transnacionais e a estabilidade do espaço marítimo constituem, neste quadro, pré-condições para a afirmação da economia azul, para a atração de investimento e para a consolidação do turismo, setores centrais da economia cabo-verdiana.

Para os PALOP, o modelo cabo-verdiano pode ser interpretado como um caso ilustrativo da necessidade de ultrapassar abordagens setoriais fragmentadas, favorecendo estratégias que articulem defesa, política externa e desenvolvimento sustentável. Em contextos caracterizados por fragilidade institucional e dependência externa, a governação do espaço marítimo pode funcionar como catalisador de modernização administrativa, profissionalização dos recursos humanos e reforço da legitimidade estatal, contribuindo para uma gestão mais efetiva dos recursos e das fronteiras marítimas

No plano do espaço lusófono, a experiência cabo-verdiana pode ser mobilizada como referência para o aprofundamento da cooperação no seio da CPLP, designadamente nos domínios da formação, da partilha de informação e da harmonização normativa em matéria de segurança marítima. Neste contexto, a participação regular de Cabo Verde nos Exercícios Felino, alternando entre modalidades de planeamento estratégico (Exercícios em Carta) e de forças no terreno, constitui um exemplo de capacitação conjunta e de consolidação de uma cultura operacional partilhada entre os Estados-membros. A existência de uma comunidade linguística favorece, assim, a circulação de quadros, a transferência de boas práticas e a construção de instrumentos comuns de capacitação, contribuindo para o reforço da CPLP enquanto plataforma diplomática de coordenação estratégica (Rizzi e Bernardino, 2019).

O percurso de Cabo Verde demonstra a viabilidade de um modelo de segurança marítima assente na articulação entre capacidades nacionais, cooperação internacional e enquadramento político-diplomático. Para os PALOP e para o espaço lusófono, este modelo evidencia a relevância de políticas integradas que concebam a segurança marítima como bem público regional e a articulem com a cooperação multilateral e com os objetivos de desenvolvimento sustentável. A própria

orientação programática do Governo reforça esta leitura, ao reconhecer que a localização geográfica do arquipélago o posiciona simultaneamente como plataforma de circulação no Atlântico Médio e como espaço de convergência de interesses no domínio da segurança marítima cooperativa, conferindo-lhe um papel funcional na articulação entre rotas, atores e dispositivos regionais de segurança.

Conclusão

O percurso da segurança marítima em Cabo Verde revela um processo progressivo de construção de capacidades e de institucionalização das respostas públicas, sustentado na consolidação da Guarda Costeira, no desenvolvimento de mecanismos de coordenação interagências e na integração gradual da dimensão marítima nos instrumentos estratégicos nacionais. O presente estudo demonstra que esta resposta não decorreu de iniciativas pontuais, mas de uma articulação entre estruturas internas, cooperação internacional e enquadramento político-diplomático. Nesse sentido, o modelo adotado traduz uma adaptação pragmática de um pequeno Estado insular às exigências decorrentes da extensão do seu espaço marítimo e da natureza transnacional das ameaças que sobre ele incidem.

Do ponto de vista prospetivo, a evolução observada aponta para três tendências principais. Em primeiro lugar, destaca-se a institucionalização progressiva da segurança marítima, expressa na consolidação da Guarda Costeira, no desenvolvimento de estruturas especializadas de coordenação e na formalização de mecanismos interagências, evidenciando a evolução de intervenções reativas para dispositivos permanentes de governação e atuação. Em paralelo, verifica-se o reforço e a diversificação da cooperação internacional, num contexto de interdependência funcional em que as capacidades nacionais são articuladas e complementadas por parcerias bilaterais, regionais e multilaterais, cada vez mais orientadas para a partilha de informação, a interoperabilidade e a formação especializada, inserindo Cabo Verde numa abordagem alargada de governação cooperativa dos espaços marítimos. Por fim, consolida-se uma terceira tendência correspondente à integração crescente da segurança marítima nas políticas públicas de governação do mar e de desenvolvimento económico, associando-a à proteção dos recursos marinhos, à regulação do setor e ao funcionamento seguro dos transportes marítimos, no quadro da economia do mar e da diplomacia multilateral, o que traduz a progressiva convergência entre segurança, soberania e desenvolvimento sustentável.

Estas tendências coexistem, contudo, com fragilidades estruturais. A desproporção entre a extensão do espaço marítimo sob responsabilidade nacional e os meios disponíveis, a irregularidade da presença no alto-mar, a dependência de apoios externos para determinadas missões e as limitações na coordenação interinstitucional

continuam a restringir a capacidade operacional do sistema. Esta situação é característica dos pequenos Estados inseridos em corredores geoestratégicos, nos quais a vulnerabilidade estrutural se combina com a necessidade de exercer agência estratégica em contextos de interdependência regional (Barros-Varela, 2023). A consolidação do modelo cabo-verdiano dependerá, por conseguinte, da capacidade de transformar os ganhos proporcionados pela cooperação em competências endógenas duráveis e de assegurar a continuidade efetiva da vigilância e do controlo do espaço marítimo. Neste quadro, a qualificação dos recursos humanos assume um papel central, designadamente através do reforço das capacidades do COSMAR em domínios como a inteligência marítima, a análise operacional, a gestão avançada de bases de dados, o direito marítimo internacional e a cibersegurança, áreas críticas para o funcionamento sustentável de consciência do domínio marítimo (Maritime Domain Awareness – MDA).

No que concerne à questão de partida, pode concluir-se que a segurança marítima em Cabo Verde evoluiu de um conjunto de respostas fragmentadas para um modelo institucionalizado e cooperativo, ainda imperfeito, mas funcional. Este modelo não elimina vulnerabilidades estruturais, mas permite mitigar riscos, reforçar a presença do Estado no mar e integrar o país em dispositivos regionais e multilaterais de segurança marítima.

Num contexto de renovada centralidade estratégica do Atlântico, caracterizado pela intensificação das rotas de navegação, pela crescente valorização dos recursos marinhos e pela presença de atores externos, Cabo Verde é confrontado com a necessidade de reduzir fragilidades internas e de equilibrar as suas parcerias externas (Madeira, 2023). O futuro da segurança marítima estará, assim, associado ao fortalecimento de capacidades, conjugado com a capacidade de enquadrar a cooperação internacional numa arquitetura de governação marítima coerente e previsível, na qual soberania e desenvolvimento se potenciem de forma recíproca. Esta perspetiva corresponde a uma abordagem de segurança coletiva e cooperativa, que abrange a segurança marítima, a cibersegurança e o combate aos crimes transnacionais, partindo do reconhecimento de que a criminalidade de natureza transnacional e as condições físicas e geográficas do país impõem uma política externa estrategicamente orientada, capaz de priorizar alianças e parcerias em consonância com os objetivos nacionais, de modo a preservar a paz, a coesão social e a credibilidade internacional.

Bibliografia

- AFD (2025) “AFD visita Estaleiros Navais de Cabo Verde para reforçar cooperação marítima”. Praia: Estaleiros Navais de Cabo Verde, 8 de maio. Disponível em: <https://cabnave.cv/afd-visita-estaleiros-navais-de-cabo-verde-para-reforcar-cooperacao-maritima/>. [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- African Union (2012) *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy)*. AU, Version 1.0. 2012. Adis Abeba: African Union Commission. Disponível em: https://au.int/sites/default/files/documents/30929-doc-2050_aim_strategy_eng_0.pdf pdf [Acedido em: 31 de janeiro de 2025].
- Amante da Rosa, M. (2007) “Geoestratégia de Cabo Verde no Atlântico Médio”. *Revista Direito e Cidadania*, 25/26, pp. 163-187.
- Archer, C., Bailes, A. J. e Wivel, A. (2014) *Small States and International Security. Europe and Beyond*. Milton Park: Taylor & Francis.
- Barros-Varela, O. (2023) “Cape Verde and the defence and security challenges in the Atlantic corridor”. In T. Kolnberger e H. Koff (Eds.), *Agency, security and governance of small states: A global perspective* (pp. 173-184). Routledge.
- Bernardino, L. M. B. e Rizzi, K. R. (Coord.) (2023) *25 anos de Cooperação de Defesa na CPLP*. Lisboa: Mercado de Letras Editores.
- Bueger, C., Edmunds, T. e McCabe, R. (2020) “Into the sea: capacity-building innovations and the maritime security challenge”. *Third World Quarterly*, 41(2), 228-246. <https://doi.org/10.1080/01436597.2019.1660632>
- Cabo Verde (1991) Decreto-Lei n° 192/91 de 30 de dezembro: Aprova a Lei Orgânica do Estado-Maior das FARP. *Boletim Oficial*, I Série, 2 (Suplemento 52), pp. 4-8
- Cabo Verde (2007) Decreto-Lei n° 30/2007 de 20 de agosto: Estabelece a organização e os quadros de pessoal das Forças Armadas. *Boletim Oficial*, I Série, 31, pp. 567-574.
- Cabo Verde (2009) Decreto-Regulamentar n° 5/2009 de 26 de janeiro: Estabelece as atribuições, competências e organização do Comando da Guarda Costeira. *Boletim Oficial*, I Série, 4, pp. 72-81.
- Cabo Verde (2010) Decreto-Regulamentar n° 13/2010 de 25 de outubro: Altera o Decreto-Regulamentar n° 5/2009, de 26 de Janeiro, que estabelece as atribuições, competências e organização do Comando da Guarda Costeira. *Boletim Oficial*, I Série, 41, pp. 1602-1608.
- Cabo Verde (2015) Resolução n° 84/2015 de 24 de agosto: Altera a Resolução n° 31/2009, de 21 de setembro, que cria a Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento. *Boletim Oficial*, I Série, 50, pp. 1584-1587.
- Cabo Verde (2015) Decreto-lei n° 61/2015 de 5 de novembro: Cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento. *Boletim Oficial*, I Série, 68, pp. 2152-2155.

- Cabo Verde (2024) Decreto-lei n.º 13/2024, de 9 de fevereiro: Declara instalado em Cabo Verde o Centro Multinacional de Coordenação Marítima da Zona G e aprova o respetivo Estatuto e Quadro de Pessoal. *Boletim Oficial*, I Série, 76, pp. 319-338.
- Cabo Verde (2024) Resolução n.º 99/2024 de 12 de novembro: Aprova o Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional. *Boletim Oficial*, I Série, 109, pp. 2316-2329.
- Cabo Verde (2024) Decreto-Regulamentar n.º 14/2024, de 30 de outubro: Procede à segunda alteração ao Decreto-Regulamentar n.º 5/2009, de 26 janeiro, que estabelece as atribuições, competências e organização do Comando da Guarda Costeira. *Boletim Oficial*, I Série, 102, pp. 2214-2214.
- Cabo Verde Expert (2026) “Cabo Verde-China cooperation: The Maritime Silk Road”, *Cabo Verde Expert*. Disponível em: <https://www.caboverdeexpert.com/cabo-verde-china-cooperation-the-maritime-silk-road/>. [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- Council of the European Union (2014) European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) (doc. 11205/14). Bruxelas: Council of the European Union, 24 de junho. Disponível em: <https://register.consilium.europa.eu/doc/srv?f=ST+11205+2014+INIT&l=EN> pdf [Acedido em: 31 de janeiro de 2025].
- da Costa, M. G. (2024) “Geopolítica e Cooperação em Defesa no Atlântico Sul: um Panorama da Consolidação do Entorno Estratégico do Brasil no Início do Século XXI”. *Nação e Defesa*, 167, pp. 29-53.
- de Queiroz Figueiredo, M. e Silva, M. V. M. (2022) “Obangame Express: uma “ponte estratégica” para o Golfo da Guiné”. *Revista da EGN*, 28(2), 405-435. DOI:10.21544/2359-3075.v28n2.e
- ECOWAS, ECCAS and Gulf of Guinea Commission (2013) *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa (Yaoundé Code of Conduct)*. Yaoundé, Junho. Disponível em: https://www.cdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf pdf [Acedido em: 31 de janeiro de 2025].
- European Commission and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy (2023) *Joint Communication on the update of the EU Maritime Security Strategy and its Action Plan: “An enhanced EU Maritime Security Strategy for evolving maritime threats” (JOIN/2023/8 final)*. Bruxelas: European Commission and European External Action Service, 10 de março. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52023JC0008>
- EEAS (2025) “EU projects in Cabo Verde”, EEAS – European External Action Service, 17 de setembro. Disponível em: https://www.eeas.europa.eu/cabo-verde/eu-projects-cabo-verde_pti#12419 [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- Forum China-CPLP (2019) “Cabo Verde e a cooperação China-CPLP: Oportunidades e perspectivas económicas e comerciais”, *Fórum China-CPLP*, 16 de abril. Disponível em: https://www.forumchinaplp.org.mo/pt/economic_trade/view/6644 [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].

- Fortes, G. M. (2014) *A dimensão marítima da segurança nacional: os desafios do Arquipélago de Cabo Verde*. Dissertação de Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10362/14427>
- Garcia, F. P. (2017) “Cabo Verde e o Espaço do Atlântico”. *Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais*, 6(11), 99-117. DOI: <https://doi.org/10.22456/2238-6912.70168>
- Governo de Cabo Verde (2021) *Programa do Governo e Moção de Confiança 2021-2026*. Praia: Governo de Cabo Verde. Disponível em: <https://www.governo.cv/governo/programa-do-governo/> [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- Governo de Cabo Verde (2025a) *Cabo Verde reforça a segurança e resposta de emergência com o novo avião da Guarda Costeira*. Praia: Governo de Cabo Verde, 13 de abril. Disponível em: <https://www.governo.cv/cabo-verde-reforca-a-seguranca-e-resposta-de-emergencia-com-o-novo-aviao-da-guarda-costeira/> [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- Governo de Cabo Verde (2025b) “Governo está comprometido com a paz e a estabilidade no espaço marítimo – Janine Lélis”. Praia: Governo de Cabo Verde, 04 de dezembro. Disponível em: <https://www.governo.cv/governo-esta-comprometido-com-a-paz-e-a-estabilidade-no-espaco-maritimo-janine-lelis/> [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- Graça, P. B. (2013) “A área dos estudos estratégicos”. *Revista de Direito Econômico e Socioambiental*, 4(2), 39-57. DOI: <https://doi.org/10.7213/rev.dir.econ.socioambienta.04.002.AO03>
- Inforpress (2025) “Cabo Verde vai adquirir navio oceânico com apoio da União Europeia – embaixadora”. Praia: Inforpress, 8 de agosto. Disponível em: <https://www.inforpress.cv/pt/cabo-verde-vai-adquirir-navio-oceanico-com-o-apoio-da-uniao-europeia-embaixadora> [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- Madeira, J. P. (2021) “Cabo Verde and The United States of America: A bicentennial relationship”. *JANUS NET e-Journal of International Relations*, 12(2), 89-107. DOI: <https://doi.org/10.26619/1647-7251.12.2.7>
- Madeira, J. P. (2023) “Cabo Verde’s Geopolitical Relevance in the Mid-Atlantic”. In P. A. B. Duarte, R. Albuquerque e A. M. L. Tavares (Eds.), *Portugal and the Lusophone world* (pp. 317-341). Palgrave Macmillan. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-99-0455-6_16
- Madeira, J. P. (2025) “Cabo Verde and Maritime Security in the Atlantic: A Geopolitical Crossroads”. In: Leandro, F.J.B.S., Frogeri, R.F., Li, Y., Garcia, F.P., Silva, A.R.d.A. (eds.) *The Palgrave Handbook on Geopolitics of Brazil and the South Atlantic* (pp. 819-854). Palgrave Macmillan, Singapore. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-95-1169-3_35
- Martinson, R. D. (2019) “China as an Atlantic naval power”. *The RUSI Journal*, 164(7), 18-31. DOI: <https://doi.org/10.1080/03071847.2019.1700684>
- Matos, A. (2012) “Os Desafios da Segurança Marítima na África Ocidental: uma Perspectiva de Cabo Verde”. *Nação e Defesa*, 131, pp. 79-90.
- Ministério da Defesa Nacional de Portugal (2025) “SWAIMS – Cerimónia de entrega de duas embarcações do tipo RHIB à Guarda Costeira de Cabo Verde”. Lisboa: Ministério da
-

- Defesa Nacional de Portugal, 10 de novembro. Disponível em: https://www.defesa.gov.pt/pt/comunicacao/noticias_fa/Paginas/SWAIMS_2%C2%AAEntrega_duas_embarcacoes_RHIB_Guarda_Costeira_Cabo_Verde.aspx [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- Moniz, N. M. D. P. (2019) *Análise de Operações SAR no Espaço Marítimo de Cabo Verde*. Dissertação de Mestrado em Ciências Militares Navais (especialidade de Marinha). Alfeite: Escola Naval. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.26/30328>
- Rizzi, K. R. e Bernardino, L. M. B. (2019) “A “identidade da CPLP no domínio da defesa”: uma visão ampliada para a cooperação em defesa”. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa*, 6(2), pp. 205-231. DOI: <https://doi.org/10.26792/rbed.v6n2.2019.75171>
- Tsailas, D. N. (2025) “Risks and Threats in the 21st Century Maritime Security”. *Security Science Journal*, 6(1), pp. 106-144. DOI: <https://doi.org/10.37458/ssj.6.1.7>
- União Europeia (2014) “Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia”. Bruxelas: Conselho da União Europeia. Disponível em: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52014XG0628\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52014XG0628(01)). [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- União Europeia (2021) “Plano de Ação da União Europeia para a Segurança Marítima (atualização)”. Bruxelas: Conselho da União Europeia. Disponível em: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52021XG0113\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52021XG0113(02)). [Acedido em: 31 de janeiro de 2026].
- UNODC (2020) “Drug trafficking trends in West Africa: UNODC contribution to the 30th meeting of HONLAF”. Viena: UNODC. Disponível em: https://www.unodc.org/documents/commissions/CND/Subsidiary_Bodies/HONLAF/2020_Documentation/UNODC_HONLAF_30_3_e_V2004316.pdf [Acedido em: 31 de janeiro de 2025].
- U.S. Embassy in Cabo Verde (2025) “Obangame Express 2025: shared commitment to maritime security and countering IUU fishing”. Praia: U.S. Embassy in Cabo Verde, 23 de maio. Disponível em: <https://cv.usembassy.gov/obangame-express-2025-shared-commitment-to-maritime-security-and-countering-iuu-fishing/>
- Vaz, C. A. M. e Migon, E. X. F. G. (2013) “O Brasil e as alternativas para o incremento da cooperação em Segurança & Defesa na Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)”. *Revista da Escola Superior de Guerra*, 28(56), pp. 110-131. DOI: <https://doi.org/10.47240/revistadaesg.v28i56.217>.

