

# Os Desafios da Segurança Marítima na África Ocidental: uma Perspetiva de Cabo Verde

Antero de Matos

*Conselheiro de Segurança Nacional do Governo de Cabo Verde*

## Resumo

O artigo analisa as principais ameaças e riscos à segurança marítima na África Ocidental, propondo uma série de ações passíveis de serem desenvolvidas tanto por Cabo Verde como pelos países da África Ocidental, no sentido de mitigarem os riscos para a respetiva segurança nacional e regional.

## Abstract

*Challenges to Maritime Security in Western Africa: a Perspective from Cape Verde*

*The article focuses on the main threats and risks to Western Africa maritime security, pointing out several actions deemed to be implemented both by Cape Verde and Western African countries aiming at mitigating the risks posed to the national and regional security.*

### **Nota Introdutória**

Os recentes conflitos em África semearam a violência e a pobreza, tendo provocado milhões de mortes e um número ainda maior de deslocados, originando prejuízos enormes nos frágeis sistemas de ensino e de saúde, bem como nas infraestruturas e causando danos incalculáveis ao sistema ecológico. Em termos financeiros, o custo direto e indireto destes conflitos ultrapassa os 700 mil milhões de dólares.

O pior, é que em face das debilidades estruturais intrínsecas e da fraca capacidade dos países africanos em geri-las da melhor forma, no sentido de as mitigar, as vulnerabilidades de África à ocorrência de conflitos são, todavia, grandes, compreendendo-se, desta forma, que a redução da incidência de conflitos armados continue sendo uma das principais prioridades para o continente.

As desigualdades económicas e a competição para os recursos naturais como a terra e a água, constituem fontes de divisão das sociedades e de conflito potencial. Estas mesmas causas que têm conduzido a conflitos armados em terra começam a fazer com que grupos insurretos ataquem navios petroleiros e pesqueiros, levando para o mar os conflitos que têm afetado o interior do continente, quebrando, assim, a tradição que nos diz que África não tem lutado no mar, mas apenas no interior.

Impedir a escalada da insegurança nos mares de África é uma importante direção para proporcionar o desenvolvimento sustentável das nações africanas e contribuir, deste modo, para minorar os fatores estruturais que têm estado na origem dos conflitos armados que vêm assolando o continente.

Aliás, a atuação da NATO e da União Europeia, bem como de outras potências face à insegurança marítima ao largo da costa da Somália e a recente reação dos países africanos relativamente a este caso é prova eloquente do engajamento de toda a comunidade internacional na resolução deste problema de segurança que tende a afetar, diretamente, a economia à escala intercontinental.

### **O Espaço Marítimo de África Ocidental e o Desenvolvimento Sustentado da Região**

A nível mundial, a quantidade de atividades que ocorrem no mar tem aumentado exponencialmente, estimando-se que mais de 90% do comércio se faça por via marítima. A África Ocidental, fonte de matérias-primas, estrategicamente localizada ao longo de importantes rotas do comércio, trânsito e imigração, vem assumindo um significado crescente na economia global e na segurança.

A exploração sustentada dos recursos marinhos é, hoje, uma grande preocupação dos países da região em cuja agenda se encontra a adoção de políticas consentâneas com a preservação do ambiente marinho, de forma a prevenir o colapso do setor e a garantir que não seja posta em causa a segurança alimentar de milhares de famílias que dependem desta atividade para sobreviver.

A África Ocidental possui grandes reservas de petróleo de elevada qualidade em alto mar e é uma importante fonte de gás natural, produtos essenciais à indústria moderna. Fontes norte-americanas estimam que 18% da importação de petróleo e 14% de gás natural dos Estados Unidos da América são provenientes desta região devendo aumentar significativamente nos próximos anos, beneficiando as receitas dos países da região.

Além disso, a plena implementação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar deixa já antever uma corrida às riquezas dos fundos marinhos para cuja exploração os países africanos não podem ficar alheios ou deixar que os seus direitos sejam ignorados.

Cabo Verde situa-se bem no meio do Atlântico e comporta 10 ilhas. A maioria do seu território nacional é composta por oceano. Para um arquipélago pequeno e insular, isto faz com que o oceano seja uma das maiores riquezas do país e um dos mais importantes trunfos.

A utilização da posição estratégica de Cabo Verde e da sua extensão marítima na construção de uma economia marítima competitiva é um elemento-chave na estratégia de transformação económica, ligado ao transbordo, à conservação, transformação e exportação do pescado, ao turismo de valor acrescentado, à ciência e tecnologia marítima e ao comércio marítimo com forte impacto na internacionalização da economia e criação de emprego.

A extensão da plataforma continental que permitirá ao país ter o controlo dos recursos existentes numa zona de cerca de um milhão de quilómetros quadrados é, também, um dado relevante na estratégia de desenvolvimento de Cabo Verde.

## **As Ameaças e Vulnerabilidades no Espaço Marítimo Nacional e Regional**

### *A Segurança no Mar e o Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional*

Sendo o mar um setor onde se materializam inúmeras atividades enformadoras do interesse nacional, caberá ao Estado agir sobre o setor visando a criação das condições para que estes interesses se realizem livre de pressões e ameaças de qualquer natureza.

Esta ação do Estado deverá traduzir a política de segurança no mar que, não deixando de obedecer às especificidades do setor marítimo espelhadas nas diver-

sas convenções internacionais sobre o mar, deverá emanar da política geral de segurança nacional.

Em Janeiro de 2011 o Governo aprovou o Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional que preconiza os objetivos da segurança nacional quais sejam a soberania nacional, a integridade territorial, a liberdade e segurança das populações ou a salvaguarda dos direitos e garantias individuais dos cidadãos que, aplicando-se na totalidade do território nacional, consideram, obviamente, o espaço marítimo sob soberania e jurisdição nacional.

Desta forma, as ações a implementar no domínio da segurança no mar decorrem, em grande medida, da avaliação das ameaças estabelecida no Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional. Estas ações deverão garantir a defesa dos interesses nacionais no mar sob soberania e jurisdição nacional e a satisfação dos compromissos internacionais assumidos pelo Estado de Cabo Verde no âmbito das organizações internacionais a que pertence e das convenções de que é parte.

O Conceito Estratégico enfatiza que a insularidade, a extensão e o formato da linha de costa e a grande dimensão do espaço marítimo nacional constituem vulnerabilidades consideráveis e aponta o tráfico de droga, de armas e de pessoas e a criminalidade organizada como formas subtis de agressão externa e, simultaneamente, ameaças internas dirigidas contra a vida das pessoas, a autoridade do Estado e a estabilidade da sociedade. O Conceito Estratégico aponta, ainda, a pirataria marítima como outra ameaça relevante.

A entrada ilegal, pela via marítima, de estrangeiros oriundos de países da costa ocidental africana, constitui uma das mais importantes modalidades de imigração irregular para Cabo Verde que, em atenção à reduzida dimensão do país e da sua população, poderá ameaçar seriamente o equilíbrio do mercado nacional de trabalho e afetar a configuração étnica e social, bem como a estruturação religiosa e cultural de determinados espaços do território nacional.

### *As Ameaças à Segurança Marítima na África Ocidental*

Não é demais repetir que os ilícitos no mar envolvendo organizações criminosas transnacionais já não se limitam ao narcotráfico. O tráfico de armas incluindo as de destruição massiva, o tráfico de seres humanos para novos modelos de escravatura e extração de órgãos, os contrabandos diversos incluindo o de cigarros, a contrafação de medicamentos e o roubo do petróleo e de outros produtos de alto valor mercantil, são facetas de uma realidade com a qual a África Ocidental se vem deparando todos os dias.

Os narcotraficantes movimentam cerca de 50 a 60 toneladas de cocaína por ano através da África Ocidental com destino à Europa. Grande parte dos 775 milhões

de dólares em cigarros contrabandeados e os cerca de 438 milhões em medicamentos contrafeitos para a malária, que transitam na África Ocidental são transportados por mar.

O litoral oeste africano tem conhecido um número crescente de ataques de piratas contra navios transportando petróleo e produtos químicos. A Agência Marítima Internacional refere que a Nigéria e o Benim reportaram 18 ataques no primeiro semestre de 2011. Apesar de estes números serem inferiores aos verificados na costa da Somália, analistas dizem que muitos ataques não são notificados com receio de que as seguradoras aumentem os níveis de risco desta região. No entanto, isso não impediu que, a partir de 1 de agosto, as seguradoras tenham incluído a área na lista das zonas de risco acrescido, cobrando, assim, um prémio adicional aos navios que por aí transitarem.

Só no Golfo da Guiné são roubados todos os anos 350 milhões de dólares em peixe. Estima-se que a pesca ilegal, não regulamentada e não declarada, custe à África Subsariana cerca de mil milhões de dólares por ano.

A economia marítima de África, cujo valor anual ascende a um bilião de dólares, representando 90% do comércio africano, encontra-se assolada pelo tráfico ilegal, que inclui o mercado negro de armamento militar, produtos florestais extraídos ilegalmente e medicamentos de contrafação.

## **O Estado da Segurança Marítima a Nível Regional e Nacional**

### *A Nível da África Ocidental*

O domínio marítimo da África Ocidental é um espaço bastante vasto e a capacidade dos serviços de segurança marítima da região para impor a autoridade do Estado nas suas águas e garantir a segurança da navegação é extremamente deficiente.

A África Ocidental apresenta sérias dificuldades em lidar com os problemas de segurança marítima, sendo várias as razões que explicam a sua incapacidade em enfrentar as ameaças que, como se viu, estão intimamente ligadas aos tráficos diversos, sobretudo ao narcotráfico, à pirataria e à preservação do ambiente marinho.

Começaria por salientar uma insuficiente vontade política da elite dirigente motivada, nalguns casos, por um desconhecimento das potencialidades do seu espaço marítimo e noutros, pelo efeito corrosivo da corrupção que grassa o aparelho do Estado, em boa parte dos países da região, permitindo a depredação das riquezas nacionais.

A existência nos vários países de uma grande diversidade de instituições a ocupar-se da gestão e da segurança marítimas sem a mínima coordenação e cola-

boração interdepartamentais constitui outro sério problema para o setor. Essa infinidade de organismos e instituições, na maior parte das vezes com competências sobrepostas, padece de uma gritante falta de meios para o cumprimento das suas tarefas e tende a agir de forma isolada ao invés de coordenada, em competição entre si, sendo votada, deste modo, à ineficácia. No entanto, alguns países, como por exemplo o Senegal e o Gana, criaram instâncias de coordenação para a segurança marítima cuja experiência tem resultado positivamente.

É de sublinhar, também, a fraca capacidade das forças navais oeste africanas face à dimensão das Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) a fiscalizar. Segundo dados do Centro de Estudos Estratégicos de África, “ao largo da África Ocidental e Central existem menos de 25 embarcações de comprimento superior a 25 metros disponíveis para as tarefas de interdição”, ilustrando, assim, a situação de marginalização das forças navais da África Ocidental.

Segundo o relatório do Conselho do Atlântico publicado em dezembro do ano passado, “Promover os Interesses dos EUA, Africanos e Globais: Segurança e Estabilidade no Domínio Marítimo Oeste Africano”, os sucessos nesta área têm sido reduzidos. Contudo, aponta a Libéria, os Camarões, Senegal e Cabo Verde como os países que vêm fazendo um grande esforço no desenvolvimento dos seus serviços de segurança marítima.

Por último, acrescentaria que as forças navais africanas não estão, em regra, adaptadas para as funções de segurança marítima, identificando-se a maior parte delas como Marinhas e, portanto, organizadas e treinadas essencialmente para outros fins que não para enfrentar os desafios da segurança marítima. Nos 20 países cobertos pela Organização Marítima da África Ocidental e Central (MOWCA), apenas as forças navais de Cabo Verde, Libéria e São Tomé e Príncipe se definem como Guardas Costeiras.

### *A Nível Nacional*

Relativamente a Cabo Verde, corroboro a asserção contida no já referido relatório do *think tank* norte-americano – o Conselho do Atlântico – segundo a qual o país vem fazendo um grande esforço para o desenvolvimento dos serviços encarregues da segurança marítima.

Com efeito, foram instalados sistemas de identificação automática de navios (AIS), de monitorização de navios (VMS) e de socorro (GMDSS) e está em curso um projeto de instalação do sistema de monitorização do tráfego (VTS).

O país dispõe de um centro de operações e informações de segurança marítima (COSMAR), conectado a redes internacionais para a operação e coordenação interagências equipado pelos EUA, bem como de um navio de 50 metros para

patrulhamento da ZEE, uma lancha para o patrulhamento costeiro de 28 metros, três lanchas de interceção inferiores a 20 metros, três embarcações semirrígidas para atuação dentro dos portos, duas lanchas de busca e salvamento e uma aeronave de asa fixa para patrulhamento marítimo. Em janeiro de 2012 receberá um segundo navio de 50 metros, para patrulhamento da ZEE, em construção nos estaleiros do grupo holandês Damen. A aquisição na China de dois helicópteros multifuncionais, armados e com valência SAR, encontra-se em fase de engenharia financeira.

No entanto, persistem ainda fragilidades no setor da segurança marítima, sobretudo no domínio institucional. Estas fragilidades prendem-se com a multiplicidade de instituições com responsabilidades formais nesse domínio e com uma certa desorganização do setor, fruto da ausência de um quadro integrador bem definido.

Parte considerável da atividade de segurança marítima está intimamente ligada ao exercício da autoridade marítima cuja competência está disseminada por vários organismos, não se encontrando, contudo, esta autoridade globalmente concatenada.

Um estudo encomendado à Marinha Portuguesa pelas Forças Armadas de Cabo Verde aponta que a autoridade do Estado no mar é exercida de forma desagregada e departamentalmente não unificada, o que induz impactos diretos na eficácia do modelo que reúne figuras e órgãos oriundos de sistemas diferentes um tanto desconectadas, constituindo em termos conceptuais e doutrinários, um obstáculo ao seu funcionamento eficiente e eficaz.

Os três principais intervenientes no setor – o Instituto Marítimo Portuário, com funções reguladoras e administrativas, entre outras, e que integra as Capitánias dos Portos, a Guarda Costeira, integrada nas Forças Armadas à qual são atribuídas competências de fiscalização, perseguição e busca e salvamento no mar e, a Polícia Marítima, com as atribuições específicas desta corporação – não têm entre si praticamente nenhuma relação estrutural ou cooperante.

## **O Reforço da Segurança Marítima**

### *Visão e Estratégia Africanas da Segurança Marítima*

A promoção da segurança no espaço marítimo da África Ocidental é, antes de mais, uma questão essencialmente política, dependendo a sua concretização, em primeira instância, da vontade dos principais atores políticos. Esta vontade deverá traduzir-se na assunção da uma política de segurança marítima eficaz e pela definição de uma visão clara e de uma estratégia consentânea.

operando entre si em razão da sua identificação como parte de um todo: o sistema de segurança marítima.

A edificação deste sistema de segurança marítima deverá repousar sobre três eixos fundamentais:

- Em primeiro lugar, será necessário que se proceda a uma reforma institucional abarcando os organismos responsáveis pela segurança marítima;
- Em segundo, que se desenvolva um serviço de referência com os meios e capacidades para monitorar, manter uma presença regular e intervir com oportunidade no espaço marítimo;
- E, por último, que se explore exaustivamente as possibilidades da segurança cooperativa, em conjugação com a comunidade regional e internacional.

A reforma institucional deverá permitir a estruturação das competências dos principais órgãos com função de autoridade marítima e de segurança marítima de forma mais sistémica, por blocos de matéria, evitando duplicações e facilitando a atividade pública de todos os intervenientes.

Neste quadro, a opção pela diferenciação institucional entre as funções normativas, reguladoras, administrativas e fiscalizadoras seria bastante vantajosa e levaria a uma revisão das missões, competências e atribuições dos principais intervenientes – a Administração Marítima, a Administração Portuária, as Capitánias dos Portos, a Polícia Marítima e a Guarda Costeira.

Mais ainda, esta reforma institucional deverá reequacionar a existência de órgãos com funções sobrepostas em matéria de segurança marítima e ponderar a integração sob um mesmo chapéu de organismos com as funções de Guarda Costeira, Polícia Marítima e Capitania dos Portos.

A criação da Guarda Costeira na primeira metade dos anos noventa visava dotar Cabo Verde de uma instituição com capacidade para enfrentar as novas ameaças relativas a modelos de escravatura e de imigração ilegal, a pirataria, a criminalidade organizada onde pontua o narcotráfico e o tráfico de armas e os designados crimes contra os ecossistemas marinhos, ameaças que constituem das maiores preocupações dos Estados insulares e costeiros.

A reforma em curso nas Forças Armadas, pretende reorientar a Guarda Costeira para o seu destino inicial e prepará-la para assumir um papel muito mais ativo e central no sistema de segurança marítima, papel que lhe tem sido negado por errónea avaliação das ameaças e das capacidades do país.

Na opinião de vários especialistas, nenhuma outra instituição em Cabo Verde estará, como a Guarda Costeira, em condições de constituir esse serviço de referência, com capacidade de atuar como o esteio da intervenção do Estado no mar, para impor a sua autoridade e garantir a proteção, a segurança e a sustentabilidade da sua utilização.

É hoje, facto assente, que a segurança marítima é um objetivo que não pode ser alcançado isoladamente por cada país, exigindo, pelo contrário, uma cooperação



A política de segurança marítima deverá ter em conta os pressupostos da boa governação como a eficácia do sistema de justiça, a transparência e a prestação de contas regular dos órgãos da administração e, bem assim, de um processo de desenvolvimento sustentável.

Um estudo orientado pela Comissão da União Africana reconhece a complexidade da formulação de uma estratégia de segurança marítima ao referir que “desenvolver e implementar uma estratégia marítima global africana não é algo que possa ser feito da noite para o dia. Deverá ser um processo de consulta profundamente enraizado no ethos da segurança coletiva e do desenvolvimento”.

A vontade política visando a capacitação para a imposição da autoridade do Estado no domínio marítimo africano parece ter despertado a nível dos organismos supranacionais. A União Africana está a trabalhar na elaboração de uma Estratégia Marítima Africana Integrada, decorrendo, também, o planeamento estratégico da segurança marítima regional nas instâncias da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e na Organização Marítima da África Ocidental e Central.

A visão de segurança marítima decorrente dos trabalhos conduzidos pela Comissão da União Africana é, felizmente, bastante abrangente. O estudo intitulado *Maritime Development in Africa: An Independent Specialist Framework* diz, expressamente, que de uma perspectiva africana, uma proposta de definição de segurança marítima poderia ser qualquer coisa que crie, mantenha ou melhore a utilização segura das vias marítimas da África e da infraestrutura que suporta estas vias.

### *Os Principais Eixos para o Reforço da Segurança Marítima em Cabo Verde*

À luz do Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional e na linha do que preconiza a União Africana, o conceito de segurança marítima em Cabo Verde tende a traduzir uma visão abrangente que, absorvendo o conteúdo das convenções internacionais sobre a matéria, permita a defesa dos interesses nacionais, designadamente, o pleno exercício da soberania sobre o mar territorial e das competências internacionalmente reconhecidas sobre o espaço marítimo sob jurisdição nacional.

A segurança marítima deverá, assim, poder garantir a defesa do espaço marítimo, o exercício da autoridade do Estado no mar, a proteção do transporte marítimo, a segurança da navegação marítima e a sustentabilidade da exploração dos recursos marinhos.

Para que se atinja este paradigma, é imprescindível a edificação de um sistema envolvendo um conjunto de instituições, cada uma com as suas funções específicas, mas unidas por um desígnio comum – a segurança do espaço marítimo – e co-

abrangente entre os diversos países e organizações internacionais que se ocupam destas matérias. Perante esta realidade e reconhecendo as debilidades inerentes à reduzida capacidade económica do país face à enorme dimensão do espaço marítimo a proteger e movido pela determinação de ser útil à comunidade internacional, Cabo Verde vem assinando acordos bilaterais de cooperação em matéria de fiscalização do mar sob jurisdição nacional com alguns países com maior capacidade naval (todos os membros da NATO e com interesse na salvaguarda da estabilidade nesta região do Atlântico) como forma de ultrapassar as suas limitações e garantir a segurança da ZEE.

Também, vem fazendo parte da solução para os problemas de segurança marítima de Cabo Verde o engajamento do país em várias iniciativas que propugnam maior segurança para o Atlântico médio, designadamente, a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, a Iniciativa para a Elaboração de uma Estratégia Africana para a Proteção e Segurança Marítimas, a Conferência dos Estados Africanos Ribeirinhos do Atlântico e a Organização Marítima dos Estados da África Ocidental e Central, entre outras.

### Conclusão

Os espaços marítimos de África Ocidental albergam um número crescente de perigos que ameaçam não apenas a região mas a comunidade internacional no seu todo. Como é sabido, 60% a 80% da cocaína no mercado europeu passa pela África Ocidental; os assaltos à mão armada contra navios locais e internacionais no Golfo da Guiné representam uma ameaça cada vez maior; as capturas resultantes da pesca ilegal na África Subsariana inundam os mercados internacionais, provocando a queda dos preços e desencorajando as práticas legais e ambientalmente sustentáveis em todo o mundo, com resultados nefastos para a região.

A África Ocidental tem inúmeras dificuldades em responder às ameaças à sua segurança marítima por razões que se prendem com a vastidão das áreas a fiscalizar, mas também devido a fraquezas que atravessam os serviços responsáveis pela garantia da segurança marítima. O reforço da capacidade da segurança marítima africana para responder aos desafios emergentes é uma prioridade que implica investimentos em matéria de capacitação institucional, mas também em equipamentos.

É chegado o momento de inverter as prioridades e investir mais em forças navais, em detrimento do habitual investimento em forças terrestres e de procurar soluções inovadoras que garantam a sustentabilidade da segurança marítima. A reforma das forças armadas nos países oeste africanos marítimos deverá não apenas privilegiar a componente naval, mas gerar também prioridades para criar os

serviços que garantam o cumprimento das missões específicas das guardas costeiras, ao invés de promover o desenvolvimento de forças do tipo marinha de guerra.

A sustentabilidade da segurança marítima é um imperativo, pois dela depende, em larga medida, o desenvolvimento dos países costeiros e insulares e, de certa forma, a diminuição da incidência dos conflitos, cuja gênese poderá ser encontrada na escassez de recursos e na sua distribuição menos justa.

Sendo fundamental a ação de cada nação, a segurança marítima precisa, no entanto, de uma ação concertada a nível regional e de uma cooperação internacional eficaz.

A iniciativa dos Estados Unidos da América de promover o desenvolvimento de parcerias para melhorar as capacidades de segurança marítima em África, incorporando a formação profissional, o desenvolvimento de infraestruturas, a conscientização do domínio marítimo e o melhoramento das capacidades de resposta, é um exemplo do que a comunidade internacional poderá fazer para apoiar o controlo marítimo na África Ocidental.

No quadro da segurança cooperativa, para além de se associar a alguns países europeus e aos Estados Unidos da América através de acordos bilaterais de fiscalização marítima, Cabo Verde vem amadurecendo um projeto de parceria para a criação de uma Agência Lusófona de Monitorização do Atlântico, visando contribuir para a coesão de ação no seio da CPLP.

Esta Agência, que deverá funcionar como um Sistema de Informações Estratégicas e Apoio a Operações Conjuntas e Combinadas, poderá dispor de enormes potencialidades na cooperação com questões civis, como sejam o ordenamento do território e gestão ambiental, mas, terá utilidade, sobretudo, para a inteligência militar e de segurança, seja em termos de prevenção de ameaças e vulnerabilidades, seja em termos de cooperação e operação conjunta e combinada ou na cooperação e ação de monitorização de vastas áreas oceânicas, o respetivo tráfego e o conseqüente tráfico de narcóticos, armas e seres humanos.

## **Bibliografia**

Direcção-Geral da Autoridade Marítima (2009). *Relatório sobre a Autoridade Marítima em Cabo Verde*, Lisboa, 30 de setembro.

Downie, Richard e Jenifer G. Cooke (2011). *Assessing Risks to Stability in Sub-Saharan Africa*, CSIS, June.

Lima, Cristina Fontes (2010). *Segurança Marítima e Desenvolvimento*, Seminário sobre Segurança Marítima em África, Dar es Salaam: CEEA, 18/23 de abril.

- Matos, Antero (2010). *A Segurança Marítima como Vertente da Segurança Nacional*, Seminário sobre Segurança Nacional e Autoridade Marítima. Praia, 22/23 de novembro.
- Matos, Antero (2011). *O Sistema de Segurança Marítima e o Cluster do Mar*, Fórum Cluster do Mar, Mindelo, 21/22 de julho.
- Ministério da Defesa de Cabo Verde (2010). *O Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional*, Praia, 17 de janeiro.
- Raidt, John e Kristen E. Smith (2010). *Advancing US, Africa, and Global Interests: Security and Stability in the West African Maritime Domain*, Atlantic Council, November 30.
- SaeR (2009). *O Hypercluster da Economia do Mar*, Relatório Final, Lisboa: Sociedade de Avaliação Estratégia e Risco (SaeR)/ Associação Comercial de Lisboa (ACL), 17 de fevereiro. Disponível em [http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar\(5\).pdf](http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar(5).pdf)
- Vogel, Augustus (2009). "Marinha vs Guarda Costeira: Definir as Funções das Forças de Segurança Marítimas Africanas". CEEA: *Resumo de Segurança de África* n.º 2/dezembro. Disponível em [http://africacenter.org/wp-content/uploads/2009/12/ASB2\\_Port.pdf](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2009/12/ASB2_Port.pdf)
- Vogel, Augustus (2011). *Investir na Ciência e na Tecnologia para Responder aos Desafios da Segurança Marítima em África*. CEEA: *Resumo de Segurança de África* n.º 10/fevereiro. Disponível em [http://africacenter.org/wp-content/uploads/2011/02/ASB10Final\\_POR.pdf](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2011/02/ASB10Final_POR.pdf)
- Williams, Paul D. (2010). "Lições Aprendidas com as Operações de Paz em África". CEEA: *Resumo de Segurança de África*, n.º 3/abril. Disponível em [http://africacenter.org/wp-content/uploads/2010/05/ASB3Final\\_POR.pdf](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2010/05/ASB3Final_POR.pdf)